

# Penataan Kawasan Jalan Rustam Effendi

## LAPORAN AKHIR



**BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN  
DAERAH PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN  
KOTA PALEMBANG**

**TAHUN 2023**

# KATA PENGANTAR

Laporan Akhir ini merupakan serangkaian kegiatan sistematika pelaporan yang harus diserahkan dalam pekerjaan **Penataan Kawasan Jalan Rustam Effendi**. Laporan Akhir ini merupakan laporan ketiga yang dipersiapkan oleh Konsultan untuk kegiatan Penataan Kawasan Jalan Rustam Effendi, Kota Palembang.

Secara umum laporan ini memuat 7 (tujuh) bab yang terdiri dari Pendahuluan, Tinjauan Pustaka, Metodologi Penelitian, Tinjauan Kawasan (Survey Pendahuluan), Analisa Kawasan Perencanaan, Konsep dan Desain Kawasan Perencanaan dan Penutup

Akhirnya konsultan mengucapkan terima kasih atas segala saran, komentar, dan masukan yang diberikan untuk laporan hasil kegiatan ini. Besar harapan konsultan untuk dapat melaksanakan dan menyelesaikan secara maksimal kegiatan Penataan Kawasan Jalan Rustam Effendi, Kota Palembang.

Akhir kata, tim penyusun mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu pekerjaan Penataan Kawasan Jalan Rustam Effendi, Kota Palembang

**Tim Penyusun**

# DAFTAR ISI

<b>COVER</b> .....	<b>i</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>ii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>iii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>vii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xiv</b>
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Tujuan dan Manfaat .....	1
1.2.1 Tujuan .....	1
1.2.2 Manfaat .....	1
1.3 Lokasi Pekerjaan.....	2
1.4 Tahap Pelaksanaan .....	2
1.4.1 Pra Survey .....	2
1.4.1.1 Pengumpulan Data.....	2
1.4.1.2 Pengolahan Data.....	2
1.4.2 Survey .....	2
1.5 Tenaga Pelaksanaan Kegiatan.....	5
1.6 Waktu dan Jadwal Pelaksanaan.....	6
1.7 Keluaran.....	6
1.8 Sistematika Penulisan.....	7
<b>BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>8</b>
2.1 Kajian Penataan Ruang Luar Koridor .....	8
2.1.1 Pengertian Koridor dan Ruang Luar pada Koridor .....	8

2.1.2 Keberadaan Jalan pada Koridor .....	11
2.2 Penataan Ruang Luar Koridor .....	12
2.2.1 Standar Penataan Ruang Luar Koridor .....	15
2.2.2 Visual Ruang Luar Koridor.....	24
2.3 Teori Terkait Keterhubungan .....	29
2.3.1 Citra Kota .....	30
2.3.2 Place .....	31
2.3.3 Linkage .....	31
2.4 Pertimbangan Aspek Sosial.....	34
2.5 Konsep Livable Streets .....	35
2.5.1 Gambaran Umum .....	35
<b>BAB 3 METODE PENELITIAN .....</b>	<b>37</b>
3.1 Aspek Kajian Penelitian .....	37
3.2 Jenis Data dan Metode Pengumpulan Data .....	37
3.2.1 Jenis Data .....	37
3.2.2 Pengumpulan Data Primer .....	37
3.2.3 Pengumpulan Data Sekunder.....	38
3.3 Metode Analisa Data dan Penyajian Data .....	38
3.3.1 Metode Analisis Data.....	38
3.4 Arahan Penataan .....	40
3.5 Rangkuman .....	40
<b>BAB 4 TINJAUAN KAWASAN (SURVEY PENDAHULUAN).....</b>	<b>42</b>
4.1 Umum .....	42
4.2 Gambaran Umum Wilayah Penataan .....	42
4.2.1 Wilayah Administratif .....	42

4.2.2 Kependudukan.....	43
4.2.3 Perdagangan dan Jasa.....	44
4.2.4 Transportasi .....	46
4.3 Kondisi Eksisting .....	47
4.3.1 Gambaran Batas Penataan Koridor Jalan Rustam Effendi .....	47
4.3.2 Gambaran Bangunan di Sepanjang Koridor Jalan Rustam Effendi .....	47
4.3.3 Gambaran Kondisi Eksisting Koridor Jalan Rustam Effendi .....	48
4.3.3.1 Kondisi Eksisting di Jalan Rustam Effendi .....	48
4.3.3.2 Drainase Kawasan .....	52
4.3.3.3 Jaringan Listrik dan Telekomunikasi .....	53
4.3.4 Kepadatan Lalu Lintas .....	55
4.3.4.1 Perparkiran di Depan Pertokoan Megahria, Jl. Rustam Effendi .....	57
4.4 Permasalahan dan Potensi Kawasan Koridor Jalan Rustam Effendi.....	63
<b>BAB 5 ANALISA KAWASAN PERENCANAAN .....</b>	<b>64</b>
5.1 Analisa SWOT.....	64
5.2 Analisa Fisik Kawasan .....	69
5.2.1 Analisa Tata Guna Lahan .....	69
5.2.1.1 Analisa Potensi dan Masalah Penggunaan Lahan.....	69
5.2.1.2 Permasalahan Tata Guna Lahan dan Aktivitas Ruang .....	70
5.2.1.3 Rekomendasi untuk Penggunaan Lahan .....	70
5.2.2 Analisa Tata Bangunan .....	71
5.2.2.1 Ketinggian Bangunan .....	71
5.2.2.2 Jarak Bangunan.....	72
5.2.2.3 Fasad Bangunan/Image Kawasan .....	73
5.2.3 Analisa Aksesibilitas dan Parkir.....	76
5.2.3.1 Aksesibilitas Menuju Kawasan .....	76

5.2.3.2 Kebutuhan Parkir .....	77
5.2.4 Analisa Ruang Terbuka .....	84
5.2.5 Analisa Jalur Pejalan Kaki .....	84
5.2.6 Analisa Aktivitas Pendukung .....	97
5.2.7 Analisa Sistem Penanda (Signage) .....	101
5.3 Sintesa .....	103
<b>BAB 6 KONSEP DAN DESAIN KAWASAN PERENCANAAN .....</b>	<b>108</b>
6.1 Konsep Penataan Pada Jl. Rustam Effendi .....	108
6.2 Konsep Ruang Luar Koridor Jl. Rustam Effendi .....	111
6.3 Desain Perencanaan .....	120
<b>BAB 7 PENUTUP .....</b>	<b>143</b>
7.1 Kesimpulan .....	143
7.2 Saran .....	150
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>151</b>

# DAFTAR GAMBAR

Gambar 1-1 Lokasi Perencanaan Jalan Rustam Effendi Penggal Simpang Jalan Sudirman Hingga Simpang Jalan Sayangan.....	2
Gambar 1-2 Diagram Skema Pelaksanaan Pekerjaan.....	4
Gambar 2-1 Street Cross Section Penataan Ruang Luar Sesuai Klasifikasi Fungsi .....	15
Gambar 2-2 (Kiri) Akses Jalan Monoton, (Kanan) Akses Jalan Variatif .....	17
Gambar 2-3 (Kiri) Bangunan Jauh dari Koridor Jalan, (Kanan) Bangunan Menempel dengan Koridor Jalan .....	17
Gambar 2-4 (Kiri) Fungsi Bangunan Tidak Dikategorikan, (Kanan) Fungsi Bangunan Aktif dan Privat Dikategorikan.....	18
Gambar 2-5 (Kiri) Area Parkir Mendatar, Mengganggu Pejalan Kaki, (Kanan) Area Parkir Vertikal & di Belakang Bangunan, Tidak Mengganggu Ruang Luar Koridor.....	18
Gambar 2-6 (Kiri) Bangunan dengan Skala Masif, Jauh dari Manusia, (Kanan) Bangunan dengan Fasad yang Melibatkan Skala Manusia.....	19
Gambar 2-7 (Kiri) Akses Pejalan Kaki Monoton, (Kanan) Jalur Pejalan Kaki dengan Akses yang Saling Terhubung dengan Penyebrangan.....	19
Gambar 2-8 (Kiri) Sarana Jalan Terbatas, Mayoritas bagi Kendaraan, (Kanan) Sarana Jalan meliputi Seluruh Pengguna Jalan Maupun Pengguna Trotoar dan Jalur Hijau .....	20
Gambar 2-9a Standar Kebutuhan Ruang Manusia saat Berjalan maupun Duduk ( <i>'Time-Saver Standard for Landscape Architecture'</i> ) .....	20
Gambar 2-9b Standar Kebutuhan Pejalan Kaki ( <i>'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'</i> ) .....	21
Gambar 2-9c Kebutuhan Ruang Manusia berdasar Kegiatan: pada Acara Publik, Berbelanja, Berjalan Normal, Berjalan Santai ( <i>'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'</i> ) .....	21
Gambar 2-10 Standar Kebutuhan Ruang pada Ruang Luar Koridor Perkotaan ( <i>'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'</i> ) .....	22
Gambar 2-11 Standar Jarak Nyaman antara Bangunan dan Ruang Pejalan Kaki pada Ruang Luar Koridor Perkotaan. ( <i>'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'</i> ) .....	23

Gambar 2-12 Standar Kebutuhan Ruang bagi Orang dengan Keterbatasan Fungsi Tubuh (' <i>Time-Saver Standards for Landscape Architecture</i> ').....	23
Gambar 2-13 Pengaruh Ukuran pada Kualitas Visual Ruang Luar (Carmona, <i>Public Places-Urban Space</i> , 2003) .....	25
Gambar 2-14 Gambar skala perkotaan (Zahnd, <i>Perancangan Kota Secara Terpadu</i> , 1999).....	25
Gambar 2-15 Gambar Vista .....	26
Gambar 2-16 Vertikal-Linier .....	27
Gambar 2-17 Simetris .....	27
Gambar 2-18 Terpusat .....	27
Gambar 2-19 Terbuka ke Luar.....	28
Gambar 2-20 Sudut 45 Derajat .....	28
Gambar 2-21 Sudut $a < b$ .....	28
Gambar 2-22 Sudut 30 Derajat.....	29
Gambar 2-23 Sudut 18 Derajat.....	29
Gambar 2-24 Sudut 14 Derajat.....	29
Gambar 2-25 Elemen Linkage yang Visual .....	32
Gambar 2-26 Elemen Linkage yang Struktural.....	33
Gambar 2-27 Elemen Linkage Bentuk yang Kolektif .....	33
Gambar 2-28 Koridor dengan Konsep Livable Streets .....	36
Gambar 4-1 Peta Landuse.....	43
Gambar 4-2 Peta Ruang Lingkup Wilayah Pekerjaan Jalan Rustam Effendi.....	47
Gambar 4-3 Foto Bangunan dan Ruang Luar yang ada pada Sepanjang Path.....	48
Gambar 4-4 Tempat Pengambilan Foto di Sepanjang Koridor Lokasi Pekerjaan.....	49

Gambar 4-5 Kondisi Drainase di Sepanjang Kawasan Koridor Jalan Rustam Effendi .....	53
Gambar 4-6 Kondisi Drainase dan Potongan Drainase .....	53
Gambar 4-7 Kondisi Jaringan Listrik dan Telekomunikasi .....	54
Gambar 4-8 Grafik Rekapitulasi Akumulasi Kendaraan Mobil Penumpang Weekend.....	57
Gambar 4-9 Grafik Rekapitulasi Akumulasi Kendaraan Mobil Penumpang Weekday.....	58
Gambar 4-10 Grafik Akumulasi Kendaraan Sepeda Motor Weekend.....	58
Gambar 4-11 Grafik Akumulasi Kendaraan Sepeda Motor Weekday .....	59
Gambar 4-12 Grafik Laju Kedatangan Mobil Masuk dan Keluar Weekend.....	59
Gambar 4-13 Grafik Laju Kedatangan Mobil Masuk dan Keluar Weekday .....	60
Gambar 4-14 Grafik Laju Kedatangan Motor Masuk dan Keluar Weekend .....	60
Gambar 4-15 Grafik Laju Kedatangan Motor Masuk dan Keluar Weekday .....	60
Gambar 4-16 Jumlah Durasi Parkir Kendaraan Mobil Penumpang Weekend .....	61
Gambar 4-17 Jumlah Durasi Parkir Kendaraan Mobil Penumpang Weekday .....	61
Gambar 4-18 Jumlah Durasi Parkir Kendaraan Sepeda Motor Weekend.....	62
Gambar 4-19 Jumlah Durasi Parkir Kendaraan Sepeda Motor Weekday.....	62
Gambar 5-1 Ketinggian Bangunan di Sepanjang Koridor Jalan Rustam Effendi .....	72
Gambar 5-2 Jarak Bangunan Koridor Jalan Rustam Effendi.....	73
Gambar 5-3 Hasil Pengamatan Path .....	74
Gambar 5-4 Aksesibilitas Menuju Kawasan .....	76
Gambar 5-5 Aksesibilitas di Dalam Kawasan Koridor Jalan Rustam Effendi.....	77
Gambar 5-6 Parkir Menyudut 90° .....	78
Gambar 5-7 Meteran Parkir .....	79

Gambar 5-8 Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang .....	80
Gambar 5-9 SRP Untuk Mobil Penumpang (dalam cm) .....	82
Gambar 5-10 SRP Untuk Sepeda Motor (dalam cm) .....	82
Gambar 5-11 Contoh Pelandaian pada Tempat Penyeberangan Pejalan Kaki .....	88
Gambar 5-12 Ruang Gerak Bagi Pengguna Kruk .....	89
Gambar 5-13 Ruang Gerak Bagi Tuna Netra .....	90
Gambar 5-14 Ruang Gerak Bagi Pengguna Kursi Roda .....	90
Gambar 5-15 Passing Place .....	91
Gambar 5-16 Tipe Blok Peringatan .....	91
Gambar 5-17 Tipe Blok Pengarah .....	92
Gambar 5-18 Penempatan Ubin Peringatan pada Pelandaian Trotoar .....	92
Gambar 5-19 Penempatan Ubin Peringatan pada Pelandaian Pulau Jalan .....	93
Gambar 5-20 Penempatan Ubin Peringatan pada Ujung Lapang Penyeberangan .....	93
Gambar 5-21 Marka Zebra Cross pada Ruas Jalan, Dilengkapi dengan Rambu Penyeberangan Jalan .....	94
Gambar 5-22 Marka Penyeberangan Dua Garis Melintang Sejajar .....	95
Gambar 5-23 Dimensi Jendulan .....	95
Gambar 5-24 Penempatan Letak Papan Nama Toko/Tempat Usaha pada Bagian Muka Bangunan .....	102
Gambar 5-25 Ukuran Papan Neon Box Nama Tempat Usaha dan Ukuran Baliho .....	103
Gambar 6-1 Siteplan Penataan Kawasan Jalan Rustam Effendi .....	120
Gambar 6-2 Perspektif Kawasan (1) .....	120
Gambar 6-3 Perspektif Kawasan (2) .....	121

Gambar 6-4 Perspektif Kawasan (3).....	121
Gambar 6-5 Perspektif Kawasan (4).....	121
Gambar 6-6 Rencana Perletakkan Blind Path .....	122
Gambar 6-7 Suasana Area Blind Path.....	122
Gambar 6-8 Detail Blind Path .....	122
Gambar 6-9 Rencana Titik Penyeberangan .....	123
Gambar 6-10 Suasana Area Zebra Cross (1) .....	123
Gambar 6-11 Suasana Area Zebra Cross (2).....	124
Gambar 6-12 Detail Zebra Cross.....	124
Gambar 6-13 Rencana Titik Perletakan Bollard .....	125
Gambar 6-14 Suasana Area Perletakan Bollard (kiri) dan Detail Bollard (kanan).....	125
Gambar 6-15 Rencana Titik Lampu.....	126
Gambar 6-16 Suasana Disekitar Area Titik Lampu Jalan (Kiri) Dan Detail Lampu Jalan (Kanan) .	126
Gambar 6-17 Rencana Titik Perletakan Bench .....	127
Gambar 6-18 Suasana di Area Bench .....	127
Gambar 6-19 Detail Bench.....	127
Gambar 6-20 Rencana Titik Perletakan Kotak Sampah.....	128
Gambar 6-21 Suasana Disekitar Kotak Sampah .....	128
Gambar 6-22 Detail Kotak Sampah .....	128
Gambar 6-23 Rencana Titik Perletakan Bak Kontrol .....	129
Gambar 6-24 Detail Bak Kontrol .....	129
Gambar 6-25 Rencana Vegetasi .....	130

Gambar 6-26 Potongan Jalan .....	130
Gambar 6-27 Potongan Drainase .....	131
Gambar 6-28 Titik Fasilitas Penunjang (Wisata Kuliner) .....	132
Gambar 6-29 3D Fasilitas Penunjang (Wisata Kuliner) 1 .....	132
Gambar 6-30 3D Fasilitas Penunjang (Wisata Kuliner) 2 .....	132
Gambar 6-31 3D Fasilitas Penunjang (Wisata Kuliner) 3 .....	133
Gambar 6-32 3D Fasilitas Penunjang (Wisata Kuliner) 4 .....	133
Gambar 6-33 3D Fasilitas Penunjang (Wisata Kuliner) 5 .....	133
Gambar 6-34 Titik Fasilitas Penunjang (Gedung Parkir) .....	134
Gambar 6-35 3D Fasilitas Penunjang (Gedung Parkir) .....	134
Gambar 6-36 Denah Lantai 1 (Gedung Parkir) .....	135
Gambar 6-37 Denah Lantai 2 (Gedung Parkir) .....	135
Gambar 6-38 Denah Lantai 3 (Gedung Parkir) .....	136
Gambar 6-39 Denah Lantai 4 (Gedung Parkir) .....	136
Gambar 6-40 Tampak (Gedung Parkir) 1 .....	137
Gambar 6-41 Tampak (Gedung Parkir) 2 .....	137
Gambar 6-42 Potongan A-A (Gedung Parkir) .....	138
Gambar 6-43 Potongan B-B (Gedung Parkir) .....	138
Gambar 6-44 Rencana Titik Fasilitas Penunjang (Playground) .....	139
Gambar 6-45 Suasana di Sekitar Fasilitas Penunjang (Playground) .....	139
Gambar 6-46 Rencana Titik Fasilitas Penunjang (Toilet Umum) .....	140
Gambar 6-47 3D Fasilitas Penunjang (Toilet Umum) .....	140

Gambar 6-48 Rencana Titik Fasilitas Penunjang (Café Indoor) .....	141
Gambar 6-49 3D Fasilitas Penunjang (Café Indoor) .....	141
Gambar 6-50 Suasana Kawasan pada Malam Hari (1).....	142
Gambar 6-51 Suasana Kawasan pada Malam Hari (2).....	142
Gambar 6-52 Suasana Kawasan pada Malam Hari (3) .....	142

# DAFTAR TABEL

Tabel 1-1 Kebutuhan Tenaga Ahli beserta Tugas dan Tanggung Jawab .....	5
Tabel 1-2 Jadwal Pelaksanaan .....	6
Tabel 3-1 Matriks SWOT .....	39
Tabel 3-2 Arahan Penataan .....	40
Tabel 4-1 Penduduk, Kepadatan Penduduk, Rasio Jenis Kelamin Penduduk Menurut Kelurahan di Kecamatan Ilir Timur Satu, 2021 .....	44
Tabel 4-2 Banyaknya Lembaga Keuangan Bak Menurut Kelurahan dan Jenisnya di Kecamatan Ilir Timur I, 2021 .....	45
Tabel 4-3 Banyaknya Sarana Perdagangan Menurut Kelurahan dan Jenis Sarana Perdagangan di Kecamatan Ilir Timur Satu, 2021 .....	45
Tabel 4-4 Transportasi yang Beroperasi Menurut Kelurahan, Jenisnya, dan Kondisi Jalan di Kecamatan Ilir Timur I, 2021 .....	46
Tabel 4-5 Gambar-gambar Kondisi Eksisting Kawasan Koridor Jalan Rustam Effendi .....	49
Tabel 4-6 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Koridor Jalan Rustam Effendi .....	51
Tabel 4-7 Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan 2020-2022 .....	56
Tabel 4-8 Data Geometrik Jalan Rustam Effendi .....	57
Tabel 5-1 Analisa SWOT .....	68
Tabel 5-2 Analisa Linier Side View Path .....	74
Tabel 5-3 Analisa Kebutuhan Parkir .....	78
Tabel 5-4 Lebar Buka-an Pintu Kendaraan .....	80
Tabel 5-5 Penentuan Satuan Parkir .....	81
Tabel 5-6 Alternatif Pemilihan Gedung/Bangunan .....	83
Tabel 5-7 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Koridor Jalan Rustam Effendi .....	85

Tabel 5-8 Nilai N .....	86
Tabel 5-9 Contoh Penentuan Dimensi Trotoar Berdasarkan Lokasi dan Arus Pejalan Kaki Maksimum .....	86
Tabel 5-10 Kriteria Penentuan Fasilitas Penyeberangan Sebidang .....	88
Tabel 5-11 Sintesa Analisa serta Solusi yang Dapat Diterapkan .....	103
Tabel 6-1 Kriteria Penataan .....	109
Tabel 7-1 Sintesa Analisa serta Solusi yang Dapat Diterapkan .....	144
Tabel 7-2 Kriteria Penataan .....	148

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

# BAB 1 PENDAHULUAN

## 1.1 LATAR BELAKANG

Jalan Rustam Effendi berada di Kecamatan Ilir Timur I Kota Palembang dengan panjang ±360 meter merupakan salah satu koridor yang memiliki daya Tarik sebagai pusat perbelanjaan dan perdagangan. Aktivitas perdagangan pada koridor jalan ini dimulai dari pukul 8 pagi hingga pukul 5 sore. Keragaman barang yang diperjualbelikan di koridor ini mencakup sandang, pangan, peralatan elektronik, emas dan lain sebagainya, yang menjadikan kawasan ini selalu padat pengunjung. Aktivitas perdagangan tidak hanya dilakukan di toko atau kios resmi tetapi juga didominasi oleh pedagang kaki lima yang berjualan di sepanjang tepian jalan. Hal ini menimbulkan masalah yang signifikan, tidak hanya dari pengguna pejalan kaki yang melalui pedestrian di sepanjang jalan tetapi juga menimbulkan dampak kemacetan yang signifikan. Selain itu fasilitas parker kendaraan di sepanjang jalan yang tidak tertata juga turut menyumbang permasalahan kemacetan. Belum ada pengaturan parker dan kantung parker yang memadai untuk menampung kegiatan perdagangan di koridor jalan tersebut.

Konteks perencanaan perkotaan posisi kawasan yang berlokasi di pusat kota merupakan kawasan yang potensial untuk dikembangkan dalam sektor ekonomi maupun kepariwisataan. Peningkatan kualitas Jalan Rustam Effendi ditekankan kepada peningkatan kapasitas jalan, keselamatan, dan kenyamanan pengguna jalan dan peningkatan kualitas lingkungan sekitar. Oleh karena itu dibutuhkan dokumen penataan agar menjadi acuan dalam perencanaan kawasan kedepannya agar koridor Jalan Rustam Effendi menjadi lebih berkualitas dan mampu mengakomodasi berbagai kepentingan.

## 1.2 TUJUAN DAN MANFAAT

### 1.2.1 Tujuan

Tujuan kegiatan ini adalah:

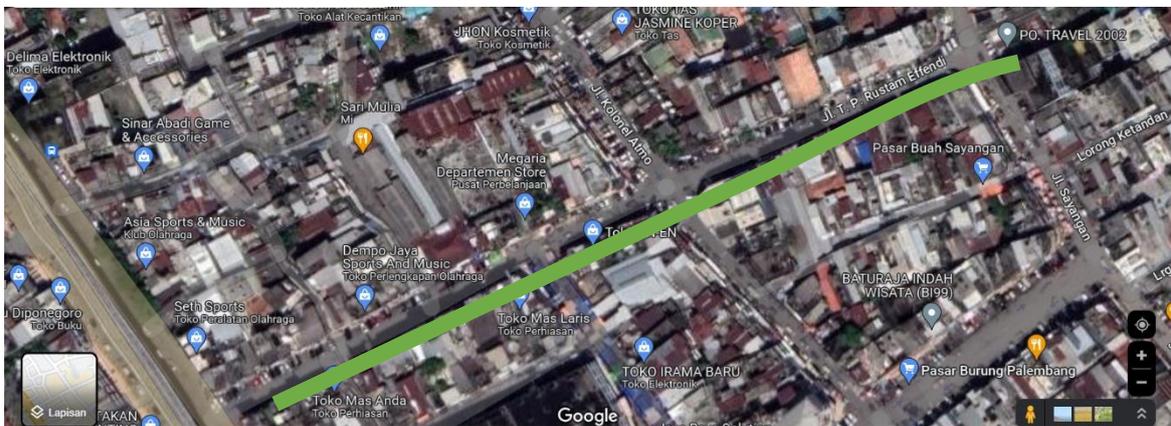
- 1) Mendorong pertumbuhan ekonomi di koridor Jalan Rustam Effendi sehingga memberikan manfaat lebih luas terhadap pengguna jalan.
- 2) Sebagai arah perwujudan rencana tata ruang khususnya pada kawasan Mix use.
- 3) Terciptanya kawasan Mix Use yang berkembang dan berhasil serta berdaya guna dalam rangka menjawab permasalahan kawasan di Kota Palembang.

### 1.2.2 Manfaat

Manfaat dari kegiatan ini adalah tersedianya dokumen Penataan Kawasan Jalan Rustam Effendi sebagai 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 bagian dari Jalan Rustam Effendi dari simpang Jalan Sudirman hingga Jalan Sayangan. Mengingat penggalan jalan ini memiliki kompleksitas fungsi yang tinggi dan membutuhkan urgensi pemecahan permasalahan melalui penataan kawasan.



**Gambar 1-1 Lokasi Perencanaan Jalan Rusatam Effendi Penggal Simpang Jalan Sudirman Hingga Simpang Jalan Sayangan**

### 1.4 TAHAP PELAKSANAAN

#### 1.4.1 Pra Survey

##### 1.4.1.1 Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dipergunakan dalam pengumpulan data/informasi terdiri dari 2 teknik yaitu: (1) observasi lapang dan browsing, dan (2) wawancara. Secara rinci, kedua teknik pengumpulan data dimaksud dapat diuraikan sebagai berikut:

##### a) 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 dapat berupa Data RTRW Kota Palembang, Data kependudukan, Data peruntukan ruang, Data penggunaan dan pemanfaatan Kawasan industry, Data ketersediaan prasarana dan sarana, Data jenis dan bidang usaha perdagangan dan jasa. Peta Administrasi Kota Palembang.

#### b) Wawancara

Wawancara adalah penggalian data dilakukan dengan mewawancarai sejumlah key informan terpilih di tingkat kawasan. *Key informan* adalah person 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 penjangkaran aspirasi masyarakat yang dapat dilaksanakan melalui penyebaran angket, temu wicara, wawancara orang perorang, dan lain sebagainya untuk menjangkari aspirasi masyarakat terhadap kebutuhan yang diatur dalam KAK.

#### 1.4.1.2 Pengolahan Data

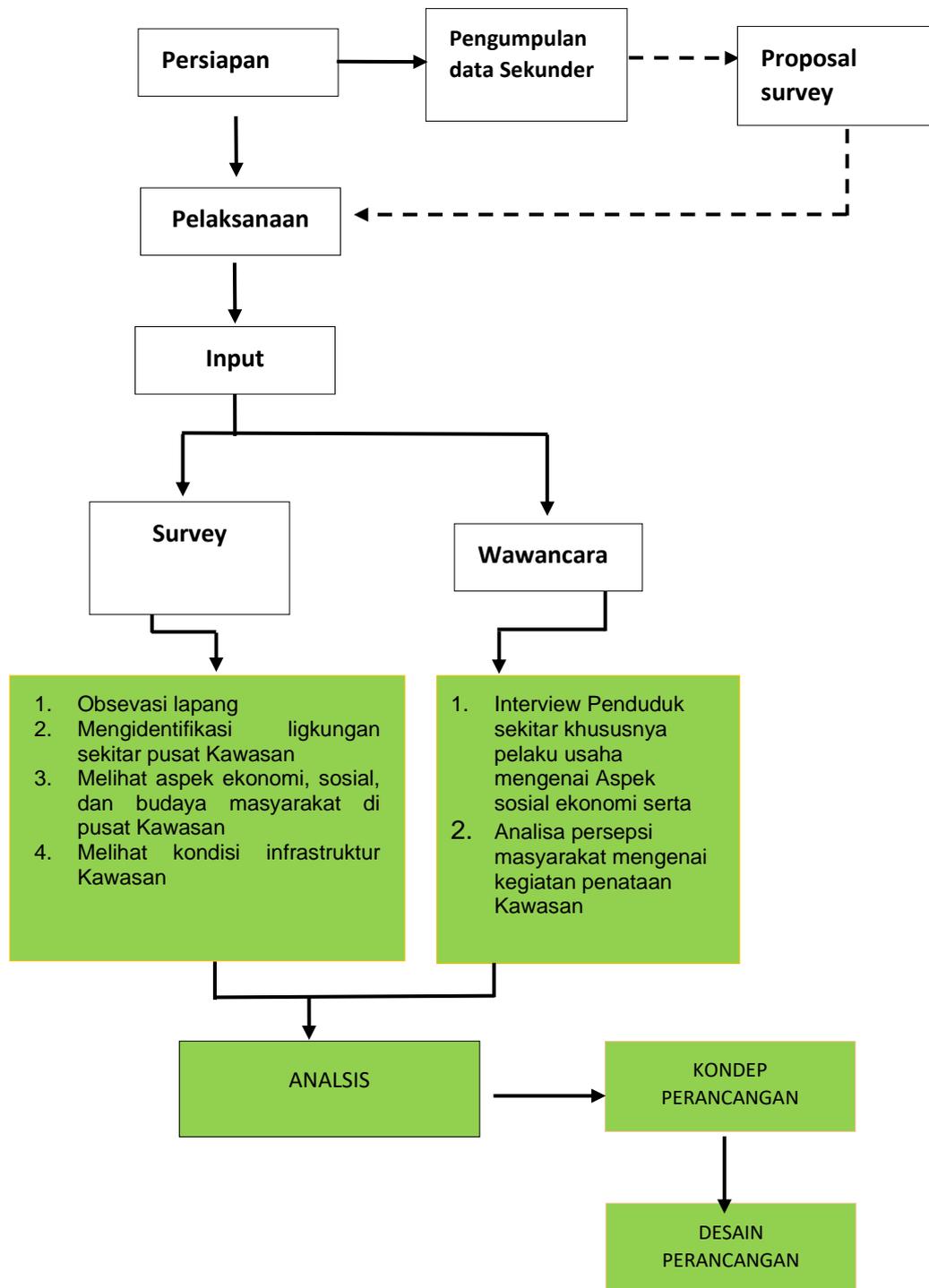
Pengolahan dan analisis data untuk Penataan Kawasan adalah sebagai berikut:

- a. Analisis kebutuhan lahan untuk Kawasan Perdagangan dan Jasa.
- c. Analisis teknis perancangan Kawasan.
- d. Analisis lingkungan dan potensi keberlanjutan.

#### 1.4.2 Survey

Kegiatan survey dilakukan dengan observasi lapang Kawasan Koridor Jalan Rustam Effendi dari simpang Jalan Sudirman hingga Sayangan.

Secara skematis, keseluruhan proses pengkajian dapat dideskripsikan dalam suatu alur sebagai berikut :



**Gambar 1-2 Diagram Skema Pelaksanaan Pekerjaan**

## 1.5 TENAGA PELAKSANA KEGIATAN

**Tabel 1-1 Kebutuhan Tenaga Ahli beserta Tugas dan Tanggung Jawab**

No	Tenaga Ahli	Tugas dan Tanggung Jawab
1.	<p>Team Leader</p> <p>(S1 teknik Arsitektur dan memiliki SKA Arsitek Muda serta berpengalaman dalam bidang perencanaan tata bangunan dan lingkungan minimal 3 (tiga) tahun)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bertanggung jawab atas semua layanan jasa konsultasi sesuai dengan kerangkaacuan tugas.</li> <li>▪ Mengkoordinasikan semua komunikasi baik secara lisan maupun tertulis dengan Pemberi Tugas sehubungan dengan aspek teknis yang berkaitan.</li> <li>▪ Mengasistensikan dan menyiapkan/menyelesaikan laporan-laporan serta semuadokumen sesuai dengan kerangka acuan tugas.</li> <li>▪ Mempersiapkan konsep-konsep gambar rencana prasarana dan sarana yang akan dibangun.</li> </ul>
2.	<p>Tenaga Ahli Sipil</p> <p>S1 teknik sipil memiliki SKA Ahli Jalan dan berpengalaman dalam bidang perencanaan jalan dan tortoar minimal 3 (tiga) tahun</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengkoordinasikan semua komunikasi baik secara lisan maupun tertulis dengan Pemberi Tugas sehubungan dengan aspek teknis yang berkaitan.</li> <li>• Mengasistensikan dan menyiapkan/menyelesaikan laporan-laporan serta semuadokumen sesuai dengan kerangka acuan tugas.</li> <li>• Mempersiapkan konsep-konsep gambar rencana prasarana dan sarana yang akan dibangun.</li> </ul>
3.	<p>Tenaga Pendukung</p> <p>Operator/Drafter CAD 1 org</p> <p>sarjana atau strata yang lebih tinggi dibidang Teknik Sipil/Arsitektur dan berpengalaman dalam bidangnya minimal 3 (Tiga) tahun</p>	Mempersiapkan rencana Gambar Kerja
	<p>Petugas Survey, 2 org</p> <p>Minimal Pendidikan SMK/SMA/DIII/S1 semua jurusan dan berpengalaman dalam bidangnya minimal 1 (Satu) tahun</p>	Mempersiapkan Data Survey Lapangan/Site
	<p>Admnistrasi 1 org</p> <p>Minimal Pendidikan SMK/SMA/DIII/S1 semua jurusan dan berpengalaman dalam bidangnya minimal 1 (Satu) tahun</p>	Membantu pelaksanaan pekerjaan tenaga ahli

## 1.6 WAKTU DAN JADWAL PELAKSANAAN

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

**Tabel 1-2 Jadwal Pelaksanaan**

No	Kegiatan	Bulan/Minggu											
		Juli			Agustus				September				
1.	Persiapan												
2.	Pengumpulan Data												
3.	Tabulasi dan Ananlisis Data												
4.	Pengelolaan Data												
5.	Pembahasan Hasil Survey												
6.	Paparan Laporan pendahuluan												
7.	Analisa kawasan												
8.	Konsep perancangan												
9.	Seminar hasil												
10.	Transformasi konsep ke desain kawasan												
11.	Penyusunan Laporan Akhir												

## 1.7 KELUARAN

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

1. Laporan Pendahuluan

Laporan Pendahuluan berisi pemahaman terhadap lingkup pekerjaan, konsep pendekatan dan metodologi studi dan pelaksanaan pekerjaan, program kerja dan jadwal pelaksanaan pekerjaan, termasuk daftar kebutuhan data dan rencana survey lapangan.

2. Laporan Data Analisis (Laporan Antara)

Berisi data dan analisa hasil perolehan data survey lapangan berupa analisi SWOT dan Analisis fisik kawasan dan kajian rinci mengenai kondisi wilayah perencanaan, potensi dan permasalahan.

### 3. Laporan Konsep dan Desain (Laporan Akhir)

Konsep hasil kajian survey penataan wilayah digunakan untuk melakukan kegiatan penataan, dengan adanya konsep perencanaan wilayah semua kegiatan masyarakat atau pelaku usaha lebih terstruktur dan dinamis, menjadi kawasan mandiri dan sejahtera. Produk yang dihasilkan sebagai berikut :

- a. Rencana Tata Ruang kawasan
- b. Pradesain Kawasan
- c. EE

## 1.8 SISTEMATIKA PENULISAN

Susunan sistematika dalam penyusunan dokumen Rencana Pembangunan adalah sebagai berikut :

Bab 1	Pendahuluan Menguraikan tentang latar belakang, tujuan dan manfaat, ruang lingkup pekerjaan, tahap pelaksanaan, organisasi pelaksana, waktu dan jadwal pelaksanaan, keluaran serta sistematika penulisan laporan.
Bab 2	Tinjauan Pustaka Menguraikan tentang kajian penataan ruang luar koridor, penataan ruang luar koridor, teori terkait keterhubungan serta pertimbangan aspek sosial.
Bab 3	Metode Penelitian Menuraikan tentang aspek kajian penataan jenis data dan metode pengumpulan data, metode analisa data penyajian data, dan arahan penataan.
Bab 4	Tinjauan Kawasan (Survey Pendahuluan) Menguraikan tentang wilyah administrative, gambaran batas penataan serta kondisi eksisting koridor jalan Rustam Effendi.
Bab 5	Analisa Kawasan Perencanaan Menguraikan tentang analisa SWOT dan analisa kawasan secara keseluruhan
Bab 6	Konsep dan Desain Kawasan Perencanaan Menguraikan tentang konsep serta hasil perencanaan penataan kawasan jalan Rustam Effendi
Bab 7	Penutup

# **BAB 2**

# **TINJAUAN PUSTAKA**

## BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Untuk menyusun konsep penataan ruang luar pada Koridor Jalan Rustam Effendi, Kota Palembang diperlukan kajian pustaka terkait topik penelitian. Hasil kajian pustaka nantinya akan menjadi landasan dan pendukung konsep yang diharapkan. Penataan ruang luar koridor yang dimaksud adalah adanya peningkatan mutu dari elemen ruang luar yang ada pada Jalan Rustam Effendi, Kota Palembang. Dengan adanya permasalahan yang sudah dijabarkan pada bab 1 di awal, dapat ditentukan aspek – aspek pemecahan masalahnya. Penataan ruang luar koridor jalan Veteran yang pertama adalah dari sisi peningkatan kualitas dan penataan dari elemen ruang luarnya, pada bab ini akan dijabarkan elemen ruang luar apa sajakah yang harus dibenahi dan bagaimana ketentuan elemen ruang luar yang sesuai dengan standar yang ada. Penataan ruang luar yang kedua adalah dari sisi identitas dan keterhubungannya. Partisipasi masyarakat diperlukan untuk mendukung proses penataan yang berkelanjutan, pada bab ini juga akan dibahas mengenai teori yang menyangkut peningkatan kualitas pada aspek sosial sebagai bahan diskusi dan pertimbangan pada bab analisa. Secara garis besar kajian pustaka ini terdiri dari kajian mengenai ruang luar dan koridor, teori terkait penataan koridor, teori mengenai identitas dan keterhubungan koridor, dilanjutkan dengan pembahasan aspek sosial dan studi preseden. Kemudian akan dibahas sintesa kajian pustaka dan kriteria umum dari penelitian

### 2.1 KAJIAN PENATAAN RUANG LUAR KORIDOR

#### 2.1.1 Pengertian Koridor dan Ruang Luar pada Koridor

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). Menurut Yoshinobu Ashihara dalam buku 'Exterior Design in Architecture' (1970), ruang luar adalah ruang yang terjadi dengan cara membatasi alam, ruang luar dipisah dengan memberi kerangka atau bingkai atau frame, jadi ruang luar bukanlah alam itu sendiri. Elemen pembatas ruang luar adalah lantai, dinding dan langit-langit. 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 :

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

Dalam merencanakan tempat parkir yang benar, sebaiknya memenuhi persyaratan :

- Keberadaan strukturnya tidak mengganggu aktivitas di sekitar kawasan.
  - Pendekatan program penggunaan berganda.
  - Tempat parkir khusus.
  - 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 :

- Adanya peningkatan nilai lahan
- Peningkatan nilai pada lingkungan
- Menghindarkan dari pengalihan bentuk dan fungsi karena aspek komersial
- 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.

### 2.1.2 Keberadaan Jalan Pada Koridor

Di dalam buku 'Urban Space', Rob Krier (1979), menyebutkan elemen dasar ruang kota dapat dibagi menjadi dua yaitu jalan (street) dan lapangan atau alun-alun (square). Jalan dan lapangan memiliki fungsi dan karakteristik yang sangat berbeda. Lapangan merupakan ruang yang terbentuk dari kelompok pemukiman yang mengelilingi ruang terbuka (open space) dan berfungsi sebagai ruang yang

mendorong orang untuk berkumpul dan memiliki ukuran yang menarik orang untuk menghabiskan waktu di dalamnya. Jalan memiliki karakter yang lebih fungsional daripada lapangan, karena latar arsitekturalnya adalah 'passing' atau melewati. Jalan terbentuk dari penyebaran hunian dan berfungsi untuk menyediakan framework distribusi lahan dan memberikan akses pada masing-masing hunian tersebut.

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 mawadahi 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.

## 2.2 PENATAAN RUANG LUAR KORIDOR

Penataan ruang luar koridor jalan Veteran Palembang bertujuan untuk meningkatkan mutu elemen - elemen ruang luar koridor yang ada.

Fokus utama dalam penataan ruang luar koridor pada wilayah studi Jl. Veteran Palembang adalah penataan pada kondisi fisik ruang luarnya yang akan memberikan kenyamanan meruang pada penggunanya, dan yang kedua adalah fokus penataan koridor untuk mendapatkan identitas koridor yang sesuai. Penataan pada kondisi non fisiknya berupa peningkatan dari segi aspek sosial koridor penelitian, yang akan dibahas pada sub-bab pertimbangan aspek sosial.

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 'Milwaukee 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 penggunaannya 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 mendinginkan jalan dan melindungi pejalan kaki dari elemen – elemen yang tidak diinginkan.

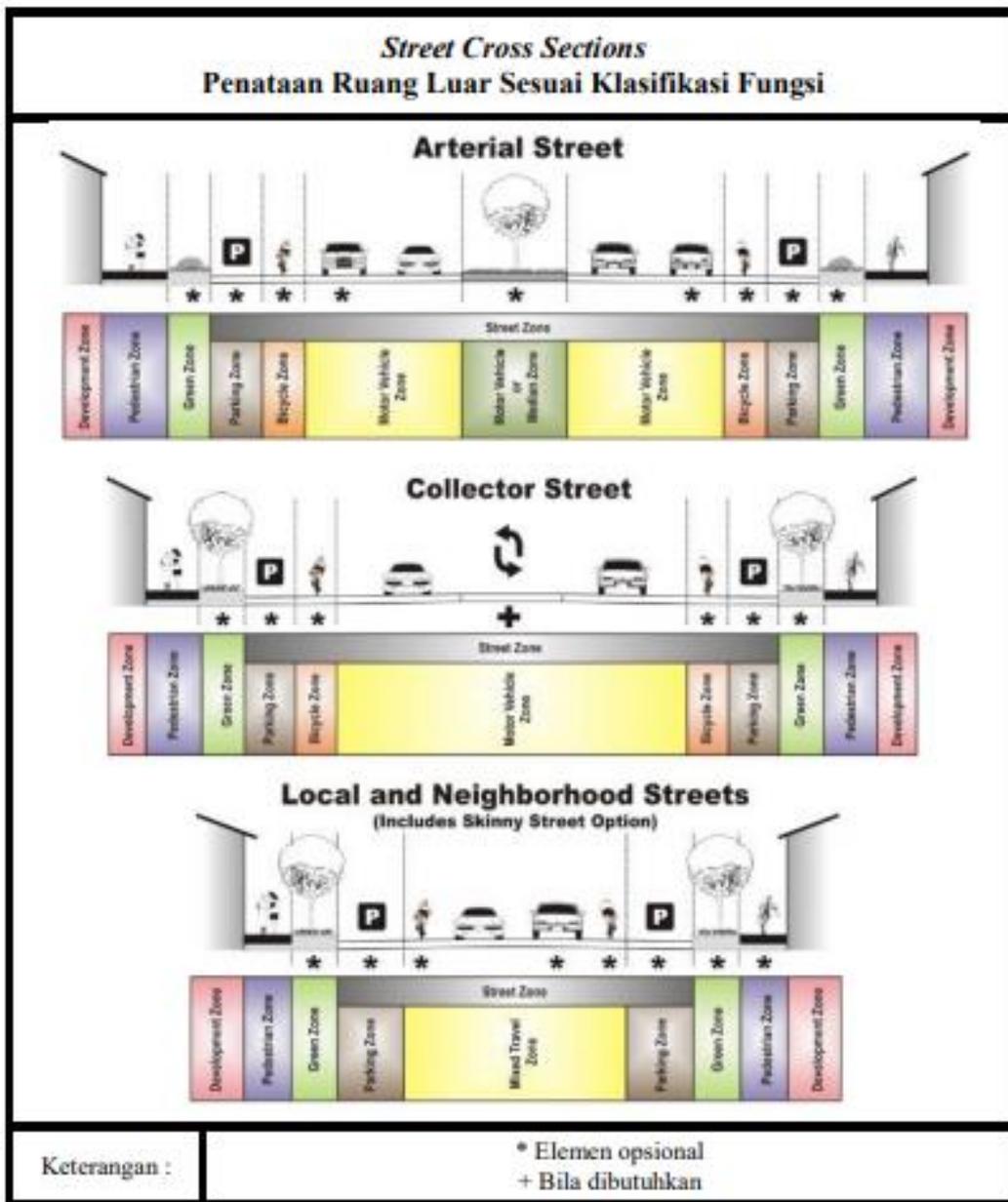
- Street zone

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 :

- Lajur parkir, 6 – 8 kaki atau 1.8 – 2.4 meter
- Lajur sepeda, 5 – 6 kaki atau 1.5 – 1.8 meter
- Lajur kendaraan, 9 – 12 kaki atau 2.7 – 3.6 meter
- 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 2-1 Street Cross Section Penataan Ruang Luar Sesuai Klasifikasi Fungsi**

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

### 2.2.1 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 penggunanya, terutama para pejalan kaki, karena koridor Jl. Veteran ini ditujukan bagi warga sekitar yang memerlukan akses dari satu spot menuju spot lainnya. Koridor yang ramah terhadap penggunanya 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.

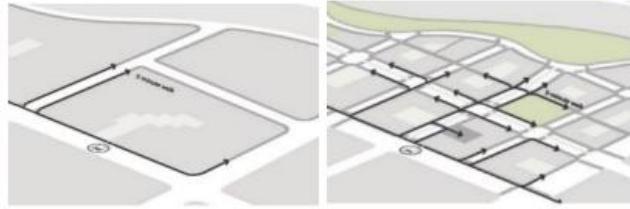
Dalam buku tersebut juga disebutkan bahwa jarak berjalan yang nyaman bagi pejalan kaki dapat bervariasi tergantung pada keadaan geografi, iklim, cuaca, pola penggunaan lahan dan lainnya. Sebagian besar orang akan bersedia untuk berjalan dengan jarak lebih jauh untuk sekedar bersenang-senang / rekreasi,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

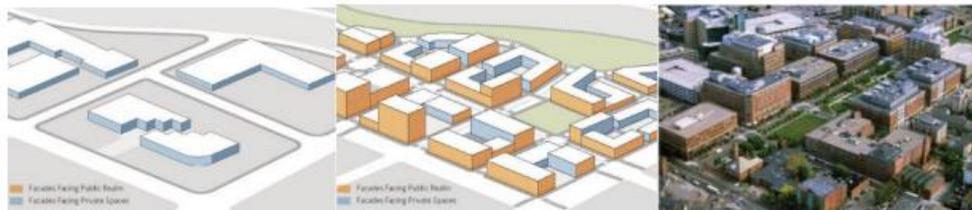
- Menciptakan sirkulasi pejalan kaki yang baik.



**Gambar 2-2 (Kiri) Akses Jalan Monoton, (Kanan) Akses Jalan Variatif**

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

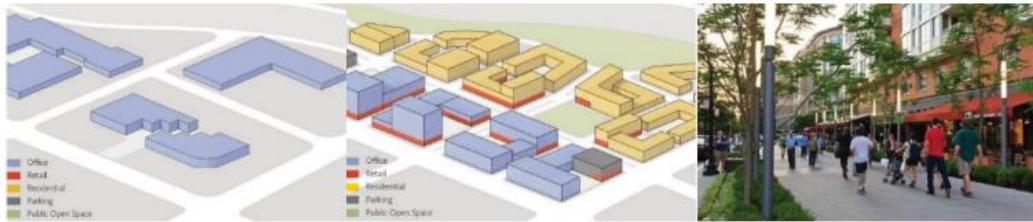
- Orientasi bangunan ke arah jalan dan ruang terbuka



**Gambar 2-3 (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 bangunan-bangunan yang ada. Mendekatkan akses pejalan kaki dengan bangunan yang ada akan membantu memperkuat sirkulasi rute dan membuat lingkungan lebih mudah dibaca dan koheren.

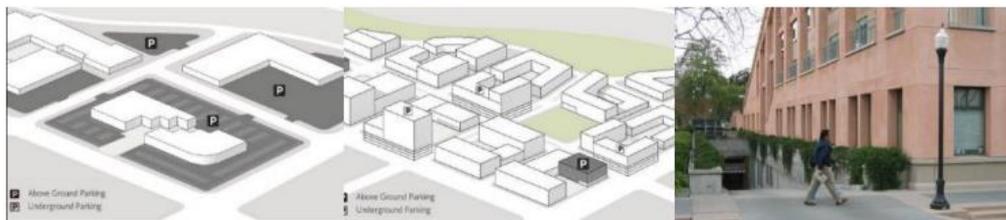
- Penataan fungsi untuk mendukung aktivitas public



**Gambar 2-4 (Kiri) Fungsi Bangunan Tidak Dikategorikan, (Kanan) Fungsi Bangunan Aktif dan Privat Dikategorikan**

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 2-5 (Kiri) Area Parkir Mendatar, Mengganggu Pejalan Kaki. (Kanan) Area Parkir Vertikal & diBelakang 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 2-6 (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 2-7 (Kiri) Akses Pejalan Kaki Monoton. (Kanan) Jalur Pejalan Kaki dengan Akses yang Saling Terhubung dengan Penyebrangan**

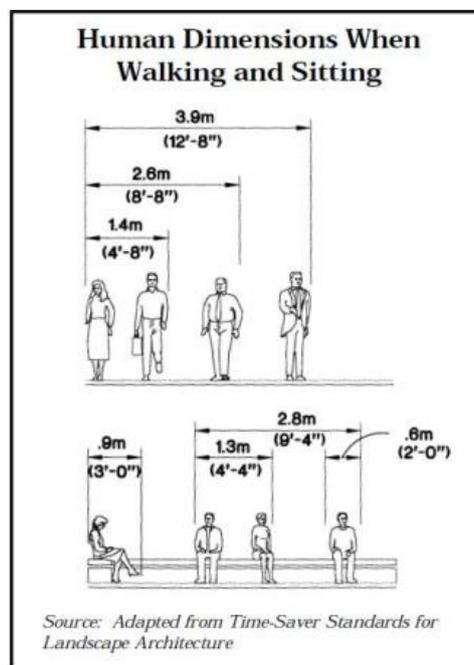
Jalur pejalan kaki yang di dalamnya terdapat elemen seperti pohon, lampu jalan, street furniture, dan kesenian publik merupakan jaringan yang mengikat interior suatu kota. Jalur pejalan kaki tidak harus selalu lebar untuk mengakomodir penggunaannya, jalur pejalan kaki sempit yang didesain dengan baik 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

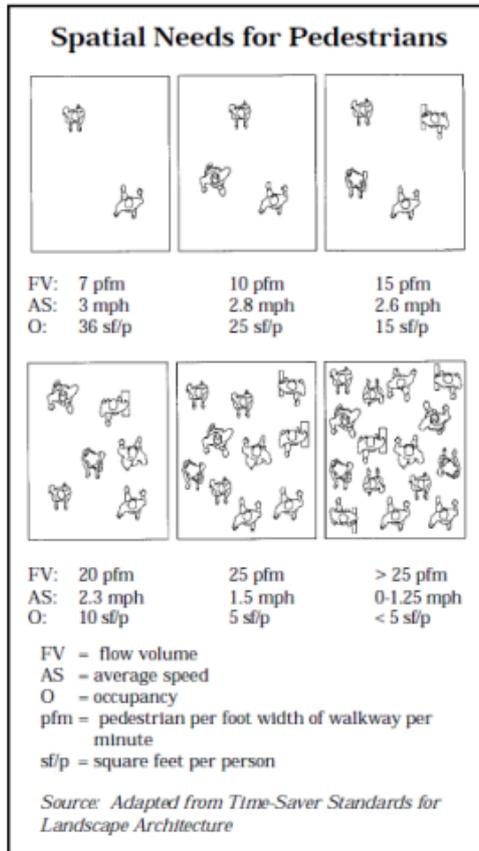


**Gambar 2-8 (Kiri) Sarana Jalan Terbatas, Mayoritas bagi Kendaraan. (Kanan) Sarana Jalan meliputi Seluruh Pengguna Jalan maupun Pengguna Trotoar dan Jalur Hijau**

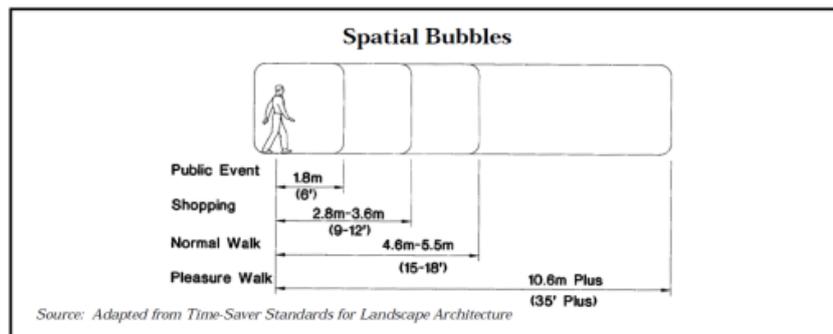
Jalan harus dapat mengakomodasi bermacam kepentingan di dalamnya. Penggunaan lahan bagi kendaraan tidak seharusnya lebih besar / banyak dari fungsi yang dibutuhkan dan memakan lahan bagi fungsi lainnya, penggunaan lahan harus terbagi rata bagi keberadaan sarana transportasi umum, sepeda, parkir, dan 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'.



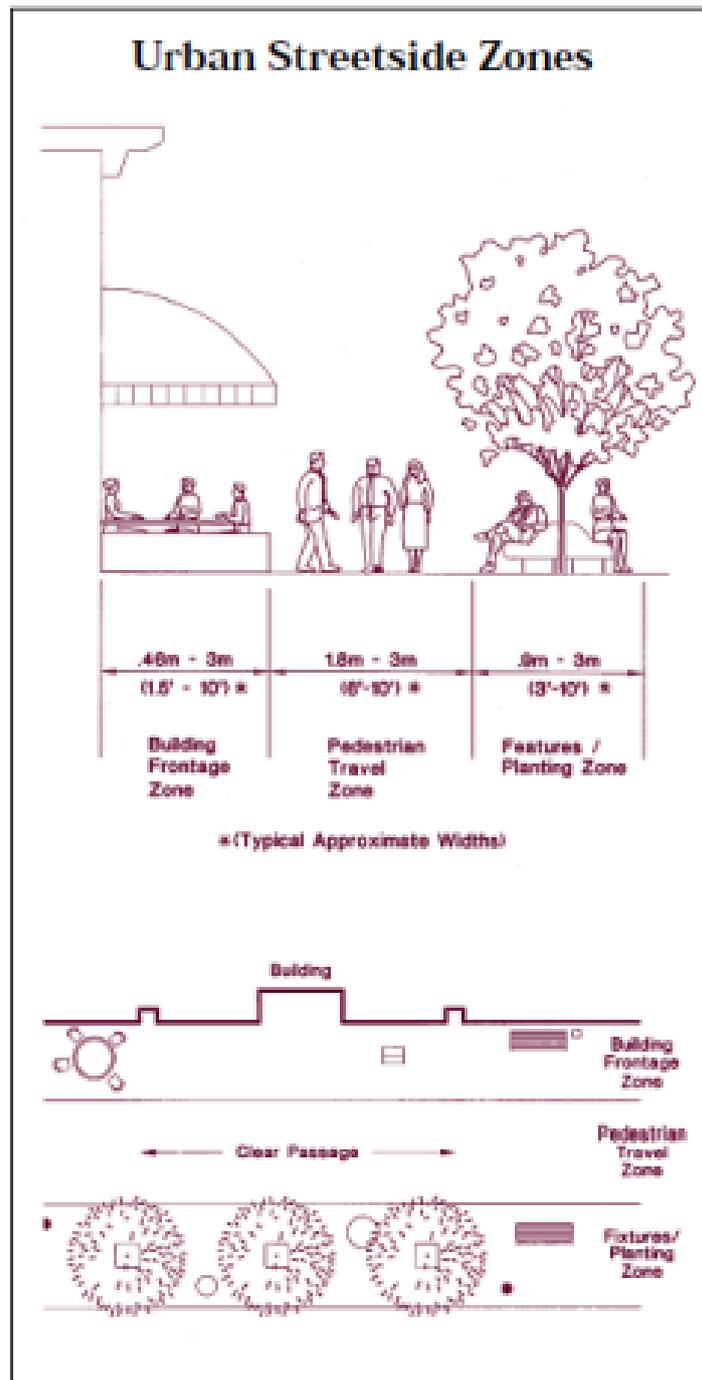
**Gambar 2-9a Standar Kebutuhan Ruang Manusia saat Berjalan maupun Duduk ('Time-Saver Standard for Landscape Architecture')**



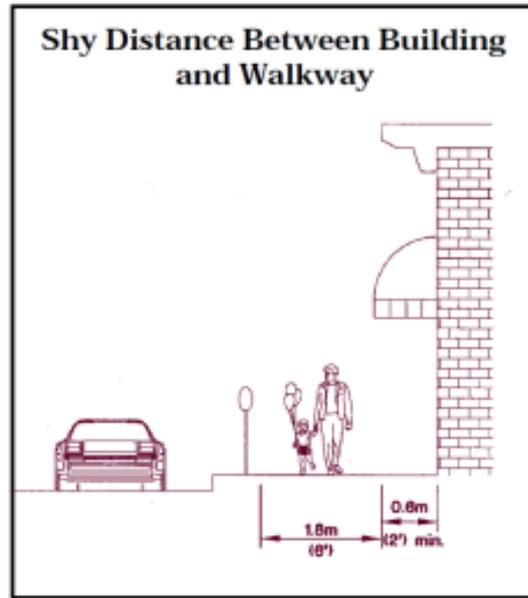
Gambar 2-9b Standar Kebutuhan Pejalan Kaki ('*Time-Saver Standards for Landscape Architecture*')



Gambar 2-9c Kebutuhan Ruang Manusia berdasar Kegiatan: pada Acara Publik, Berbelanja, Berjalan Normal, Berjalan Santai ('*Time-Saver Standards for Landscape Architecture*')

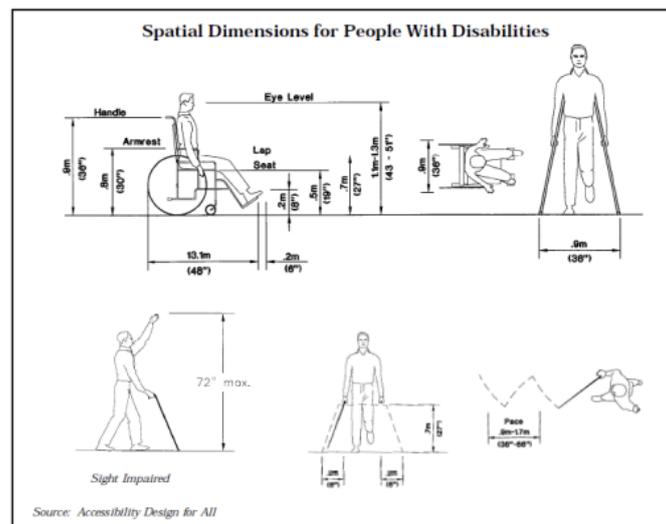


Gambar 2-10 Standar Kebutuhan Ruang pada Ruang Luar Koridor Perkotaan (*'Time-Saver Standards for Landscape Architecture'*)



**Gambar 2-11 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 2-12 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.

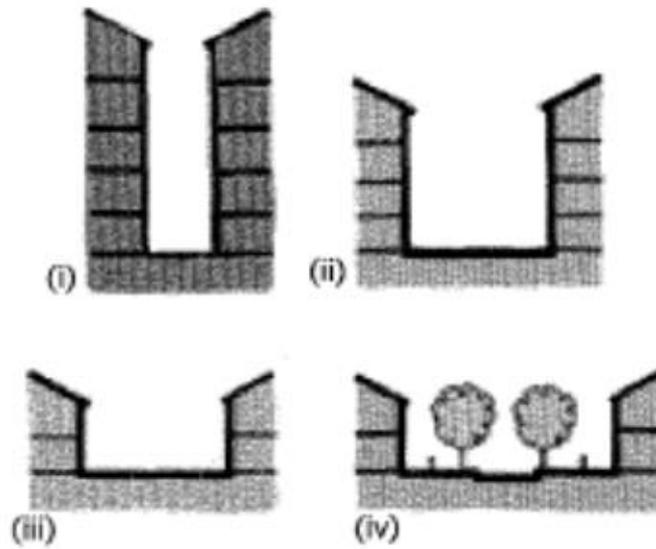
### 2.2.2 Visual Ruang Luar Koridor

Menurut Cullen, *The Concise Townscape* (1961), karakter visual yang menarik adalah karakter formal yang dinamis, dapat dicapai melalui pandangan yang menyeluruh berupa suatu amatan berseri (serial vision) atau menerus yang memiliki unit visual yang dominasinya memiliki keragaman dalam suatu kesinambungan yang terpadu dan berpola membentuk satu kesatuan yang unik. Komponen dominan pembentuk karakter visual merupakan bentukan fisik dalam sebuah lingkungan, sesuai dengan pernyataan dari beberapa teori :

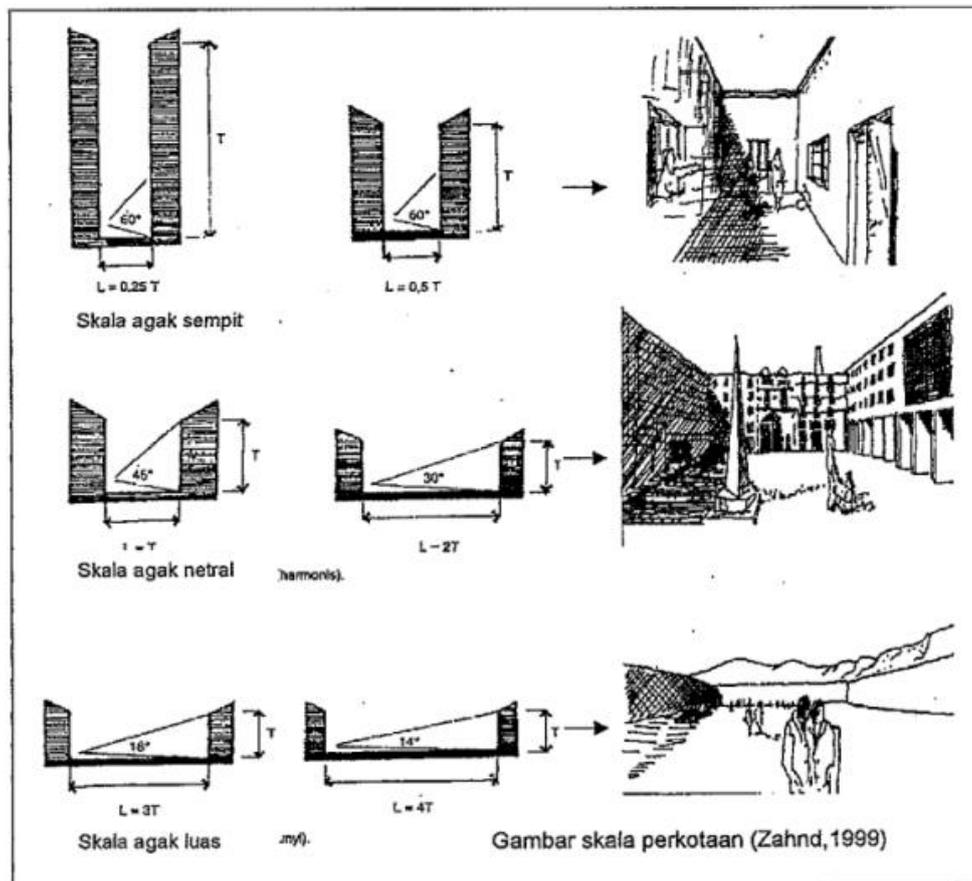
- Nilai visual suatu kawasan ditunjukkan oleh adanya kualitas fisik yang terbentuk oleh hubungan atau interelasi antar elemen-elemen visual pada suatu lansekap kota (Smardon, C R, 1986: 314)
- Karakter visual dapat dilihat melalui petunjuk visual yang merupakan images perception yang dirasakan dengan mata (Ching, F DK, 1995: 264)
- Ciri atau kekhasan yang paling mudah diamati adalah bentukan fisik karena kesan visual adalah sesuatu yang mudah untuk diserap dan dicerna oleh ingatan manusia. (Lynch, Kevin, 1960: 83)

Beberapa teori di atas telah menegaskan beberapa pernyataan tentang karakter visual yang dapat kita simpulkan bahwa karakter visual merupakan suatu ciri khas fisik sebuah lingkungan yang dapat terlihat oleh mata dan perasaan seseorang ketika berada didalamnya (jarak amatan). Sehingga, keberagaman karakter visual yang dimiliki sebuah lingkungan perkotaan patut dijaga sebagai identitas suatu tempat. Menurut Rob Krier, kualitas visual suatu ruang dibentuk oleh:

- Elemen Teknis / Geometri yaitu : Ukuran, Proporsi: tinggi, lebar, panjang



Gambar 2-13 Pengaruh Ukuran pada Kualitas Visual Ruang Luar (Carmona, *Public Places-Urban Space*, 2003)



Gambar 2.14. Gambar skala perkotaan (Zahnd, Perancangan Kota Secara Terpadu, 1999)

- Elemen Pelingkup Ruang yaitu :
  - Warna
  - Tekstur
  - Cahaya, transparansi.

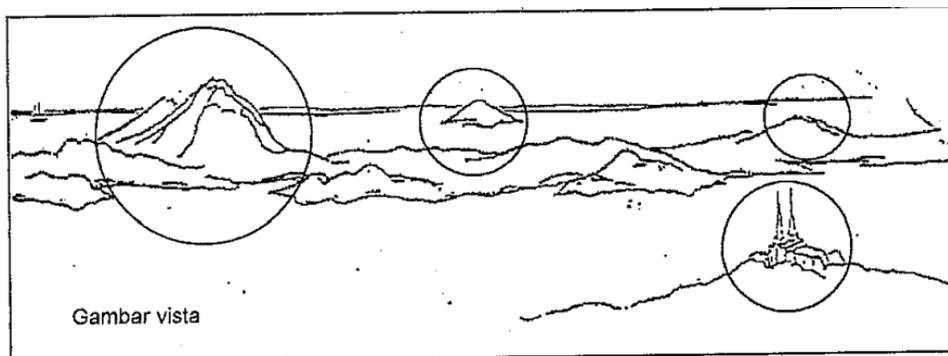
Terdapat beberapa aspek yang mempengaruhi karakter visual :

- View.

View adalah pemandangan yang diamati dari suatu tempat yang memberikan suatu fantasi (Simonds, 1961). View adalah gambar yang dikerangkakan, gambar yang senantiasa berubah – ubah dengan cepat dari banyak perpaduan permukaan. View selain sebagai latar juga sebagai tatanan dari sebuah struktur. Karakteristik view :

- Mempunyai karakteristik lansekap.
  - Terlihat dari seluruh sudut namun dibutuhkan pendekatan pada arah yang pasti.
  - View adalah sebuah pendorong.
  - View sebagai counterpoint dan foils merupakan suatu kekuatan pada perencanaan suatu area.
- Vista.

Vista adalah view yang terbatas, biasanya ke arah elemen – elemen yang dominan atau menonjol. Susunan yang baik dari vista mempunyai keseimbangan, ritme dan simfoni yang halus. Secara esensial salah satu elemen – elemen visual yang memuaskan menghasilkan perspektif yang lebih disukai sebagai focal point vista. Vista memiliki 3 bidang enframement, dimana secara keseluruhan biasanya paling bagus diperlihatkan secara sederhana dalam bentuk, tekstur dan warna. Vista bersifat menerus, sebuah petunjuk yang menjadi daya tarik mata, sehingga vista berfungsi secara visual sebagai rencana menarik sumbu.

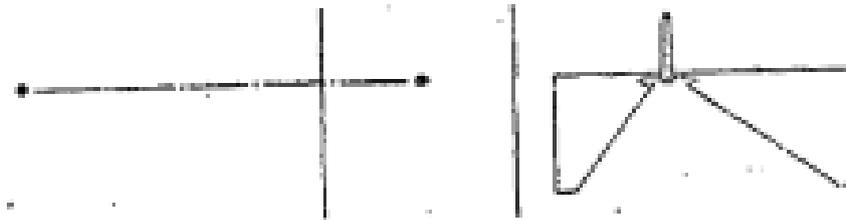


**Gambar 2-15 Gambar Vista**

- Sumbu.

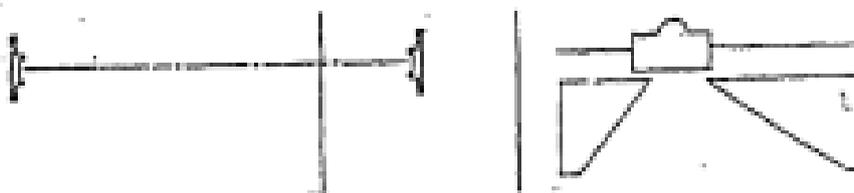
Sumbu adalah rencana linier elemen yang menghubungkan dua atau lebih dari suatu titik. Sumbu berbentuk linier, mempunyai kualitas panjang dan arah yang menimbulkan adanya gerakan dan pandangan sepanjang jalannya. Dengan kata lain suatu sumbu harus diakhiri di kedua ujungnya. Unsur – unsur yang mengakhiri suatu sumbu di kedua ujungnya adakan memberikan dan mendapatkan perhatian visual. Unsur – unsur pengakhiran ini dapat merupakan salah satu dar hal berikut :

- Titik – titik di dalam ruang yang terbentuk dari unsur – unsur vertikal, linier atau bentuk – bentuk bangunan terpusat.



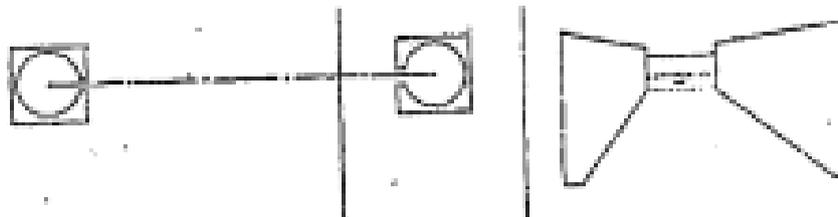
**Gambar 2-16 Vertikal-Linear**

- Bidang-bidang vertikal (fasad bangunan yang simetris), menghadap ke arah *space* yang luas atau ruang terbuka.



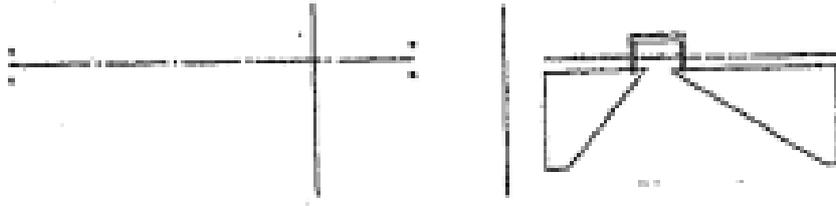
**Gambar 2-17 Simetris**

- Ruang-ruang yang terbentuk dengan baik, pada umumnya berbentuk terpusat atau teratur



**Gamabr 2-18 Terpusat**

- Pintu gerbang yang terbuka ke luar menghadap ke suatu pemandangan atau vista yang terbentang di hadapannya

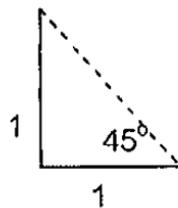


**Gambar 2-19 Terbuka ke Luar**

- Perbandingan Jarak Pandang.

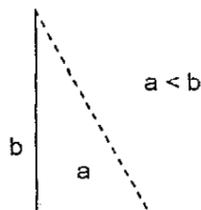
Jarak pandang manusia dengan massa bangunan mempengaruhi pengalaman ruang yang dialaminya, menurut Paul Spreiregen :

- Jarak orang ke bangunan = tinggi bangunan atau pandangan membentuk sudut 45 derajat, merupakan pandangan normal manusia. Pada jarak tersebut pengamat dapat memperhatikan keseluruhan muka obyek / bangunan.



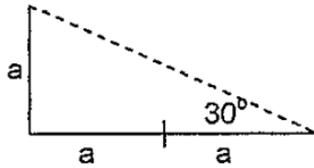
**Gambar 2-20 Sudut 45 Derajat**

- Jarak orang ke bangunan < tinggi bangunan, efek ruang yang dihasilkan memiliki nilai ketertutupan yang tinggi / enclosure, pada jarak tersebut pengamat dapat melihat detail bangunan.



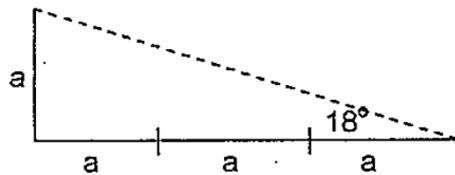
**Gambar 2-21 Sudut  $a < b$**

- Jarak orang ke bangunan = 2 x tinggi bangunan atau pengamat membentuk pandangan 30 derajat, maka pengamat cenderung melihat benda sebagai suatu komposisi keseluruhan.



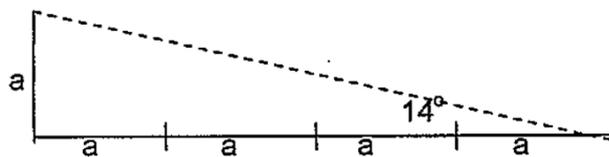
**Gambar 2-22 Sudut 30 Derajat**

- Jarak orang ke bangunan = 3 x tinggi bangunan atau pengamat melihat obyek pada sudut pandang 18 derajat, maka efek yang dihasilkan adalah pengamat dapat melihat bangunan sama dengan nilai ruang itu sendiri serta melihat bangunan dengan lingkungannya.



**Gambar 2-23 Sudut 18 Derajat**

- Jarak orang ke bangunan = 4 x tinggi bangunan atau pandangan pengamat membentuk sudut 14 derajat, maka efek ruang yang dihasilkan adalah nilai ketertutupan akan hilang dan fasad bangunan lebih berfungsi sebagai edge / tepi ruang.



**Gambar 2-24 Sudut 14 Derajat**

## 2.3 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 which 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.

### 2.3.1 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, tugu, 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.

### 2.3.2 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 :

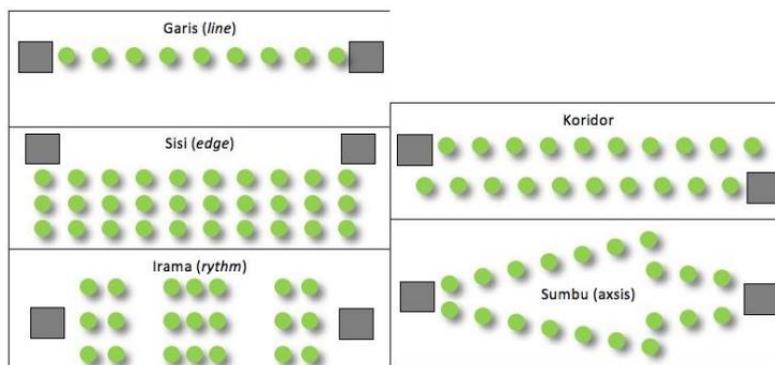
- Legibility (kejelasan). Sebuah kejelasan emosional suatu kota yang dirasakan secara jelas oleh warga kotanya. Artinya suatu kota atau bagian kota atau kawasan bisa dikenali dengan cepat dan jelas mengenai distriknya, landmarknya atau jalur jalannya dan bisa langsung dilihat pola keseluruhannya. Identitas 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.

### 2.3.3 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 :

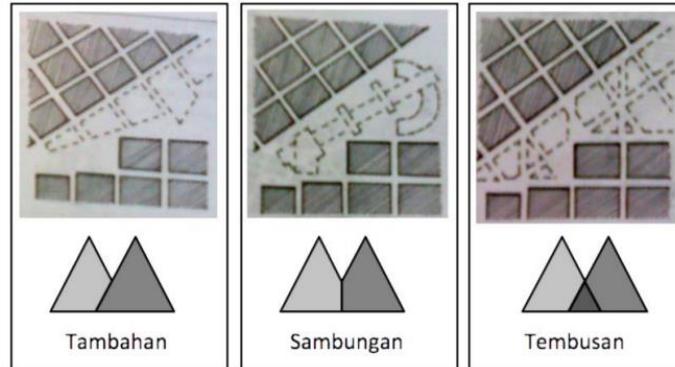
- Linkage yang visual, menurut Zahnd (1999: 108) di dalam bukunya yang berjudul Perancangan Kota Secara Terpadu, didefinisikan bahwa linkage visual adalah menghubungkan dua atau lebih fragmen kota dalam satu kesatuan visual. Dalam hubungan dua daerah dengan linkage visual, ada dua pokok perbedaan, yaitu yang menghubungkan kedua daerah secara netral dan yang menghubungkan kedua daerah dengan mengutamakan satu daerah. Elemen linkage visual diuraikan menjadi lima, yaitu:
  - Garis : menghubungkan secara langsung dua tempat dengan satu deretan massa.
  - Koridor : elemen yang dibentuk oleh dua deret massa dan membentuk ruang.
  - Sisi : menghubungkan dua kawasan dengan satu massa yang dibuat secara tidak langsung. Berupa elemen spasial di depan elemen masif.
  - Sumbu : elemen koridor yang bersifat spasial dan mengutamakan salah satu daerah.
  - Irama : menghubungkan dua tempat dengan variasi massa dan ruang.



**Gambar 2-25 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 :

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

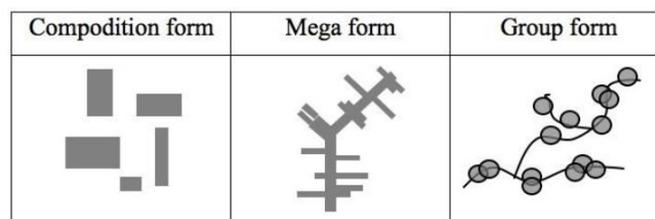


**Gambar 2-26 Elemen Linkage yang Struktural**

- 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.

Linkage adalah semacam perekat kota yang sederhana, suatu bentuk upaya untuk mempersatukan seluruh tingkatan kegiatan yang menghasilkan bentuk fisik suatu kota, Zahnd, Perancangan Kota Secara Terpadu, (1999: 126). Tiga tipe linkage urban space yaitu :

- Compositional form: bentuk ini tercipta dari bangunan yang berdiri sendiri secara dua dimensi. Dalam tipe ini hubungan ruang jelas walaupun tidak secara langsung.
- Mega form: susunan-susunan yang dihubungkan ke sebuah kerangka berbentuk garis lurus dan hirarkis.
- Group form: bentuk ini berupa akumulasi tambahan struktur pada sepanjang ruang terbuka. Kota-kota tua dan bersejarah serta daerah pedesaan menerapkan pola ini.



**Gambar 2-27 Elemen Linkage Bentuk yang Kolektif**

Berdasar hasil pembahasan pustaka mengenai penataan ruang luar pada suatu koridor yaitu jalan Veteran Palembang dapat diambil kesimpulan bahwa ruang luar koridor dapat ditingkatkan kualitasnya

dengan pembenahan fungsi dan visualnya. Keterhubungan antara ujung – ujung jalan pada koridor ini perlu diperhatikan, dengan demikian koridor jalan Veteran Palembang tidak dinilai sebagai satu area tunggal yang berdiri sendiri, namun juga terhubung dan mendukung kawasan di sekitarnya. Teori linkage sendiri dapat digunakan untuk memfasilitasi peningkatan kualitas dari sisi spasial dan visual dari koridor penelitian.

## 2.4 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?
- Convient : Apakah jagan fasilitas lokal memenuhi standar desain untuk jalan setapak, yang dapat mengakomodir kebutuhan kaum difable?
- 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).

## 2.5 KONSEP LIVABLE STREETS

### 2.5.1 Gambaran Umum

Konsep Livable Streets pertama kali dikemukakan oleh Donald Appleyard pada tahun 1981. Dalam bukunya, Appleyard (1981) mengemukakan bahwa livable streets merupakan jalan yang dirancang untuk memfasilitasi semua perjalanan yang aman dan nyaman, termasuk kendaraan bermotor, pejalan kaki, angkutan umum, dan pengendara sepeda. Selain itu, beliau juga berpendapat bahwa jalan yang ideal harus aman, memberikan Kesehatan, hijau, menyenangkan, melibatkan Masyarakat, dan dapat menjadi sarana bermain dan belajar untuk anak-anak. Dalam penerapannya, livable streets memiliki beberapa prinsip, yaitu penyediaan pilihan transportasi yang banyak, peningkatan jumlah perumahan yang terjangkau, meningkatkan daya saing ekonomi, dan melibatkan Masyarakat dalam pengembangan jalan dan kepedulian terhadap lingkungan.

Selanjutnya menurut (Simond, 1994) didalam menciptakan lingkungan yang berdata hidup (livable), terutama di jalan, harus memenuhi beberapa aspek seperti efisien, aman, nyaman, menyenangkan, dan juga terdapat variasi dengan jalur pejalan kaki. (Jacobs, 1993) mengungkapkan jika terdapat banyak aktivitas manusia di jalan-jalan yang terdapat di kota, maka kota tersebut akan hidup dan menarik. Begitu juga sebaliknya, jika jalan-jalan yang ada di kota tidak terlihat ramai atau tidak ada aktivitas sama sekali maka kota tersebut akan hampa. Keberadaan jalan sebagai tempat untuk melakukan berbagai macam aktivitas manusia menjadi isu penting saat ini. Terutama setelah muncul kesadaran bahwa dalam beberapa waktu terakhir, jalan-jalan di berbagai kota didominasi oleh kendaraan bermotor daripada aktivitas manusia. Padahal, aktivitas manusia di jalan merupakan penentu kota tersebut hidup atau tidak.



**Gambar 2.28 Koridor dengan Konsep Livable Streets**

# **BAB 3**

## **METODOLOGI**

## BAB 3 METODELOGI

Dalam bab sebelumnya telah diuraikan kajian pustaka berupa pemahaman dan teori terkait penataan ruang luar koridor. Bab ketiga akan membahas metodologi yang akan dilakukan. Metodologi adalah ilmu/cara yang digunakan untuk memperoleh kebenaran menggunakan penelusuran dengan tata cara tertentu dalam menemukan kebenaran, tergantung dari realita yang sedang dikaji.

### 3.1 ASPEK KAJIAN PENATAAN

Aspek kajian observasi penataan merupakan titik perhatian yang akan diamati dari obyek kawasan. Aspek kajian observasi memiliki kriteria yang digunakan sebagai pengontrol dalam pekerjaan penataan kawasan dan akan menentukan kualitas hasil pekerjaan penataan kawasan tersebut. Dalam pekerjaan ini, kriteria dari aspek kajian observasi yang disusun berdasarkan kriteria khusus akan menjadi pedoman untuk menghasilkan arahan desain dan konsep penataan ruang luar koridor Jalan Rustam Effendi Kota Palembang. Aspek kajian penelitian berkaitan dengan tujuan dilakukannya rencana penataan kawasan tersebut yang telah ditentukan dan disebutkan pada Bab 1 dengan merujuk pada hasil sintesa kajian pustaka pada Bab 2. Dalam rencana penataan kawasan ini, aspek kajian yang akan dibahas ditekankan pada penataan ruang luar koridor Jalan Rustam Effendi Kota Palembang.

### 3.2 JENIS DATA DAN METODE PENGUMPULAN DATA

#### 3.2.1 Jenis Data

Data yang digunakan dalam studi ini terdiri dari dua jenis data, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer antara lain data awal yang didapatkan melalui sumber langsung di lokasi pekerjaan, sedangkan data sekunder merupakan data pendukung yang didapatkan melalui literatur.

#### 3.2.2 Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer pada studi ini berbeda menurut jenis datanya dan dilakukan dalam beberapa teknik, antara lain:

- Teknik Pengamatan dan observasi

Pengamatan dan observasi kondisi eksisting Jalan Rustam Effendi Kota Palembang untuk mendapatkan data primer, dilakukan melalui observasi yaitu mengumpulkan data dan informasi dengan cara melihat langsung dan mendokumentasikan dalam bentuk foto atau gambar tentang kondisi eksisting koridor di sepanjang Jalan Rustam Effendi Kota Palembang. Observasi bertujuan mendapatkan informasi dan gambaran karakteristik koridor secara keseluruhan, mulai dari kondisi RTH

dan RTNH, kondisi akses dan sirkulasi, aktivitas di sepanjang koridor, fasilitas misalnya perabot jalan, dan lain-lain. Olahan data dari hasil observasi akan dijadikan landasan dalam mengembangkan desain.

- Wawancara Teknik

Wawancara digunakan dengan maksud untuk menggali informasi lebih dari responden terutama tentang data yang tidak bisa didapatkan melalui observasi. Responden yang dimaksud adalah pengunjung koridor, pengunjung toko, dan penduduk sekitar yang bertempat tinggal di dekat Jalan Rustam Effendi . Sampel untuk responden diambil secara acak, dan wawancara dilakukan secara informal.

### 3.2.3 Pengumpulan Data Sekunder

- Studi literatur

Data sekunder didapatkan melalui studi literatur yang berkaitan dengan koridor jalan komersial seperti: Buku, artikel, hasil penelitian terdahulu, studi preseden, dan lainnya. Peraturan kawasan, perkembangan Jalan Rustam Effendi dan juga kondisi populasi masyarakat di sekitarnya didapatkan juga melalui melalui dokumen resmi pemerintah seperti RTRW Provinsi Sumatera Selatan dan sebagainya.

## 3.3 METODE ANALISA DATA DAN PENYAJIAN DATA

Data yang telah dikumpulkan kemudian disajikan untuk dapat dianalisa dan menghasilkan sebuah kriteria perancangan koridor ruang luar.

### 3.3.1 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 (Treaths). 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 Kawasan Jalan Rustam Effendi kemudian membuat kesimpulan. Analisis SWOT terbagi menjadi dua aspek yaitu :

➤ Analisis Aspek Internal

Analisis aspek internal adalah aspek-aspek yang berasal dari dalam Kawasan Jalan Rustam Effendi yang menjadi kekuatan dan kelemahan.

➤ Analisis Aspek Eksternal

Analisis aspek eksternal adalah aspek-aspek yang berasal dari luar Kawasan Koridor Jalan Rustam Effendi 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 Kawasan Koridor Jalan Rustam Effendi dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimiliki Kawasan Koridor Jalan Rustam Effendi. Matriks ini juga dapat menghasilkan empat kemungkinan strategi alternatif.

**Tabel 3-1 Matriks SWOT**

	<b>STRENGTHS (S)</b> Faktor-faktor kekuatan internal	<b>WEAKNESS (W)</b> Faktor-faktor Kelemahan Internal
<b>OPPORTUNITIES (O)</b> Faktor-faktor Peluang Eksternal	<b>STRATEGI (SO)</b> Strategi yang dapat menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang	<b>STRATEGI (WO)</b> Strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang
<b>THREATS (T)</b> Faktor-faktor Ancaman Eksternal	<b>STRATEGI (ST)</b> Strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman	<b>STRATEGI (WT)</b> Strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman

Sumber: Analisis SWOT, 2007 (Freddy Rangkuti)

- Analisa Kebutuhan lahan untuk kawasan perdagangan dan jasa
- Analisa teknis perancangan kawasan
  - 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 koridor Jalan Rustam Effendi 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 Jalan Rustam Effendi Kota Palembang 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

### 3.4 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 Rustam Effendi Kota Palembang. 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	✓	✓	
Identitas Yang Ada Pada Koridor	✓	✓	
Pertimbangan Aspek Manusia	✓	✓	

### 3.5 RANGKUMAN

Observasi kawasan mengenai koridor ruang luar sepanjang Jalan Rustam Effendi Kota Palembang ini merupakan penelitian kualitatif. Tujuan penelitian kualitatif, seperti pengungkapan fakta, keadaan, fenomena, dan variabel sesuai dengan kondisi lokasi penelitian, sejalan dengan tujuan pertama pekerjaan, yaitu mengidentifikasi elemen dan permasalahan pada koridor jalan komersial tersebut

untuk menghasilkan peningkatan kualitas pada koridor yang ada, dalam hal ini koridor Jalan Rustam Effendi Kota Palembang. Diharapkan tercapainya hasil akhir yang dapat mengungkap kekurangan-kekurangan pada kawasan penelitian yang telah ada (eksisting) sehingga kualitas dari keadaan ruang luar di koridor tersebut dapat meningkat.

Data dalam pekerjaan 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 pekerjaan penataan kawasan tersebut.

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 koridor yang dilakukan dapat dimengerti sehingga menghasilkan kesimpulan yang dapat digunakan sebagai landasan awal dalam mendesain konsep penataan koridor Jalan Rustam Effendi Kota Palembang.

**BAB 4**  
**TINJAUAN KAWASAN**  
**(SURVEY PENDAHULUAN)**

# BAB 4 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 Koridor Jalan Rustam Effendi Kota Palembang yang bersangkutan, yakni Kecamatan Ilir Timur I.

Survey pendahuluan dilakukan berdasarkan acuan dasar:

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

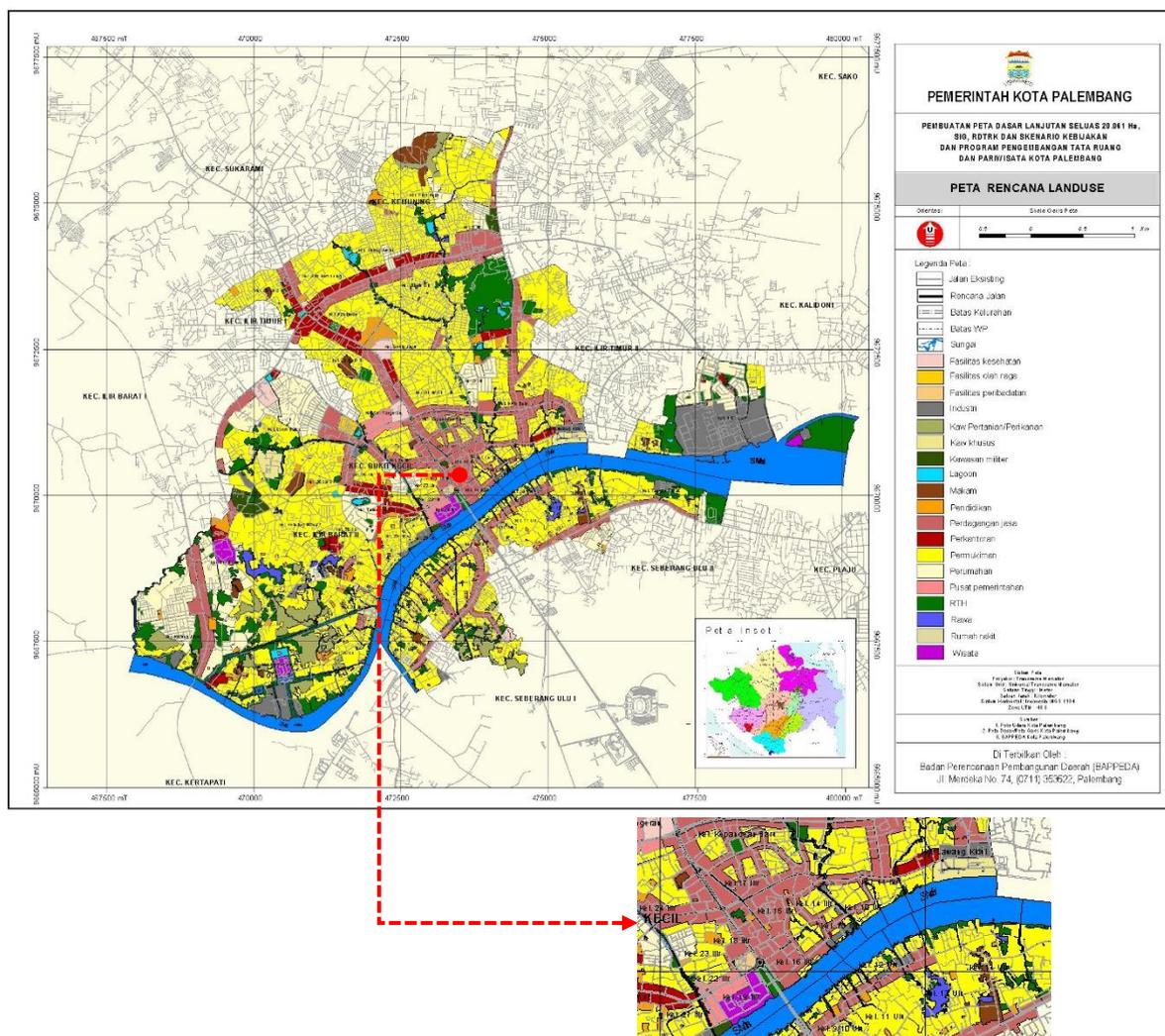
## 4.2 GAMBARAN UMUM WILAYAH PENATAAN

### 4.2.1 Wilayah Administratif

Secara administratif, koridor Jalan Rustam Effendi termasuk dalam wilayah Kecamatan Ilir Timur I, Kota Palembang, Sumatera Selatan. Kecamatan Ilir Timur I terletak sekitar 4 Km dari pusat Kota Palembang. Kecamatan Ilir Timur I terdiri dari 11 (sebelas) Kelurahan dengan luas wilayah 6,39 Km<sup>2</sup> yang berbatasan dengan:

- Sebelah utara berbatasan dengan Kecamatan Kemuning
- Sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Ilir Timur III
- Sebelah selatan berbatasan dengan Sungai Musi dan Kecamatan Seberang Ulu II
- Sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Ilir Barat I

Jalan Rustam Effendi yang terletak di Kelurahan 17 (tujuh belas) Ilir, Kecamatan Ilir Timur I Kota Palembang yang memiliki panjang ±360 meter merupakan akses menuju Jalan Sayangan, Jalan Kolonel Atmo dan juga ke persimpangan Jalan Jenderal Sudirman. Selain itu berdasarkan RTRW Kota Palembang Tahun 2012-2032, Jalan Rustam Effendi memiliki fungsi sebagai jalan kolektor sekunder yang berarti sebagai penghubung kawasan fungsi sekunder kedua (FS-II) dengan kawasan fungsi sekunder kedua (FS-II) atau menghubungkan kawasan fungsi sekunder kedua (FS-II) dengan kawasan fungsi sekunder ketiga (FS-III).



**Gambar 4-1 Peta Landuse**  
*Sumber: RTRW Tahun 2012-2032*

Berdasarkan peta di atas dapat dilihat bahwa Jalan Rustam Effendi memiliki peruntukkan landuse sebagai “Perdagangan dan Jasa”.

#### 4.2.2 Kependudukan

Penduduk Kecamatan Ilir Timur Satu berdasarkan proyeksi penduduk Tahun 2021 sebanyak 85.213 jiwa yang terdiri atas 42.365 jiwa penduduk laki-laki dan 42.848 jiwa penduduk Perempuan. Sementara itu besarnya angka rasio jenis kelamin tahun 2021 penduduk laki-laki terhadap penduduk Perempuan sebesar 98,87% yang berarti bahwa jumlah penduduk laki-laki lebih besar dibandingkan dengan jumlah penduduk Perempuan.

Kepadatan penduduk di Kecamatan Ilir Timur Satu tahun 2021 mencapai 13.335 jiwa/Km<sup>2</sup>. Kepadatan penduduk di 11 Kelurahan cukup beragam dengan kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kelurahan Tiga Belas Ilir dengan kepadatan sebesar 44.600 jiwa/Km<sup>2</sup> dan terendah di Kelurahan Dua Puluh Ilir

Satu sebesar 6.644 jiwa/Km<sup>2</sup>. Sedangkan Jalan Rustam Effendi yang berada di Kelurahan Tujuh Belas Ilir memiliki jumlah penduduk sebesar 3.515 jiwa dengan kepadatan penduduk 11.716/Km<sup>2</sup>.

**Tabel 4.1 Penduduk, Kepadatan Penduduk, Rasio Jenis Kelamin Penduduk Menurut Kelurahan di Kecamatan Ilir Timur Satu, 2021**

No.	Kelurahan	Penduduk			Kepadatan Penduduk (perKm <sup>2</sup> )	Rasio Jenis Kelamin
		Laki-laki	Perempuan	Total		
1	18 Ilir	1.101	1.142	2.243	13.194	96,41
2	16 Ilir	631	676	1.307	43.566	93,34
3	13 Ilir	1.837	1.731	3.568	44.600	106,12
4	14 Ilir	1.829	1.830	3.659	40.655	99,95
5	15 Ilir	2.455	2.694	5.149	19.070	91,13
6	17 Ilir	1.670	1.845	3.515	11.716	90,51
7	Kepadean Baru	799	894	1.693	14.108	89,37
8	20 Ilir I	5.225	5.606	10.831	6.644	93,20
9	Sungaipangeran	4.861	5.265	10.126	7.500	92,33
10	20 Ilir III	4.755	5.058	9.813	7.009	94,01
11	20 Ilir IV	7.205	7.572	14.777	15.392	95,15
<b>Ilir Timur I</b>		<b>42.365</b>	<b>42.848</b>	<b>85.213</b>	<b>13.335</b>	<b>98,87</b>

Sumber: Kecamatan Ilir Timur I Dalam Angka, 2022

#### 4.2.3 Perdagangan dan Jasa

Sama seperti kecamatan lain yang ada di Kota Palembang, kegiatan perekonomian di wilayah Kecamatan Ilir Timur I 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 relative stabil.

Di Kecamatan Ilir Timur Satu terdapat 6 (enam) pasar Tradisional, 45 swalayan, 58 hotel/penginapan, 141 restoran/rumah makan, 328 toko/warung kelontong. Serta beberapa Lembaga keuangan perbankan dan non perbankan. Untuk Jalan Rustam Effendi yang berada di Kelurahan Tujuh Belas Ilir memiliki 19 Bank umum pemerintah dan swasta, 2 Bank BPD dan Syariah, 5 Bank Perkreditan Rakyat, 9 buah kelompok pertokoan, 1 pasar dengan bangunan permanen, 5 buah mini marker/ swalayan/ supermarket, 23 buah restoran/ rumah makan.

**Tabel 4-2 Banyaknya Sarana Lembaga Keuangan Bank Menurut Kelurahan dan Jenis Bank di Kecamatan Ilir Timur Satu, 2021**

No.	Kelurahan	Bank Menurut		
		Bank Umum Pemerintah dan Swasta	Bank BPD dan Syariah	Bank Perkreditan Rakyat (BPR)
1	18 Ilir	1	-	-
2	16 Ilir	12	2	-
3	13 Ilir	-	-	-
4	14 Ilir	-	-	-
5	15 Ilir	8	-	-
6	17 Ilir	19	2	5
7	Kepadean Baru	-	-	-
8	20 Ilir I	6	-	1
9	Sungaipangeran	9	3	1
10	20 Ilir III	5	1	-
11	20 Ilir IV	1	-	-
<b>Ilir Timur I</b>		<b>61</b>	<b>8</b>	<b>7</b>

Sumber: Kecamatan Ilir Timur I Dalam Angka, 2022

**Tabel 4-3 Banyaknya Sarana Perdagangan Menurut Kelurahan dan Jenis Sarana Perdagangan di Kecamatan Ilir Timur Satu, 2021**

No	Kelurahan	Kelompok Pertokoan	Pasar dengan Bangunan Permanen	Pasar dengan Bangunan Semi Permanen	Pasar tanpa Bangunan	Mini Market/ Swalayan/ Supermarket	Restoran/ Rumah Makan
1	18 Ilir	6	-	-	-	2	14
2	16 Ilir	1	1	-	-	-	4
3	13 Ilir	-	-	-	-	-	-
4	14 Ilir	3	-	1	-	-	-
5	15 Ilir	7	-	-	-	5	19
6	17 Ilir	9	1	-	-	5	23
7	Kepadean Baru	2	-	-	-	2	4
8	20 Ilir I	7	-	-	-	10	35

9	Sungaipangeran	5	-	-	1	6	18
10	20 Ilir III	4	1	-	-	4	14
11	20 Ilir IV	4	-	1	-	8	15
<b>Ilir Timur I</b>		<b>48</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>42</b>	<b>146</b>

Sumber: Kecamatan Ilir Timur I Dalam Angka, 2022

#### 4.2.4 Transportasi

Pada tahun 2021 jalan yang menghubungkan antar kelurahan di Kecamatan Ilir Timur I sebagian besar sudah diperkeras dan dalam kondisi baik, serta dapat dilalui kendaraan beroda 4 (empat) atau lebih.

Sama seperti kecamatan lain yang ada di Kota Palembang, jenis transportasi umum yang melalui dan menghubungkan wilayah yang ada di kecamatan ini telah mengalami pergeseran. Kendaraan umum yang beroperasi di wilayah Kecamatan Ilir Timur Satu didominasi oleh kendaraan roda 4 (empat), berupa opplet dan bis kota, sekarang sebagian besar telah digantikan transportasi online, terutama ojek online.

**Tabel 4-4 Transportasi yang Beroperasi Menurut Kelurahan, Jenisnya, dan Kondisi Jalan di Kecamatan Ilir Timur I, 2021**

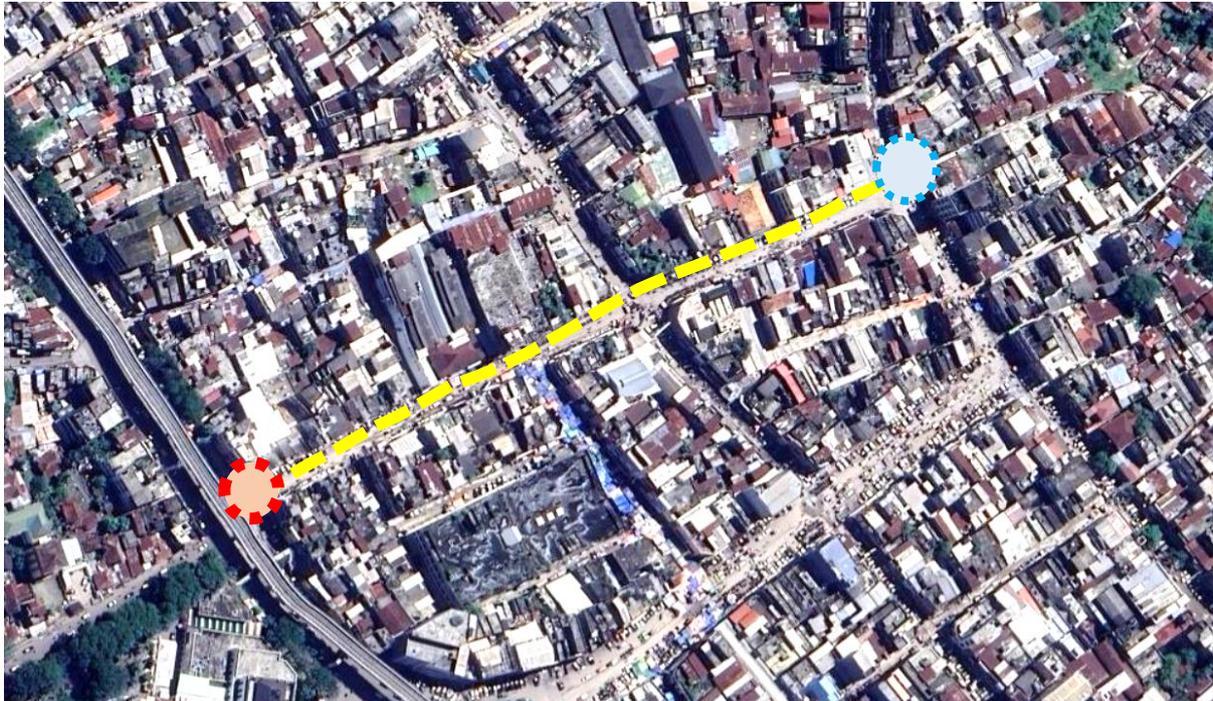
No.	Kelurahan	Jenis Transportasi	Keberadaan Angkutan Umum	Jenis Permukaan Jalan
1	18 Ilir	Darat	Ada	Aspal/Beton
2	16 Ilir	Darat	Ada	Aspal/Beton
3	13 Ilir	Darat	Ada	Aspal/Beton
4	14 Ilir	Darat	Ada	Aspal/Beton
5	15 Ilir	Darat	Ada	Aspal/Beton
6	17 Ilir	Darat	Ada	Aspal/Beton
7	Kepadean Baru	Darat	Ada	Aspal/Beton
8	20 Ilir I	Darat	Ada	Aspal/Beton
9	Sungaipangeran	Darat	Ada	Aspal/Beton
10	20 Ilir III	Darat	Ada	Aspal/Beton
11	20 Ilir IV	Darat	Ada	Aspal/Beton
<b>Ilir Timur I</b>		<b>Darat</b>	<b>Ada</b>	<b>Aspal/Beton</b>

Sumber: Kecamatan Ilir Timur I Dalam Angka, 2022

## 4.3 KONDISI EKSISTING

### 4.3.1 Gambaran Batas Penataan Koridor Jalan Rustam Effendi

Batas penataan kawasan ini berupa satu lapis deret bangunan (perimeter segmen) yang saling berhadapan di sepanjang koridor Jalan Rustam Effendi, dengan panjang ke belakang sebesar panjang 1 bangunan yang berbatasan langsung dengan Jalan Rustam Effendi.



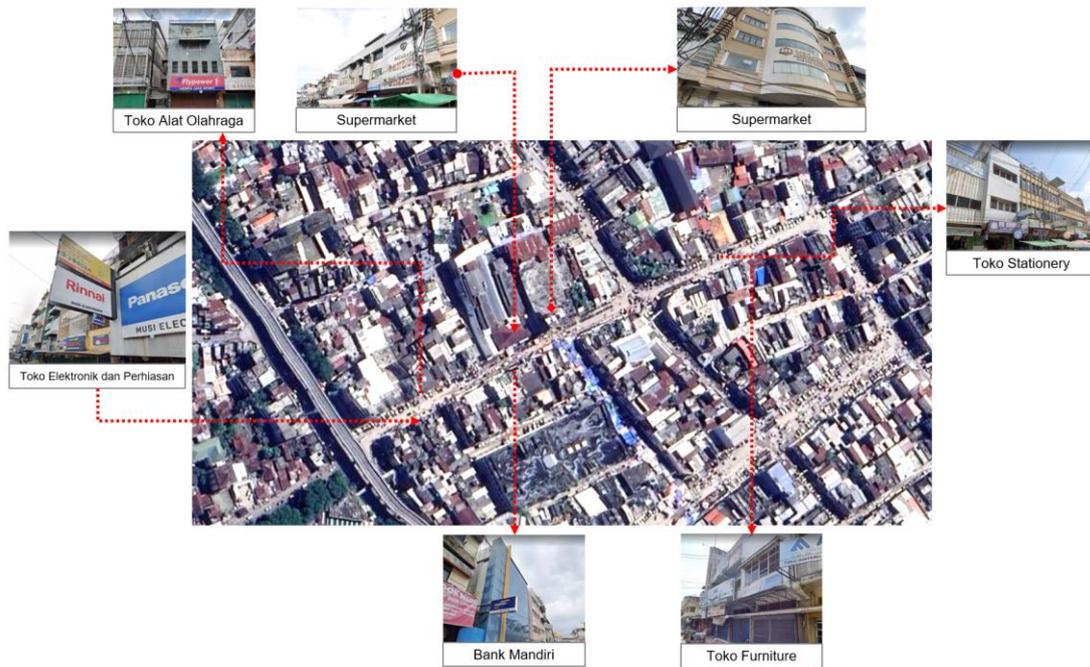
**Gambar 4-2 Peta Ruang Lingkup Wilayah Pekerjaan Jalan Rustam Effendi**

*Sumber : Google Earth, 2022*

<b>Koridor</b> (Warna Kuning)	Jalan Rustam Effendi
<b>Batas Timur</b> (Warna Biru)	Simpang Jalan Sayangan
<b>Batas Barat</b> (Warna Merah)	Simpang Jalan Jend. Sudirman

### 4.3.2 Gambaran Bangunan di Sepanjang Koridor Jalan Rustam Effendi

Berdasarkan RTRW Kota Palembang Tahun 2012-2032, sepanjang Jalan Rustam Effendi merupakan kawasan perdagangan dan jasa. Perdagangan dan jasa yang berada di sepanjang koridor Jalan Rustam Effendi antara lain perdagangan jual beli perhiasan, toko kaca mata/optik, restoran/rumah makan, toko alat olahraga, toko elektronik, toko arloji/jam, toko kain, supermarket, perbankan, toko alat-alat tulis/kantor (stationery), toko furniture, toko material bahan bangunan, dan beberap tenda-tenda penjual di sepanjang Jalan Rustam Effendi.



**Gambar 4-3 Foto Bangunan dan Ruang Luar yang ada pada sepanjang path**

*Sumber: Dokumentasi, 2023*

Seperti yang dijabarkan pada tabel 4-2 dan tabel 4-3 mengenai perdagangan dan jasa, perbankan yang berada di sepanjang jalan Rustam Effendi adalah Bank Mandiri yang termasuk ke Kelurahan Tujuh Belas Ilir. Untuk perdagangan, di sepanjang jalan Rustam Effendi merupakan pertokoan maupun swalayan dan rumah makan.

### 4.3.3 Gambaran Kondisi Eksisting Koridor Jalan Rustam Effendi

#### 4.3.3.1 Kondisi Eksisting di Jalan Rustam Effendi

Berikut beberapa foto kondisi eksisting pada lokasi penataan kawasan Jalan Rustam Effendi yang menjadi objek pekerjaan.



**Gambar 4-5 Tempat Pengambilan Foto di Sepanjang Koridor Lokasi Pekerjaan**  
*Sumber: Dokumentasi, 2022*

**Tabel 4-5 Gambar-gambar Kondisi Eksisting Kawasan Koridor Jalan Rustam Effendi**



**Gambar (1) Kondisi Jalan Menuju Simpang  
 Jl. Jend. Sudirman**



**Gambar (2) Kondisi Gang yang dialih  
 fungsikan menjadi rumah makan saat siang  
 hari**



**Gambar (3) Kondisi Jl. Rustam Effendi di  
 Depan Bank Mandiri**



**Gambar (4) Kondisi Jl. Rustam Effendi di  
 Depan Megahria**



**Gambar (5) Kondisi di Persimpangan Jl. Rustam Effendi – Jl. Kol. Atmo – Jl. Beringin Jenggut**



**Gambar (6) Kondisi Jl. Rustam Effendi**



**Gambar (7) Kondisi Jalan Rustam Effendi**



**Gambar (8) Kondisi Ruang Pejalan Kaki**



**Gambar (9) Kondisi Ruang Pejalan Kaki**



**Gambar (10) Kondisi Jalan Rustam Effendi**



**Gambar (11) Kondisi Jl. Rustam Effendi yang Difungsikan sebagai Area Parkir**



**Gambar (12) Kondisi di Persimpangan Jl. Rustam Effendi – Jl. Kol. Atmo – Jl. Beringin Jenggut**



**Gambar (13) Kondisi Ruang Pejalan Kaki**



**Gambar (14) Angkot yang melintas di Jl. Sayangan**

Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar-gambar di atas diambil pada pukul 08:00 – 09:30 WIB, dengan situasi dan kondisi yang cukup sepi dan lenggang, sehingga objek yang diambil lebih fokus daripada jika diambil pada saat jam-jam sibuk antara 10:00 – 17:00 yang merupakan waktu sibuk bagi para penjual dan pembeli di sekitar koridor Jalan Rustam Effendi.

Kesan terhadap kondisi eksisting ruang luar dari koridor yang ada yaitu bahwa banyak akses pejalan kaki yang terganggu atau terpotong oleh adanya kegiatan lain seperti parkir, elevasi yang tidak sama sehingga mengganggu pejalan kaki, dan tidak nyaman untuk orang-orang disabilitas.

Selain itu, kurangnya fasilitas ruang luar yang ada pada koridor jalan Rustam Effendi, diantaranya tidak terdapat ruang terbuka publik sepanjang koridor jalan, tidak tertatanya elemen furniture seperti lampu penerangan jalur pejalan kaki, bangku untuk duduk, bollard atau pembatas jalur pejalan kaki, ramp dan jalur disabilitas, dan juga penyeberangan jalan. Kesemua elemen tersebut kebanyakan dibuat sebagai pelengkap jalur trotoar tanpa mempertimbangkan standard dan kondisi area di sekitarnya, atau untuk beberapa elemen lainnya bahkan belum ada sama sekali.

**Tabel 4-6 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Koridor Jalan Rustam Effendi**

Kenyaman	Keamanan	Kemudahan
Peneduh atau pelindung pejalan kaki yang berupa atap bangunan di sepanjang Jalan Rustam Effendi.	Tidak ada lampu penerangan untuk pejalan kaki, yang ada hanya penerangan untuk jalan raya yang berada di sisi jalan.	Keberadaan fasilitas pendukung bagi disabilitas pada sepanjang Jalan Rustam Effendi ini masih belum ada.
Jalur pejalan kaki sebagian besar lebih dimanfaatkan sebagai area penjual untuk menjajakan jualannya, sehingga area pejalan kaki semakin terbatas.	Untuk fasilitas penyeberangan tidak ada, sehingga tidak terdapat keamanan di sepanjang jalan Rustam Effendi maupun di persimpangan di sepanjang lokasi pekerjaan.	Banyaknya area parkir di sepanjang Jalan Rustam Effendi, membuat jalan tersebut tidak aman, nyaman, maupun tidak terdapat kemudahan saat melintasi jalan tersebut.

#### *4.3.3.2 Drainase Kawasan*

Kata drainase berasal dari kata drainage yang artinya mengalirkan, membuang, atau mengalirkan air. Dalam bidang teknik sipil, drainase secara umum dapat didefinisikan sebagai suatu tindakan teknis untuk mengurangi kelebihan air, baik yang berasal dari air hujan, rembesan, maupun kelebihan air irigasi dari suatu kawasan/lahan, sehingga fungsi kawasan tidak terganggu. Secara umum, sistem drainase dapat didefinisikan sebagai serangkaian bangunan air yang berfungsi untuk mengurangi dan atau membuang kelebihan air dari suatu kawasan atau lahan sehingga lahan dapat difungsikan secara optimal. Sistem drainase yang baik dapat membebaskan kota atau wilayah dari genangan air.

Permasalahan yang sering terjadi di perkotaan adalah banjir. Peristiwa ini hampir setiap tahun terulang, namun permasalahan genangan dan banjir sampai saat ini belum terselesaikan, bahkan cenderung meningkat baik frekuensi, luasannya, kedalamannya, maupun durasinya. Akar permasalahan genangan dan banjir di perkotaan berawal dari penambahan penduduk yang sangat cepat di atas rata-rata pertumbuhan nasional, akibatnya urbanisasi baik migrasi musiman maupun permanen. Hal ini lah yang mengakibatkan pemanfaatan lahan perkotaan menjadi acak-acakan (samrawut) karena tidak sebanding antara lahan yang tersedia dan jumlah penambahan penduduk, inilah yang menjadi akar permasalahan drainase perkotaan.

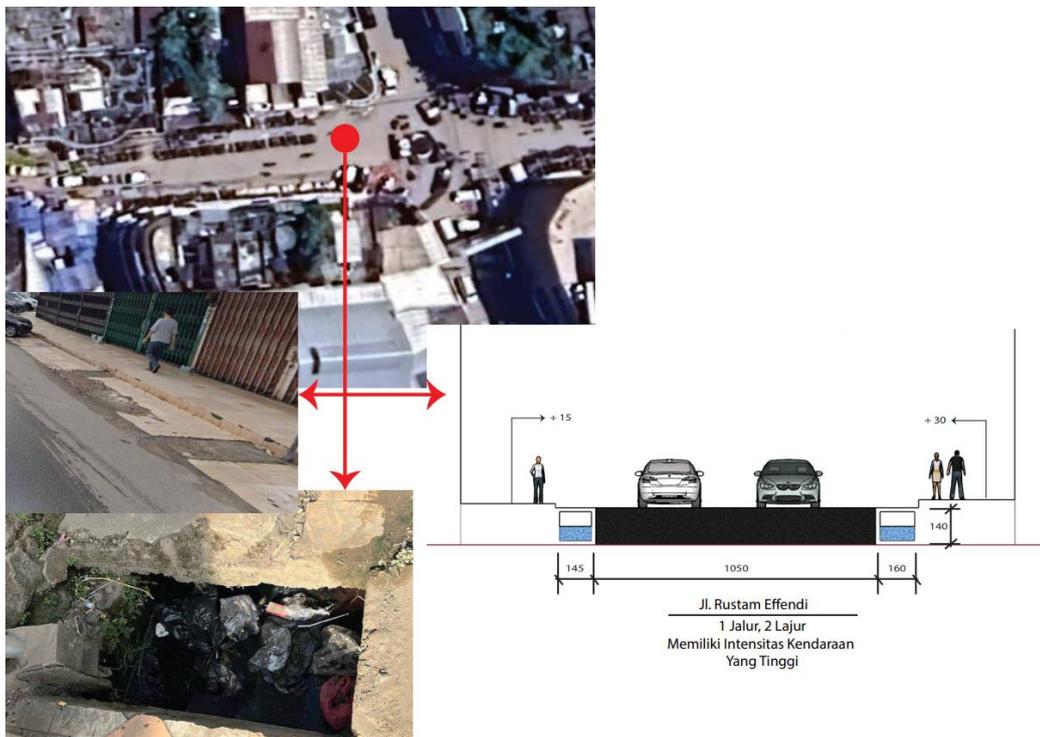
Terdapat dua jenis sistem drainase yaitu drainase tertutup dan drainase terbuka. Pada kawasan koridor Jalan Rustam Effendi, sistem drainase yang digunakan adalah sistem drainase tertutup. Saluran tertutup yaitu saluran yang tidak berhubungan langsung dengan udara luar.

Kondisi drainase yang berada di kawasan koridor Jalan Rustam Effendi termasuk kedalam kategori kurang baik, karena terdapatnya sampah pada bagian drainase yang terbuka. Daerah tersebut termasuk daerah yang jika terjadi hujan dalam jangka waktu yang cukup lama, akan mengalami genangan air di sepanjang Jalan Rustam Effendi dan menimbulkan bau yang kurang sedap.



**Gambar 4-5 Kondisi Drainase di Sepanjang Kawasan Koridor Jalan Rustam Effendi**

*Sumber: Dokumentasi, 2023*



**Gambar 4-6 Kondisi Drainase dan Potongan Drainase**

*Sumber: Dokumentasi, 2023*

#### 4.3.3.3 Jaringan Listrik dan Telekomunikasi

Berdasarkan pemasangannya, saluran *distribusi* dibagi menjadi dua kategori, yaitu: saluran udara (*overhead line*) merupakan sistem penyaluran tenaga listrik melalui kawat penghantar yang ditompang

pada tiang listrik. Sedangkan saluran bawah tanah (*underground cable*) merupakan sistem penyaluran tenaga listrik melalui kabel-kabel yang ditanamkan di dalam tanah.

Saluran distribusi yang dipakai pada kawasan koridor Jalan Rustam Effendi adalah saluran udara (*overhead line*). Saluran distribusi yang menyalurkan energi listrik melalui kawat-kawat yang digantung pada isolator antar menara atau tiang distribusi.

Keuntungan dari saluran distribusi adalah lebih murah, mudah dalam perawatan, mudah dalam mengetahui letak gangguan, mudah dalam perbaikan, dan lainnya. Namun juga memiliki kerugian, antara lain: karena berada di ruang terbuka, maka cuaca sangat berpengaruh terhadap keandalannya, dengan kata lain mudah terjadi gangguan, seperti gangguan hubung singkat, gangguan tegangan lebih karena tersambar petir, dan gangguan-gangguan lainnya.

Dari segi estetika/keindahan juga kurang, sehingga saluran distribusi bukan pilihan yang ideal untuk suatu saluran distribusi di dalam kota. Jaringan saluran udara baik untuk dipergunakan pada daerah dengan kepadatan beban yang rendah, karena disini harga pembelian hak jalan untuk hantaran udara relatif murah, disamping harga materialnya yang murah dibandingkan dengan jaringan kabel bawah tanah.



**Gambar 4-7 Kondisi Jaringan Listrik dan Telekomunikasi**

*Sumber: Dokumentasi, 2022*

Tidak hanya jaringan listrik, jaringan telekomunikasi yang letaknya berada di titik yang sama dengan jaringan listrik juga sangat berpontesi sangat berbahaya dan dari segi keaestetikan kurang indah sebagai view kawasan perkotaan.

#### 4.3.4 Kepadatan Lalu Lintas

Jalan Rustam Effendi merupakan koridor jalan yang berada di antara 3 persimpangan dengan intensitas kepadatan yang tinggi, yaitu simpang Jalan sayangan, simpang empat Jl. Kolonel Atmo, dan persimpangan menuju Jalan Jend. Sudirman. Ketiga persimpangan tersebut merupakan simpang yang selalu macet saat jam sibuk. Banyak aktivitas di persimpangan jalan tersebut seperti aktivitas jual beli ke area pertokoan, dan pengunjung ke rumah makan serta parkir pengunjung dan kendaraan umum yang memarkir kendaraan sembarangan sehingga sering terjadi kemacetan lalu lintas yang mengakibatkan meningkatnya konflik yang timbul dan dapat menyebabkan menurunnya kecepatan arus lalu lintas serta tingkat keamanan dan kenyamanan bagi pengguna jalan lainnya.

**Tabel 4.7 Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan 2020-2022**

Kabupaten/Kota	Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan														
	Mobil Penumpang			Bus			Truk			Sepeda Motor			Jumlah		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Sumatera Selatan	244221	260340	277244	1690	2064	1684	41002	40016	42417	872297	876474	898921	49780	52390	1220266
Ogan Komering Ulu	8778	9149	9882	72	83	77	1330	1229	1239	42202	41100	41703	1784	1799	52901
Ogan Komering Ilir	9328	10015	11409	35	301	36	1883	1963	2527	35716	36529	37001	1955	2066	50973
Muara Enim	14555	15863	17410	96	106	136	1429	1317	1436	56768	56557	58653	3783	3925	77635
Lahat	8500	9347	10168	56	71	88	1872	1835	1857	48521	49166	52201	2450	2609	64314
Musi Rawas	5348	5634	6337	43	28	32	1058	1043	1132	26697	26100	26843	2550	2516	34344
Musi Banyuasin	11219	12315	14171	88	99	86	2094	1997	2170	44713	46708	48843	2747	2945	65270
Banyuasin	10364	11513	13068	59	198	75	2945	2951	3251	67652	71496	73997	3108	3493	90391
Ogan Komering Ulu Selatan	2421	2703	3065	98	84	85	412	408	429	18198	17705	18215	1102	1187	21794
Ogan Komering Ulu Timur	7836	8648	9671	71	79	76	1795	1725	1747	40077	38369	38559	2035	2099	50053
Ogan Ilir	6305	6888	7537	47	57	51	1048	1043	1077	29231	29447	30252	1567	1631	38917
Empat Lawang	1403	1507	1739	32	25	37	196	184	241	5563	5576	6415	853	837	8432
Pali	1795	2436	2822	4	27	5	314	338	404	6625	8332	9673	614	745	12904
Musi Rawas Utara	1467	1891	2296	10	25	13	298	351	498	1099	1672	1861	543	652	4668
Palembang	134715	141189	145035	827	740	737	21783	21149	21971	377259	377908	382685	19873	21120	550428
Prabumulih	8676	9239	9749	41	39	29	1176	1119	1066	27629	27378	28350	2053	1995	39194
Pagar Alam	2751	2956	3211	90	82	100	343	341	345	12723	12432	12803	798	815	16459
Lubuk Linggau	8760	9047	9674	21	20	21	1026	1023	1027	31624	29999	30867	1965	1956	41589

Sumber: Bappenda (Badan Pendapatan Daerah) Sumatera Selatan diakses pada 14 Agustus 2023, 23:15

Tabel di atas menunjukkan bahwa tiap tahunnya terjadi peningkatan jumlah kendaraan yaitu mobil penumpang, truk, dan sepeda motor. Tetapi berbanding terbalik dengan bus, setiap tahunnya mengalami penurunan jumlah. Sehingga intensitas kendaraan yang berada di sepanjang jalan di Kota Palembang mengalami peningkatan dan berdampak pada kemacetan yang semakin memburuk serta kebutuhan akan lahan parkir semakin meningkat.

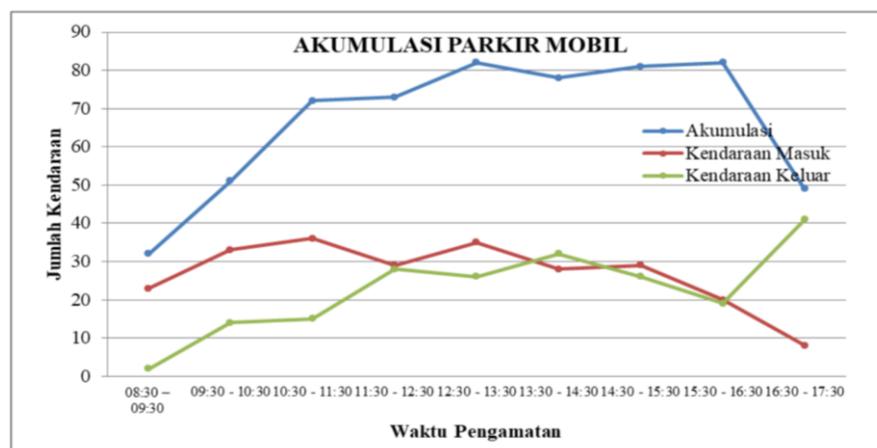
Seperti yang terjadi di sepanjang koridor Jalan Rustam Effendi. Terjadinya penambahan lahan parkir baik dipergunakan untuk loading barang jual ataupun parkir pembeli yang menggunakan kendaraan pribadi baik beroda empat maupun beroda dua.

#### 4.3.4.1 Perparkiran di Depan Pertokoan Megahria, Jl. Rustam Effendi

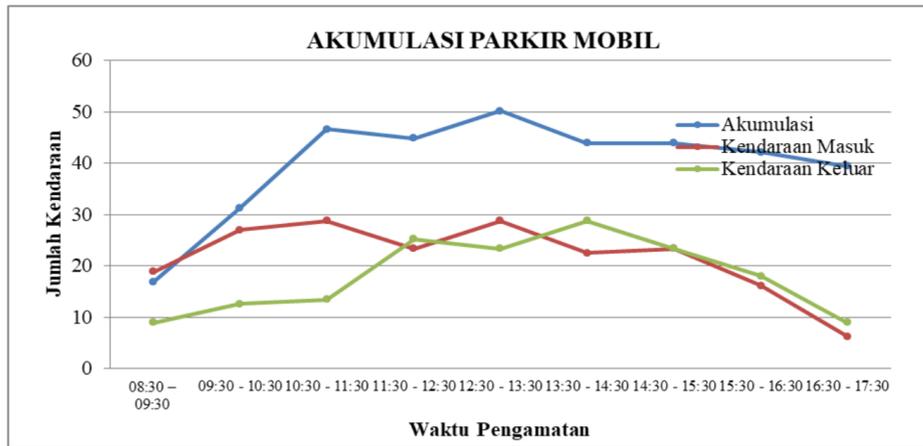
**Tabel 4-8 Data Geometrik Jalan Rustam Efendi**

No	Lokasi Pengamatan	Dimensi Ruang			SRP		Jumlah Petak Parkir (Luas/SRP)
		Panjang (m)	Lebar (m)	Luas (m <sup>2</sup> )	Mobil	Motor	
1	Titik Pengamatan 1 (Motor)	27,70	6,30	174,51	-	1,50	116
2	Titik Pengamatan 2 (Mobil)	75,00	5,00	375,00	12,50	-	30
3	Titik Pengamatan 3 (Motor)	37,90	2,10	79,59	-	1,50	53
4	Titik Pengamatan 4 (2) (Motor)	41,00	2,10	86,10	-	1,50	57
5	Titik Pengamatan 4 (1) (Motor)	67,00	2,10	140,70	-	1,50	94

Sumber: Pengolahan Data, 2020

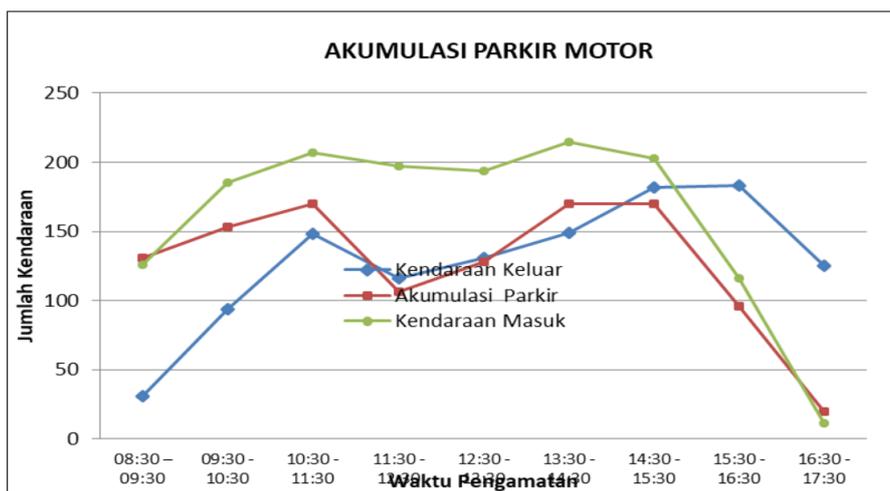


**Gambar 4-8 Grafik Rekapitulasi Akumulasi Kendaraan Mobil Penumpang Weekend**

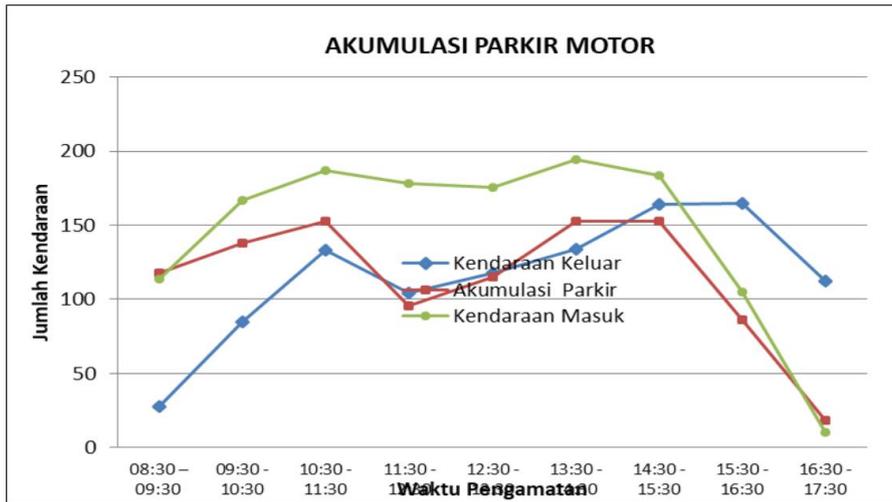


**Gambar 4-9 Grafik Rekapitulasi Akumulasi Kendaraan Mobil Penumpang Weekday**

Akumulasi parkir diperlukan untuk mengetahui jumlah kendaraan yang sedang berada pada suatu lahan parkir pada selang waktu tertentu. Dapat diperoleh dengan menjumlahkan kendaraan yang telah menggunakan lahan parkir ditambah dengan kendaraan yang masuk serta dikurangi dengan kendaraan yang keluar. Selama pengamatan berlangsung, untuk akumulasi parkir maksimum kendaraan pada hari Sabtu (weekend) didapat akumulasi sebesar 82 unit kendaraan yang terjadi pada pukul 12.30-13.30 WIB (Gambar 4.8), sedangkan untuk akumulasi parkir maksimum kendaraan pada hari Senin (weekday) didapat akumulasi sebesar 50 unit kendaraan yang terjadi pada pukul 12.30-13.30 WIB (Gambar 4.9). Terdapat akumulasi maksimumnya di jam yang sama pada hari survei yang berbeda, pada jam tersebut adalah jam puncak untuk beraktifitas dikarenakan pada jam tersebut para pengunjung/pedagang toko ramai beraktifitas.

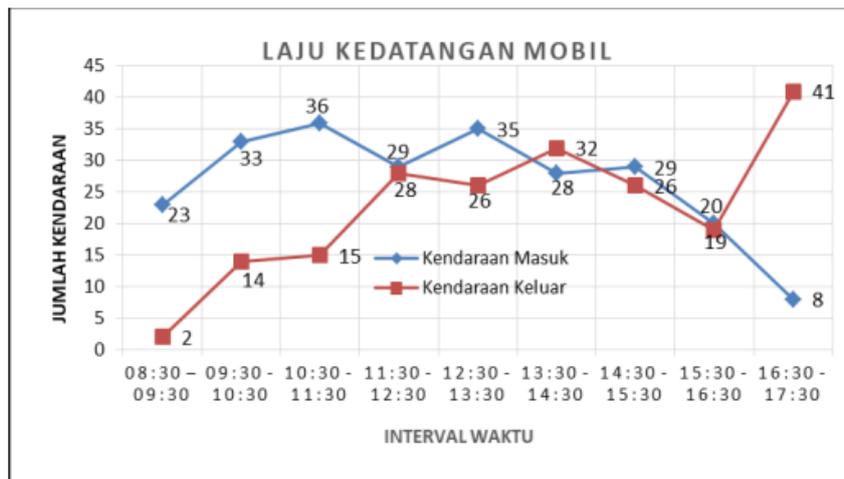


**Gambar 4-10 Grafik Akumulasi Kendaraan Sepeda Motor Weekend**

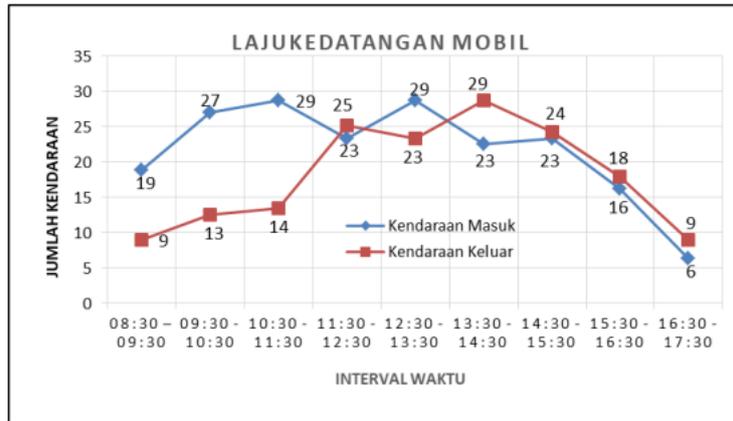


**Gambar 4-11 Grafik Akumulasi Kendaraan Sepeda Motor Weekday**

Gambar 4-10 dan Gambar 4-11 terlihat untuk akumulasi parkir maksimum kendaraan bermotor weekend sebesar 215 unit kendaraan yang terjadi pada waktu 13.30-14.30 WIB. Sedangkan untuk akumulasi parkir maksimum kendaraan bermotor weekday sebesar 194 unit kendaraan yang sama terjadi pada waktu 13.30- 14.30 WIB.

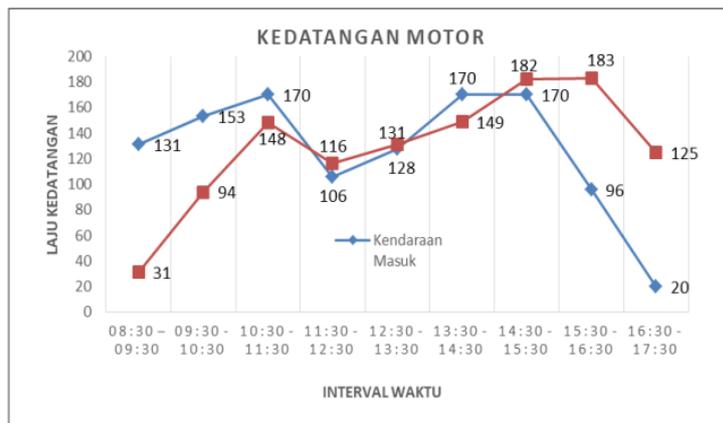


**Gambar 4-12 Grafik Laju Kedatangan Mobil Masuk dan Keluar Weekend**

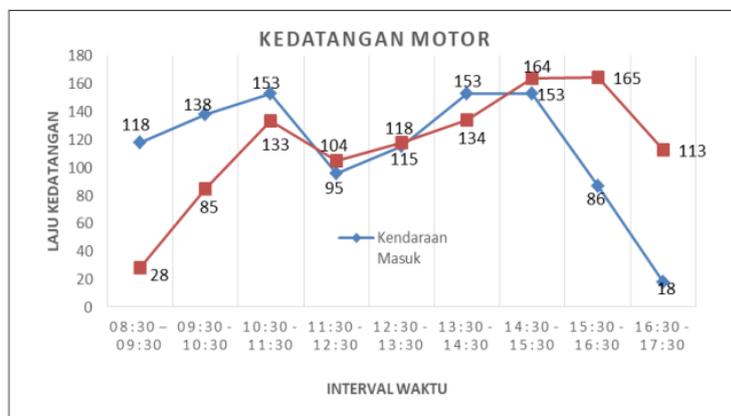


**Gambar 4-13 Grafik Laju Kedatangan Mobil Masuk dan Keluar Weekday**

Pada Gambar 4-12 dan Gambar 4-13 terlihat jumlah maksimum laju kedatangan kendaraan weekend dan weekday terdapat di periode yang sama yaitu pada pukul 11.30- 14.30 WIB dengan volume laju kedatangan rata-rata weekend sebesar 31 unit (kend/jam) dan weekeday sebesar 25 unit (kend/jam).

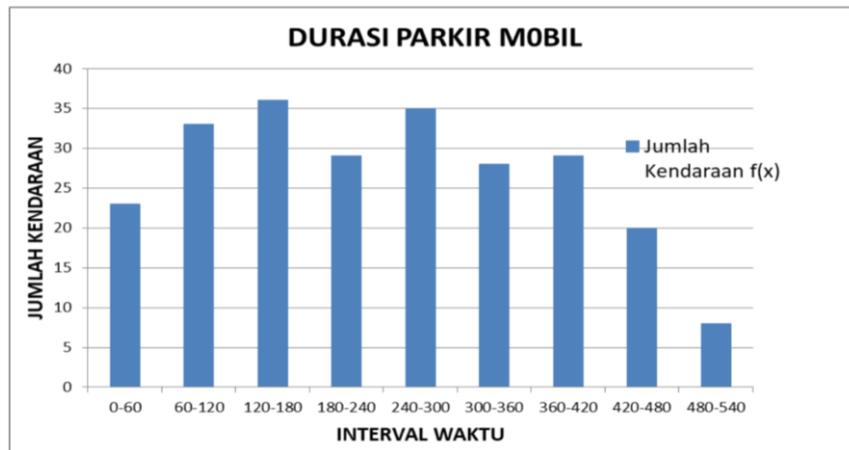


**Gambar 4-14 Grafik Laju Kedatangan Motor Masuk dan Keluar Weekend**

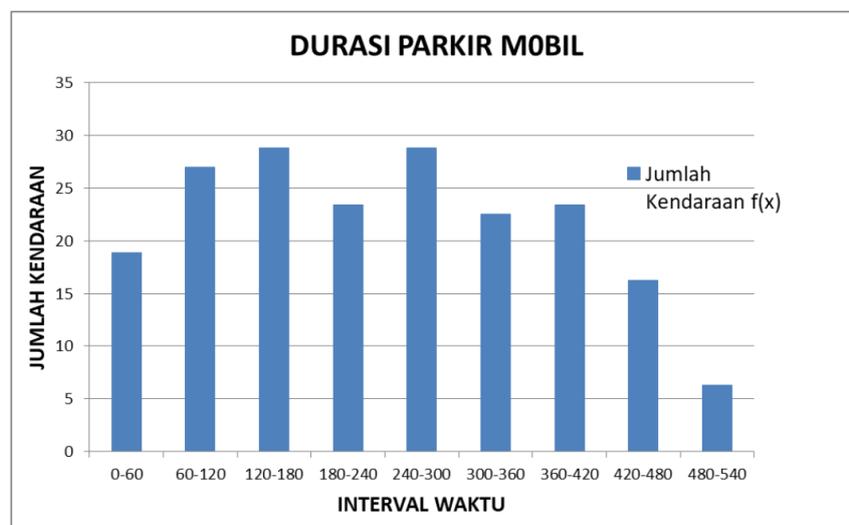


**Gambar 4-15 Grafik Laju Kedatangan Motor Masuk dan Keluar Weekday**

Untuk nilai rata-rata laju kedatangan dan keluaran kendaraan sepeda motor weekend dan weekday didapat dari penjumlahan per periode parkir. Untuk laju kedatangan sepeda motor weekend dan weekday terdapat pada periode I yang terjadi pada jam yang sama yaitu pukul 08.30-11.30 WIB dengan volume laju kedatangan rata-rata kendaraan sepeda motor weekend sebesar 151 unit (kend/jam) dan untuk kendaraan sepeda motor weekday sebesar 136 unit (kend/jam) lihat Gambar 4-14 dan Gambar 4-15.



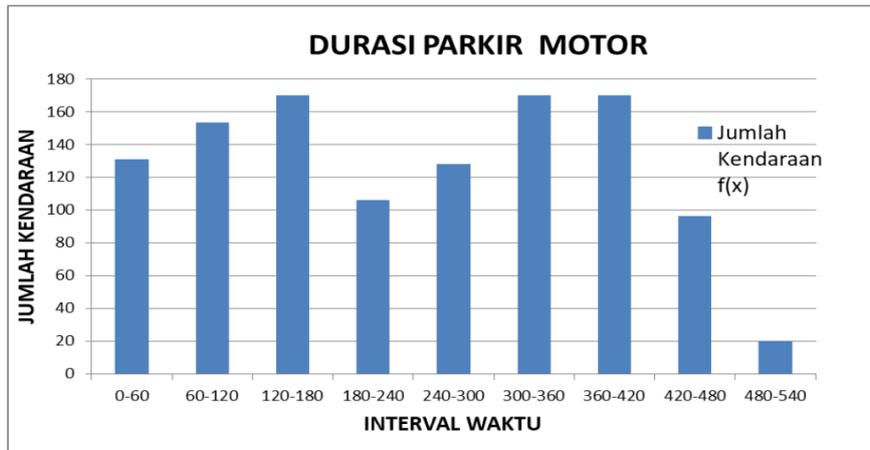
**Gambar 4-16 Jumlah Durasi Parkir Kendaraan Mobil Penumpang Weekend**



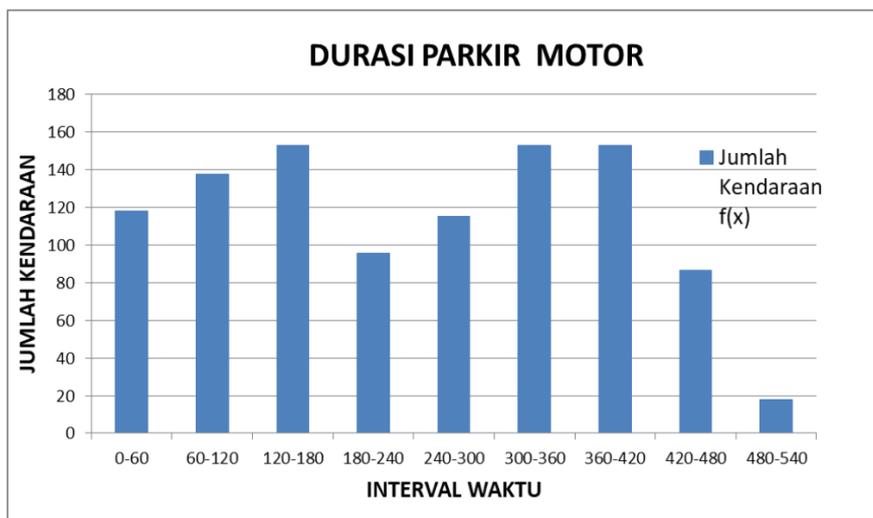
**Gambar 4-17 Jumlah Durasi Parkir Kendaraan Mobil Penumpang Weekday**

Data hasil perhitungan rekapitulasi durasi kendaraan mobil penumpang (Gambar 4-16 dan Gambar 4-17) dapat menunjukkan berapa lama kendaraan yang parkir dikawasan parkir. Dapat dianalisa bahwa jumlah kendaraan parkir maksimum weekend dan weekday terdapat pada interval waktu yang sama yaitu 120-180 menit dengan presentase weekend 14,94% sedangkan weekedy 14,75%. Untuk rata-rata kendaraan yang memarkirkan kendaraan mobil penumpang weekend dan weekday waktu maksimal terdapat pada interval waktu yang sama yaitu 240-300 menit, sehingga terdapat presentase

komulatif weekend sebesar 64,73% dan weekday sebesar 64,98% kendaraan yang memarkirkan kendaraan.



**Gambar 4-18 Jumlah Durasi Parkir Kendaraan Sepeda Motor Weekend**



**Gambar 4-19 Jumlah Durasi Parkir Kendaraan Sepeda Motor Weekday**

Dari hasil perhitungan rekapitulasi pada Gambar -18 dan Gambar 4-19 durasi parkir kendaraan motor weekend dan weekday dapat menunjukkan berapa lama kendaraan yang parkir dikawasan parkir. Dapat disimpulkan jumlah kendaraan parkir maksimum weekend terdapat pada interval waktu 120-180 menit dengan banyak kendaraan sebesar 170 unit (kend/jam) 14,48% dengan presentase 36,69%. Untuk rata-rata kendaraan weekday yang memarkirkan kendaraan sepeda motor waktu maksimal terdapat pada interval waktu 360-420 menit, sehingga terdapat presentase sebesar 89,86% kendaraan memarkirkan kendaraan.

Dari kegiatan tersebut didapatkan data kebutuhan ruang parkir mobil penumpang pada weekend sebesar 97 dan weekday 52 ruang parkir, sedangkan sepeda motor pada weekend sebesar 408 dan

weekday sebesar 358 ruang parkir selama 9 jam waktu pengamatan. Berdasarkan permintaan dan kebutuhan ruang parkir untuk kondisi saat ini (eksisting) dapat disimpulkan: total untuk kendaraan mobil penumpang didapat sebesar 436 kendaraan, kebutuhan ruang parkir yang didapat sebesar 209 petak parkir. Sedangkan total untuk kendaraan sepeda motor didapat sebesar 2173 kendaraan, untuk kebutuhan ruang parkir saat ini sebesar 766 petak parkir agar bisa melayani pengunjung secara optimal.

#### 4.4 PERMASALAHAN DAN POTENSI KAWASAN KORIDOR JALAN RUSTAM EFFENDI

Jika dilihat dari hasil survey dan pengamatan yang telah dilakukan, terdapat beberapa permasalahan yang muncul di kawasan koridor Jalan Rustam Effendi, antara lain:

- a. Ketersediaan lahan parkir di kawasan sepanjang koridor Jalan Rustam Effendi yang minim tidak sebanding dengan banyaknya bangunan yang fungsikan sebagai usaha komersial, seperti jasa, perdagangan, perbankan dan lain-lainnya, ditambah dengan menjamurnya kendaraan pribadi menambah kepadatan lalu lintas baik di koridor Jalan Rustam Effendi.
- b. Kondisi drainase yang kurang baik, dan juga terdapatnya sampah di bagian drainase yang terbuka sehingga dapat menyebabkannya tersumbatnya saluran air sehingga berakibat akan terjadinya luapan air dari dalam drainase jika terjadi hujan yang cukup lebat dengan intensitas waktu yang lama, selain muncul air dengan kondisi kotor (gelap) bersamaan itu munculnya bau yang tidak sedap pada kawasan tersebut.
- c. Tingkat intensitas pengguna jalan yang sangat tinggi di jam-jam sibuk di kawasan tersebut menyebabkan kondisi jalan di beberapa titik mengalami kerusakan.
- d. Kurang tertatanya koridor pengguna jalan yaitu koridor pejalan kaki, serta tidak adanya tanda-tanda (*signage*) sebagai penunjang kawasan.
- e. Kurang tertatanya jaringan listrik di kawasan tersebut.

Selain munculnya permasalahan-permasalahan pada kawasan tersebut, terdapat potensi yang dapat dikembangkan pada kawasan tersebut antara lain:

- a. Lokasi yang strategis untuk sebuah kawasan jasa dan perdagangan, berdasarkan hasil pengamatan di kawasan tersebut, kawasan tersebut merupakan kawasan yang cukup strategis untuk sebuah kawasan komersil.
- b. Koridor Jalan Rustam Effendi mempunyai aksesibilitas yang cukup baik dan terintegrasi. Jalan Rustam Effendi biasanya digunakan sebagai jalan pintas jika jalan utama yaitu Jalan Jend. Sudirman mengalami peningkatan intensitas pengguna kendaraan.

**BAB 5**  
**ANALISA KAWASAN PERENCANAAN**

# BAB 5 ANALISA KAWASAN PERENCANAAN

Berdasarkan beberapa rumusan definisi yang ada, dapat disimpulkan bahwa analisa memiliki sedikitnya tiga fungsi utama. Namun secara spesifik, hal ini akan tergantung bagaimana proses penggunaan metode analisa. Secara umum, berikut ini fungsi dan tujuannya.

- Analisa berfungsi untuk menguraikan sesuatu menjadi komponen-komponen kecil yang diketahui hubungan-hubungannya. Kemudian uraian komponen tersebut dapat lebih mudah dipahami, baik setiap bagiannya maupun secara keseluruhan.
- Analisa bertujuan untuk memperoleh pemahaman lebih mengenai suatu hal. Pemahaman tersebut nantinya dapat dijelaskan kepada publik. Sehingga publik mendapatkan informasi yang bermanfaat dari analisis tersebut.
- Analisa juga memiliki fungsi dan tujuan untuk menentukan keputusan. Yang dimaksud dalam hal ini adalah pengambilan keputusan berdasarkan dugaan, teori, atau prediksi dari sesuatu yang sebelumnya telah dipahami dengan metode analisis.

Sebelum dilakukannya kegiatan analisa, Langkah awal dalam menentukan hasil keputusan adalah dengan cara mengumpulkan data-data penting sesuai dengan pekerjaan yang akan dilakukan. Lalu kemudian hasil data yang telah dikumpulkan akan dilakukan pemeriksaan ulang, mengidentifikasi, dan mengklasifikasi data tersebut kedalam kelompok-kelompok yang nantinya akan dilakukan analisa.

Pada pekerjaan ini, analisa yang akan dilakukan menggunakan metode kualitatif yang lebih mengutamakan pengolahan data secara mendalam. Data-data tersebut berbentuk hasil observasi, wawancara, sumber-sumber literatur, dan lain-lainnya. Oleh karena itu, metode ini lebih banyak menggunakan Teknik analisis deskriptif.

## 5.1 ANALISA SWOT

Analisa data dilakukan dengan pendekatan SWOT (*strengths, weakness, oppurtunities, threats*). Menurut Rangkuti (2003:18) Analisis SWOT adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi yang harus dilakukan. Analisa ini didasarkan kepada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan dan peluang, namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan dan ancaman. Hasil dari kegiatan analisa ini akan digolongkan menjadi 4 (empat) kwadran yang memiliki strategi berbeda, diantaranya:

1. Kwadran I : merupakan situasi yang menguntungkan, memiliki peluang dan kesempatan sehingga dapat memaksimalkan peluang yang ada. Strategi yang harus diterapkan dalam kwadran ini adalah mendukung kebijakan pertumbuhan yang agresif.
2. Kwadran II : walaupun menghadapi berbagai ancaman, masih memiliki kekuatan dari segi internal. Strategi yang harus digunakan adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang.

3. Kwadran III : memiliki peluang yang sangat besar, namun juga memiliki kelemahan secara internal. Strategi yang harus dilakukan adalah dengan cara meminimalkan kelemahan yang ada atau melakukan perubahan untuk dapat merebut peluang.
4. Kwadran IV : merupakan kondisi yang tidak menguntungkan. Dimana menghadapi ancaman eksternal serta banyak kelemahan internal.

SWOT adalah singkatan yang diambil dari huruf depan kata **Strength, Weakness, Opportunity, dan Threat** yang dalam bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai **Kekuatan, Kelemahan, Peluang, dan Ancaman**. Analisa SWOT ini digunakan dengan dasar pertimbangan bahwa metode analisa WOT bisa dianggap sebagai metode analisa yang paling dasar, yang berguna untuk melihat suatu topik permasalahan dari 4 (empat) sisi yang berbeda. Hasil analisisnya adalah arahan/rekomendasi untuk mempertahankan kekuatan dan menambah keuntungan dari peluang yang ada, sambil mengurangi kekurangan dan menghindari ancaman.

### **Faktor Kekuatan (Strengths)**

#### **S1 Lokasi yang sangat strategis untuk sebuah kawasan jasa dan perdagangan**

Berdasarkan hasil observasi lapangan yang dilakukan di jalan Rustam Effendi Kelurahan 17 Ilir, Kecamatan Ilir Timur I Kota Palembang, pengamat berpendapat bahwa kawasan ini merupakan kawasan yang cukup strategis untuk sebuah kawasan komersial bila ditinjau dari geografis wilayahnya. Lokasi yang berdekatan dengan pusat perdagangan di kawasan kelurahan 16 (enam belas) Ilir, juga berdampak pada kawasan yang berada di kelurahan 17 (tujuh belas) Ilir.

#### **S2 Aksesibilitas yang baik**

Koridor jalan Rustam Effendi mempunyai aksesibilitas yang cukup baik dan terintegrasi. Dengan akses yang baik dan mudah tercapai membuat nilai jual kawasan perdagangan dan jasa di koridor jalan Rustam Effendi ini cukup tinggi. Hasil dari pengamat mendapatkan hipotesa bahwa terdapat fenomena serbuan para pedagang kaki lima (PKL) liar dari wilayah lain yang menjadikan kawasan ini cukup kumuh dan kurang terawat. Tetapi artinya bahwa kawasan koridor ini merupakan kawasan dengan aksesibilitas yang baik tinggal bagaimana para *stack holder* dan masyarakat setempat dapat menggunakan faktor kekuatan pada kawasan ini sebagai landasan untuk melakukan pengembangan wilayah khususnya pada kawasan perdagangan dan jasa.

## **Faktor Kelemahan (Weakness)**

### **W1 Pengelolaan sampah yang buruk**

Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan, salah satu masalah yang ada di koridor jalan Rustam Effendi sebagai kawasan perdagangan dan jasa, yaitu tidak tersedianya tempat pembuangan sampah sementara. Padahal kawasan tersebut merupakan kawasan yang menghasilkan jumlah sampah yang cukup banyak.

Tidak tersedianya tempat sampah pada kawasan tersebut menyebabkan timbulnya perilaku yang kurang baik yang dilakukan para pelaku aktivitas di kawasan tersebut seperti membuang sampah sembarangan sehingga dapat menyebabkan kawasan tersebut menjadi kawasan kumuh dan mengurangi estetika kawasan.

### **W2 Ketersediaan lahan parkir**

Salah satu masalah yang mendasar yang ada di koridor jalan Rustam Effendi sebagai kawasan perdagangan dan jasa, yaitu ketersediaan lahan parkir yang tidak seimbang dengan banyaknya bangunan yang difungsikan sebagai usaha komersial, seperti jasa, perdagangan, perbankan dan lain-lainnya, ditambah juga dengan menjamurnya kendaraan pribadi menambah kepadatan lalu lintas di koridor jalan Rustam Effendi. Dengan padatnya lalu lintas di jalan tersebut, tentunya akan membuat masyarakat kurang nyaman. Sistem parkir yang dikelola oleh beberapa pihak juga berdampak buruk bagi kawasan tersebut. Contoh saja, dengan lahan yang cukup minim ini kendaraan bermotor ini dipaksakan untuk parkir di badan jalan yang tentu saja membuat jalan semakin menyempit. Tentunya hal seperti ini harus menjadi poin penting untuk kembali melakukan kajian teknis penataan sistem parkir.

### **W3 Prasarana jalan yang minim perbaikan**

Prasarana jalan yang ada, khususnya pada jalan tersebut di kawasan perdagangan dan jasa ini dalam kondisi kurang baik, artinya bahwa perbaikan yang minim membuat kawasan ini cukup kumuh karena banyak akibat yang ditimbulkan dengan minimnya perbaikan prasarana jalan ini, seperti timbulnya genangan air waktu hujan yang pastinya berimbas pada keselamatan para pengguna jalan, dan mengurangi estetika kawasan.

## **Faktor Peluang (Opportunities)**

### **O1 Kawasan Potensial di Kota Palembang**

Kawasan perdagangan dan jasa di koridor jalan Rustam Effendi merupakan kawasan potensial, karena kawasan ini merupakan kawasan komersial, kawasan yang selalu dipenuhi dengan orang-orang yang

melakukan aktivitas jual beli yang tidak hanya berasal dari sekitar kawasan maupun kota Palembang tetapi juga yang berasal dari luar Kota Palembang.

Selain memiliki potensi dari aktivitas yang terjadi, kawasan ini juga mempunyai akses yang baik. Kawasan komersial ini juga merupakan jalan pintas menuju ke jalan utama yaitu jalan Jendral Sudirman ketika terjadinya peningkatan intensitas pengguna kendaraan pada jam-jam sibuk di sekitar kawasan tersebut.

## **O2 Pembenahan sistem perparkiran dan lokalisasi PKL**

Pembenahan sistem perparkiran dan pembenahan PKL merupakan tantangan dan peluang kedepan yang dimiliki oleh kawasan komersial di jalan Rustam Effendi ini. Melihat pada kondisi eksisting, dimana pengelolaan lahan parkir dan lapak PKL ini kurang terkoordinasi dengan baik sehingga timbulah beberapa permasalahan diantaranya para pedagang yang menjajaki dagangannya di badan jalan, konsumen yang memarkirkan kendaraan disembarangan tempat juga memberikan implikasi negative bagi kawasan ini. Dengan sistem perparkiran yang lebih baik dan modern dapat meningkatkan keamanan serta kenyamanan bagi masyarakat sebagai konsumen.

Dengan melihat kondisi eksisting di jalan Rustam Effendi ini, pengelolaan sistem perparkiran yang lebih baik dan modern sangat mungkin direalisasikan. Dengan melakukan relokasi lahan untuk parkir dan bekerja sama dengan pihak swasta tentunya akan menjadi langkah prospekti dalam mengembangkan kawasan komersial di koridor jalan Rustam Effendi sebagai kawasan perdagangan dan jasa khususnya dalam pengelolaan lahan PKL dan parkir kendaraan.

## **O3 Pengadaan fasilitas umum**

Fasilitas umum merupakan barang yang dikuasi Negara, dibiayai sebagian atau seluruhnya dan diperuntukkan bagi kepentingan umum. Dari hasil observasi lapangan yang dilakukan, fasilitas-fasilitas umum yang ada kurang memadai, seperti tidak adanya pos keamanan, ruang terbuka, dan lain-lainnya. Artinya kondisi ini menjadi tantangan serta peluang ke depan bagi kawasan ini untuk mengembangkan atau melakukan kajian mengenai pengadaan serta optimalisasi fasilitas umum.

### **Faktor Ancaman (Threat)**

#### **T1 Menjamurnya pedagang kaki lima (PKL)**

Salah satu indikator dari ancaman yang ada di koridor jalan Rustam Effendi adalah menjamurnya pedagang kaki lima (PKL). Serbuan para pedagang kaki lima ini berlangsung sejak lama, mereka menempati lokasi-lokasi yang tidak seharusnya mereka tempati untuk berjualan seperti: badan jalan-jalan lokal, di depan ruko-ruko komersial yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas. Sampai saat ini, upaya untuk merelokasi para pedagang kaki lima masih belum berhasil dilakukan, padahal dengan

dilakukannya penataan pedagang kaki lima diharapkan dapat meningkatkan citra (*image*) kawasan. Masalah sosial tentang pedagang kaki lima ini menjadi satu fenomena yang memang sering terjadi terutama di lokasi-lokasi komersial yang strategis, ini menjadi tantangan para *stake holder* dan peran serta Masyarakat untuk berpartisipasi dalam mencari solusi penataan dari serbuan perdagangan kaki lima (PKL) liar khususnya pada koridor jalan Rustam Effendi.

**Tabel 5-1 Analisa SWOT**

<b>Opportunity (Peluang)</b>	<b>Threat (Ancaman)</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kawasan Potensial</li> <li>2. Pembinaan Sistem Perparkiran dan Lokasi PKL</li> <li>3. Pengadaan Fasilitas Umum</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menjamurnya perdagangan kaki lima (PKL) liar</li> </ol>
<b>Strength (Potensi)</b>	<b>Strategis S-O</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lokasi sangat strategis untuk sebuah kawasan perdagangan dan jasa.</li> <li>2. Aksesibilitas yang baik.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Meningkatkan citra (<i>image</i>) kawasan dengan melakukan pembinaan PKL liar, <i>maintenance</i> prasarana jalan, serta meningkatkan keamanan lingkungan.</li> <li>2. Masyarakat secara berpartisipasi meningkatkan kesadaran diri akan lingkungannya</li> <li>3. Meningkatkan keterpaduan, integritas antar kawasan sekitar (<i>aksesibilitas</i>)</li> </ol>
<b>Weakness (Kelemahan)</b>	<b>Strategi W-O</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengelolaan sampah yang buruk</li> <li>2. Ketersediaan lahan parkir</li> <li>3. Prasarana jalan yang minim perbaikan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melakukan koordinasi secara aktif kepada pemerintah untuk menyediakan sarana tempat sampah.</li> <li>2. Melakukan <i>maintenance</i> prasarana jalan secara berkala</li> </ol>
<b>Strategi S-T</b>	<b>Strategi W-T</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Upaya relokasi terhadap para pedagang kaki lima (PKL)</li> <li>2. Optimalisasi aset penggunaan lahan untuk komersial</li> <li>3. Melakukan pendekatan kepada pedagang, secara partisipatif mencari solusi atas menjamurnya para pedagang.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Upaya pengadaan tempat sampah.</li> <li>2. Melakukan relokasi untuk lahan parkir kendaraan atau menata kembali lahan parkir.</li> </ol>

Sumber: Analisa, 2023

## 5.2 ANALISA FISIK KAWASAN

Berikut ini beberapa elemen-elemen perancangan kota yang akan dijelaskan pada area ruas koridor jalan Rustam Effendi, Kota Palembang, antara lain:

- a. Tata Guna Lahan
- b. Tata Bangunan
- c. Aksesibilitas dan Parkir
- d. Ruang Terbuka
- e. Jalur Pejalan Kaki
- f. Aktivitas Pendukung
- g. Sistem Penanda (Signage)

### 5.2.1 Analisa Tata Guna Lahan

#### *5.2.1.1 Analisa Potensi dan Masalah Penggunaan Lahan*

Penggunaan lahan di kawasan didominasi oleh perdagangan dan jasa, akan tetapi tren yang berkembang pada koridor jalan merupakan guna lahan yang potensial akan berkembang pada kawasan perencanaan pada 5 (lima) tahun mendatang, maka diperlukan paduan perancangan dan tata bangunan terkait penggunaan lahan perdagangan, ruang muka bangunan/frontage koridor. Terdapat beberapa potensi dan permasalahan di kawasan sepanjang jalan Rustam Effendi.

1. Potensi
  - a. Kawasan perdagangan dan jasa di kawasan ini dengan tingkat pelayanan regional (pusat kegiatan yang mempunyai cakupan wilayah pelayanan beberapa kawasan, kabupaten) yang strategis.
  - b. Kawasan ini telah berkembang menjadi kawasan perdagangan dan jasa yang semakin berkembang.
2. Permasalahan
  - a. Setiap pengguna lahan di kawasan ini menimbulkan bangkitan parkir sehingga banyak terjadi parkir on street.
  - b. Kawasan perencanaan telah padat bangunan.
  - c. Telah adanya peraturan mengenai penataan lokasi dan jam yang diperbolehkan untuk operasional kegiatan PKL tetapi sampai sekarang tetap terjadi pelanggaran mengenai peraturan tersebut.

### 5.2.1.2 Permasalahan Tata Guna Lahan dan Aktivitas Ruang

1. Fungsi PKL dan pedagang asongan pada koridor memberikan dampak positive dan negative.

#### Positive:

- a. PKL pada koridor menimbulkan bangkitan pergerakan skala kota
- b. Meningkatkan daya saing antar PKL, sehingga kualitas produk terjaga.
- c. Memberikan efek multiplier pada parkir » juru parkir yang memiliki penghasilan.

#### Negative:

- a. PKL pada koridor mengambil ruang pejalan kaki.
- b. Masalah sampah sisa aktivitas PKL.
- c. Masalah visual koridor yang buruk akibat tenda PKL.
- d. Masalah bangkitan parkir yang menimbulkan kemacetan.

2. Fungsi perdagangan formal yang berkembang, memberikan dampak positive dan negative.

#### Positive:

- a. Investasi menguntungkan pada koridor jalan Rustam Effendi dan sekitarnya.
- b. Nilai lahan meningkat pada koridor jalan Rustam Effendi dan sekitarnya.
- c. Bangkitan pergerakan skala kawasan dan regional.

#### Negative:

Masalah tata bangunan berupa elemen bangunan tambahan yang bersifat temporal, pedagang hanya menambah bangunan dengan material temporal, sehingga menimbulkan kesan kumuh dan sampah visual. Serta kemudian berdampak pada penurunan citra kota, secara keseluruhan dan parkir on street akibat aktivitas pedagang memperlambat sirkulasi pada koridor di jalan Rustam Effendi.

### 5.2.1.3 Rekomendasi untuk Penggunaan Lahan

1. Peraturan temporal waktu jualan PKL
2. Penataan kios perdagangan secara temporer dengan atraktif/menarik.
3. Pengaturan komposisi maksimal penggunaan ruang yang dipakai PKL agar pejalan kaki dapat digunakan oleh pejalan kaki.
4. Alternatif alokasi ruang untuk PKL, akan tetapi perlu ruang yang cukup luas dan dukungan investor untuk membuat konsep bersama PKL.

5. Akomodasi PKL perlu dukungan konkret agar keberadaannya dapat memberikan dampak positif bagi kawasan mengingat keterbatasan modal.
6. Penataan koridor perdagangan di jalan Rustam Effendi dan sekitarnya dengan penertiban toko pedagang formal yang melampaui batas persil bangunan, sehingga jalur pejalan kaki tidak terganggu.
7. Penataan dan penyeragaman fasad bangunan perdagangan tematik pada setiap koridor jalan Rustam Effendi dan sekitarnya, sehingga tercipta kesan dan karakter koridor, serta kemudian berdampak pada citra kota.
8. Perlu pengendalian pembangunan dengan fungsi perdagangan, dengan pengaturan KDB, KLB, dan GSB fungsi perdagangan, elevasi ketinggian bangunan yang berlebihan, minimnya RTH kawasan, menurunnya citra kota dan bencana akibat material bangunan yang tidak standar.
9. Pengembangan kantong parkir pada area lahan milik privat/public dengan sistem P3 (*public private partnership*).
10. Karena nilai lahan meningkat, Upaya efisiensi pemanfaatan lahan perlu dilakukan dengan pengembangan bangunan vertical, pengaturan GSB untuk alokasi parkir.
11. Pemisahan antara parkir pengunjung dan pengusaha/pekerja di kaasan perencanaan.
12. Penataan parkir dengan cara membangun bangunan parkir/ memanfaatkan bangunan yang tidak difungsikan secara maksimal.

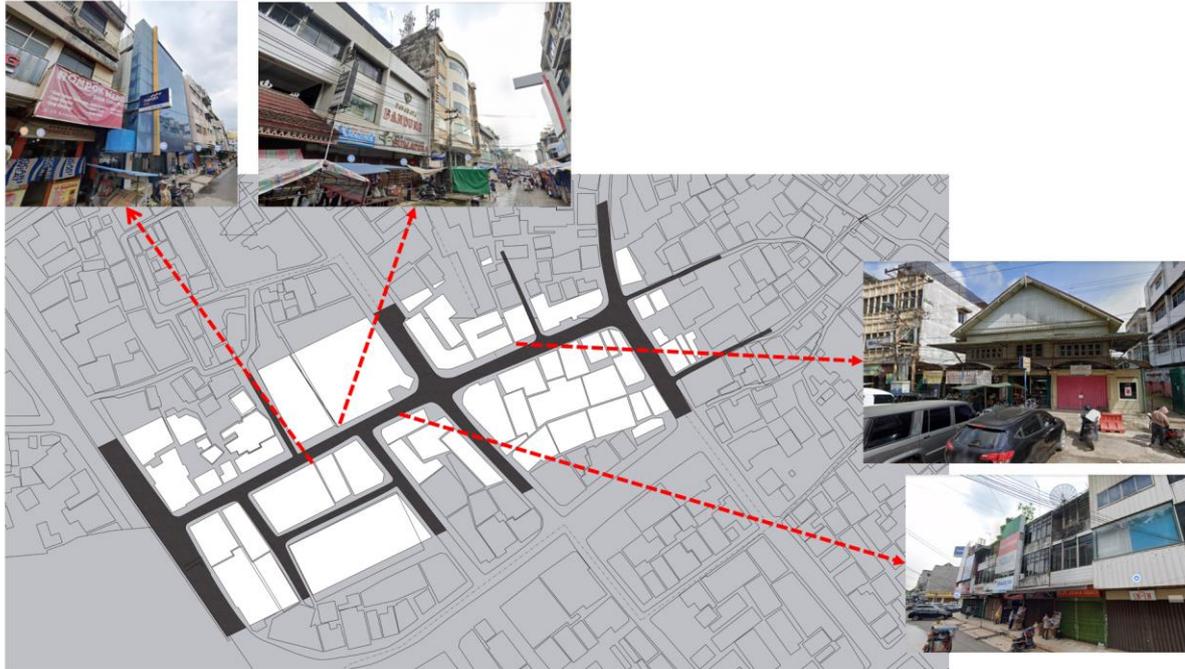
## 5.2.2 Analisa Tata Bangunan

Pada penataan suatu kota, bentuk dan hubungan antar massa seperti ketinggian bangunan, jarak antar bangunan, fasad bangunan perlu diketahui dalam melihat elemen tata bangunan.

### 5.2.2.1 Ketinggian Bangunan

Ada beberapa jenis ketinggian bangunan di area koridor jalan Rustam Effendi, sebagai berikut:

1. Ketinggian bangunan berlantai lebih dari 4 (empat) yaitu supermarket Megahria yang memiliki ketinggian 5 lantai ditambah dengan 1 lantai basement yang difungsikan sebagai area parkir.
2. Ketinggian bangunan berlantai 3-4 (tiga sampai empat) yaitu didominasi bangunan ruko, pusat perbelanjaan "Pasaraya Bandung" dan bank Mandiri.
3. Ketinggian bangunan berlantai 1-2 (satu sampai dua) yaitu bangunan rumah yang difungsikan sebagai restoran "Sopan Santun", Travel "BHW" dan Law Firm.



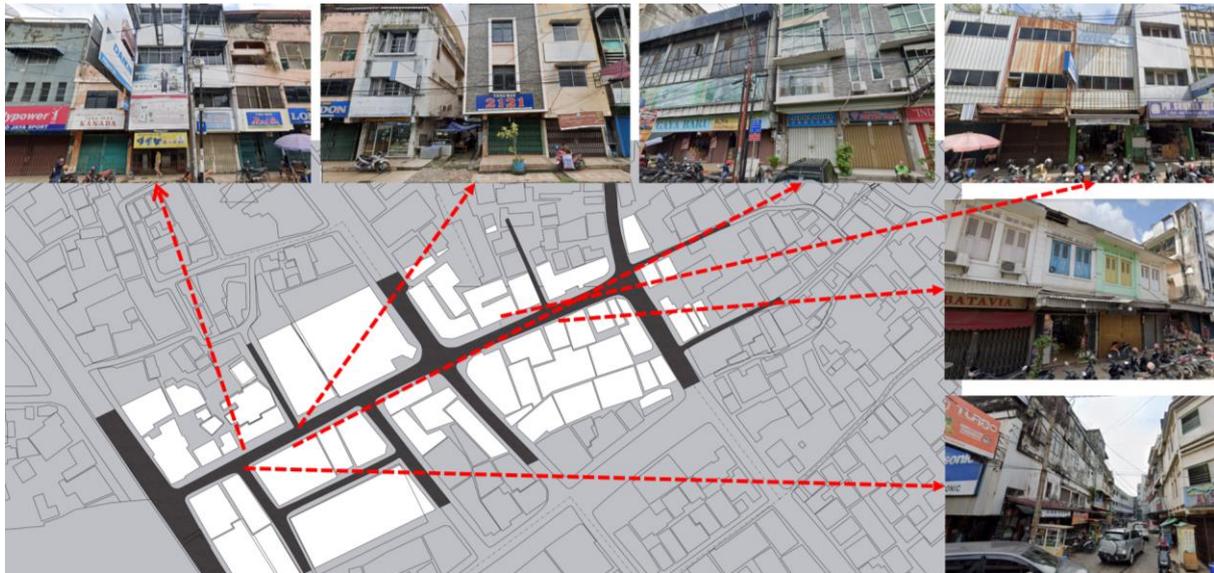
**Gambar 5-1 Ketinggian Bangunan di Sepanjang Koridor Jalan Rustam Effendi**

*Sumber: Dokumentasi, 2023*

Pada kawasan ini sebagian besar bangunan yang berada di sepanjang jalan Rustam Effendi memiliki ketinggian 3 lantai dengan design bangunan berbentuk ruko gandeng/berdampingan.

#### *5.2.2.2 Jarak Bangunan*

Jarak antar bangunan pada kawasan koridor jalan Rustam Effendi adalah tidak ada jarak antar bangunan tetapi di beberapa titik terdapat bangunan yang memiliki jarak antar bangunan/pemisah bangunan berupa jalan lingkungan, tetapi pada saat siang hari dialihfungsikan sebagai tempat makan sementara. Sehingga semakin menimbulkan kesan kumuh/ tidak tertata pada sepanjang kawasan tersebut.



**Gambar 5-2 Jarak Bangunan Koridor Jalan Rustam Effendi**

*Sumber: Dokumentasi, 2023*

### 5.2.2.3 Fasad Bangunan/Image Kawasan

Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan, pada kawasan tersebut salah dua elemen yang dapat meningkatkan image/citra kota/kawasan tersebut adalah elemen path dan node. Sehingga penataan terhadap dua elemen tersebut dapat mendukung kejelasan citra kawasan tersebut. Elemen path sendiri di dalam kawasan memiliki karakter yang berbeda sesuai dengan aktivitas komersial. Tahap selanjutnya adalah melihat kondisi fisik di dalam path dan node.

Walkthrough analysis dilakukan untuk melihat kondisi internal fisik path dan node kawasan, yaitu pada aspek koridor tersebut, elemen streetscape dan aspek arsitektur Nieuwe Bouwen sebagai penguat image kawasan. Elemen fisik bangunan pertokoan kawasan yang telah dipaparkan di atas menjadi referensi dalam pengembangan desain untuk mempertahankan karakter asli dan menguatkan image path dan node di kawasan tersebut.

Teknik pengambilan data dilakukan dengan linear side view untuk memeriksa path dalam tipe yang telah dikelompokkan dan pengambilan gambar 360° pada node. Pengambilan data dilakukan pada pagi hari untuk melihat kelengkapan elemen streetscape pada setiap koridor jalan kawasan tersebut dan siang hari untuk melihat keadaan streetscape saat aktivitas di kawasan tersebut sedang berlangsung.

#### Linier side view

Linear side view dilakukan untuk melihat kondisi fisik, dalam hal ini keadaan zona streetscape pada path (koridor jalan Rustam Effendi). Pengambilan data dilakukan dengan berjalan di tengah koridor dan menoleh ke kanan dan ke kiri untuk mengevaluasi elemen fisik, yaitu memeriksa aspek koridor dan elemen wajah jalan (streetscape). Pemeriksaan kondisi fisik koridor dianalisis sesuai dengan teori



		berupa atap pelana yang di tutupi oleh fasad depan bangunan yang ditinggikan, serta beberapa bangunan yang menggunakan atap berupa dak beton.
City Floor	Material <i>hardscape</i> yang berkesinambungan dan <i>softscape</i> yang seimbang	Tidak terdapat area bahu jalan pada kawasan ini, kawasan ini hanya terdapat teras bangunan yang dominan bangunannya berupa ruko berdampingan dengan elevasi teras yang berbeda-beda.
Landmark, Sculpture, and Furniture	Objek tiga dimensi dan perabot dengan unsur lokal	Tidak ada ornamen-ornamen yang melekat pada kawasan ini.
Colour in the City	Warna dinding bangunan cenderung terang atau soft, skema warna bangunan dan ruang luar yang harmoni.	Bangunan lama menggunakan warna soft tetapi ketika dilakukannya survey lapangan, kondisi dari cat pada bangunan di sepanjang jalan Rustam Effendi, telah pudar dan dibeberapa bangunan catnya telah terkelupas

**Hasil Analisa:**

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan, elemen fasad koridor belum sesuai dengan teori. Pengolahan corner belum sesuai dengan ketentuan aspek. Skyline bangunan belum sesuai dengan ketentuan karena kurang menyatukan fasad. Tidak adanya bahu jalan guna dapat dimanfaatkan sebagai pedestrian way. Objek dekoratif dan perabot yang tidak ada dan tidak sesuai dengan ketentuan aspek. Perbedaan skema warna tidak memenuhi aspek colour.

Elemen Koridor	Elemen Steetscape
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fasad bangunan harus diperhatikan</li> <li>• Wujud visual bangunan-bangunan <i>corner</i> perlu menghubungkan penggal dan menandai fungsi koridor</li> <li>• Perlu adanya pedestrian ways dan penyamaan perkerasan jalur pedestrian dengan motif yang berkesinambunga dan penyediaan jalur penyeberangan.</li> <li>• Perlunya penyediaan perabot jalan untuk area duduk dan interaksi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyamaan skema warna bangunan yang menyatu</li> <li>• Penyediaan <i>street corner</i> untuk pergerakan pedestrian yang nyaman dan area tunggu penyeberangan</li> <li>• Penyediaan <i>sidewalk</i> yang nyaman untuk berpapasan dan aman bagi pengguna kebutuhan khusus, penekanan area tepi <i>sidewalk</i> dengan <i>curbs</i>, penekanan area penyeberangan.</li> </ul>

- Penyediaan tempat sampah, pot tanaman yang merata, bangku pada *sidewalk* dan ruang interaksi, dan signage

Sumber: Analisa, 2023

## 5.2.3 Analisa Aksesibilitas dan Parkir

### 5.2.3.1 Aksesibilitas Menuju Kawasan



**Gambar 5-4 Aksesibilitas Menuju Kawasan**

Sumber: Dokumentasi, 2023

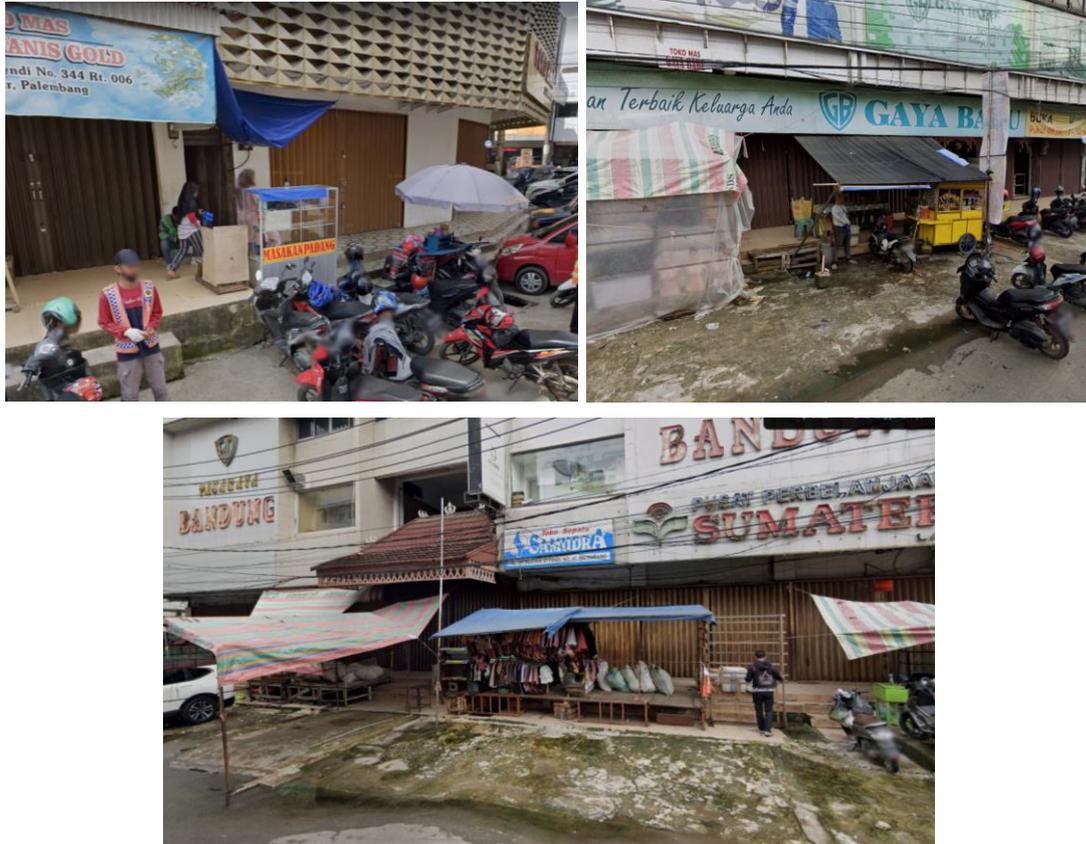
Pada gambar di atas, dapat dilihat bahwa terdapat 4 (empat) jalan yang dapat dilalui untuk menuju kawasan koridor jalan Rustam Effendi, yaitu:

- Garis kuning : Jalan Jenderal Sudirman (tidak dapat dilalui oleh kendaraan, karena jalan Rustam Effendi merupakan jalan satu arah)
- Garis merah : Jalan Kolonel Atmo
- Garis hijau : Jalan Sayangan
- Garis Biru muda/tua : Jalan Beringin Jenggut

Berdasarkan gambar di atas untuk aksesibilitas menuju kawasan tersebut sangat baik sehingga kawasan tersebut sangat potensial sebagai kawasan perdagangan dan jasa.

### Aksesibilitas di dalam kawasan koridor jalan Rustam Effendi

Pada kawasan ini, aksesibilitas di dalam kawasan biasanya dapat ditempuh dengan berjalan kaki. Tetapi kondisi *sideway* pada kawasan ini tergolong kurang nyaman bagi pengguna jalan. Selain kondisi yang tidak baik, area pejalan kaki di kawasan tersebut seringkali terhalang oleh pedagang kaki lima yang menjajahkan barang dagangan di sepanjang *sideway* di kawasan tersebut.



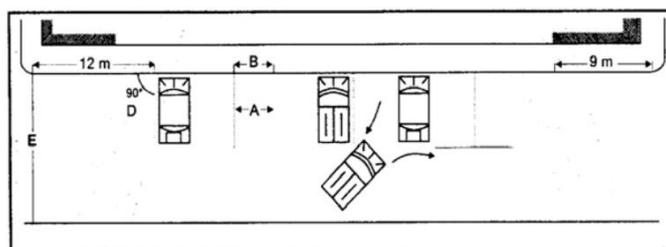
**Gambar 5-5 Aksesibilitas di dalam Kawasan Koridor Jalan Rustam Effendi**

*Sumber: Dokumentasi, 2023*

Sehingga diperlukan penataan aksesibilitas di area *sideway* jalan Rustam Effendi.

#### **5.2.3.2 Kebutuhan Parkir**

Bila ditinjau dari pola parkir, kendaraan yang parkir di sepanjang jalan Rustam Effendi memakai pola parkir menyudut 90°



**Gambar 5-6 Parkir menyudut 90°**

Permasalahan utama pada kawasan ini adalah area parkir yang berada di sepanjang jalan Rustam Effendi, yang sangat mengganggu pengguna jalan di kawasan tersebut. Ketidakmampuan area tersebut dalam menampung semua kendaraan yang akan ataupun telah parkir di kawasan tersebut menimbulkan semakin luas area yang dibutuhkan untuk dijadikan lahan parkir, dan berdampak pada semakin mengecilnya area jalan Rustam Effendi sebagai sirkulasi utama kendaraan masuk maupun keluar di kawasan tersebut. Sehingga membuat para pelaku aktivitas di kawasan tersebut kurang nyaman dan aman. Sehingga langkah yang dapat diambil adalah dilakukan penataan yang tepat guna untuk menghindari potensi gangguan pada kawasan tersebut.

Pada bab sebelumnya telah dijelaskan mengenai kebutuhan ruang parkir pada kawasan tersebut, data yang didapatkan adalah data kebutuhan ruang parkir mobil penumpang pada weekend sebesar 97 dan weekday 52 ruang parkir, sedangkan sepeda motor pada weekend sebesar 408 dan weekday sebesar 358 ruang parkir selama 9 jam waktu pengamatan. Berdasarkan permintaan dan kebutuhan ruang parkir untuk kondisi saat ini (eksisting) dapat disimpulkan: total untuk kendaraan mobil penumpang didapat sebesar 436 kendaraan, kebutuhan ruang parkir yang didapat sebesar 209 petak parkir. Sedangkan total untuk kendaraan sepeda motor didapat sebesar 2173 kendaraan, untuk kebutuhan ruang parkir saat ini sebesar 766 petak parkir agar bisa melayani pengunjung secara optimal.

**Tabel 5-3 Analisa Kebutuhan Parkir**

Jenis Kendaraan	Ruang Parkir (Eksisting)		Total Kendaraan	Kebutuhan Ruang Parkir
	Weekday	Weekend		
Kendaraan Mobil	52	97	436	209
Kendaraan Motor	358	408	2173	766

**Solusi:**

Terdapat dua alternatif yang dapat dipakai untuk memecahkan permasalahan di kawasan sepanjang jalan Rustam effendi yaitu:

## 1. Meteran parkir

Penggunaan parkir dapat dipakai sebagai salah satu cara pemecahan masalah yang terjadi di sepanjang jalan Rustam Effendi.



**Gambar 5-7 Meteran Parkir**

Meteran parkir merupakan sebuah mesin yang digunakan untuk mengukur lama waktu parkir pengguna kendaraan seraf berfungsi untuk menerima pembayaran uang parkir. Pengemudi kendaraan boleh memarkirkan kendaraan mereka pada lokasi yang ditunjuk sebagai tempat parkir.

## 2. Gedung parkir

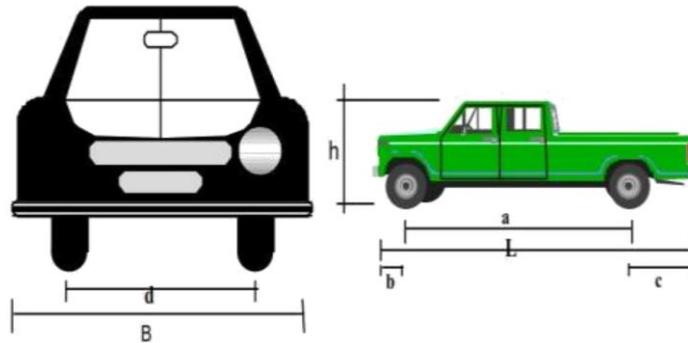
Gedung parkir yang dimaksud adalah bukan bangunan yang akan dibangun, tetapi memanfaatkan gedung yang tidak berfungsi secara maksimal, sehingga bangunan tersebut memiliki fungsi baru dan sebagai salah satu cara mengatasi kurangnya lahan parkir di sepanjang jalan Rustam Effendi.

Ada beberapa aspek yang perlu diperhatikan dalam memaksimalkan gedung yang tidak berfungsi secara maksimal yaitu kebutuhan luas lahan berdasarkan kebutuhan ruang parkir. Serta untuk bisa naik dan turun antar lantai digunakan ramp dengan kelandaian tertentu dan dikelompokkan atas :

- a. Ramp didalam gedung, yang menghubungkan lantai dengan lantai yang memiliki kelandaian 15 % dan harus ditambah dengan kelandaian yang lebih kecil pada awal dan akhir ramp sebesar 8 % sampai 9 % untuk menghindari tersangkutnya bumper depan atau belakang sedan.
- b. Ramp diluar gedung, biasanya berbentuk spiral ditempatkan di kedua sisi gedung bila satu arah atau disalah satu sisi bila ramp spiral ini dibuat untuk arus dua arah.
- c. Lift kendaraan, untuk menaikkan atau menurunkan kendaraan ke lantai parkir. Perangkat ini biasanya ditempatkan pada gedung parkir yang lahannya sangat terbatas.

Satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar buka pintu (Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, 1998). Untuk menentukan satuan ruang parkir (SRP) didasarkan atas pertimbangan berikut :

- a. Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang ditunjukkan dalam gambar sebagai berikut :



**Gambar 5-8 Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang**

*Sumber: Dokumentasi, 2023*

- |                        |                |
|------------------------|----------------|
| a= jarak gandar        | B= lebar total |
| b= depan tergantung    | L= lebar totak |
| c= belakang tergantung | d= lebar       |
| h= tinggi total        |                |

- b. Ruang Bebas Kendaraan Parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah lateral dan longitudinal kendaraan. Ruang bebas arah lateral ditetapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung terluar pintu ke badan kendaraan parkir yang ada di sampingnya. Ruang bebas ini diberikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir di sampingnya pada saat penumpang turun dari kendaraan. Ruang bebas arah memanjang diberikan di depan kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang (aisle). Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm.

- c. Lebar bukaan pintu kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir. Dalam hal ini, karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir dipilih menjadi tiga seperti berikut:

**Tabel 5-4 Lebar Bukaan Pintu Kendaraan**

Jenis Bukaan Pintu	Pengguna dan Peruntukkan Fasilitas Parkir	Golongan
Pintu depan / belakang terbuka tahap awal 55 cm	<ul style="list-style-type: none"> <li>Karyawab/pekerja</li> <li>Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran,</li> </ul>	I

Jenis Bukaank Pintu	Pengguna dan Peruntukkan Fasilitas Parkir	Golongan
	perdagangan, pemerintahan, universitas	
Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm	Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop	II
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda	Orang cacat	III

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998

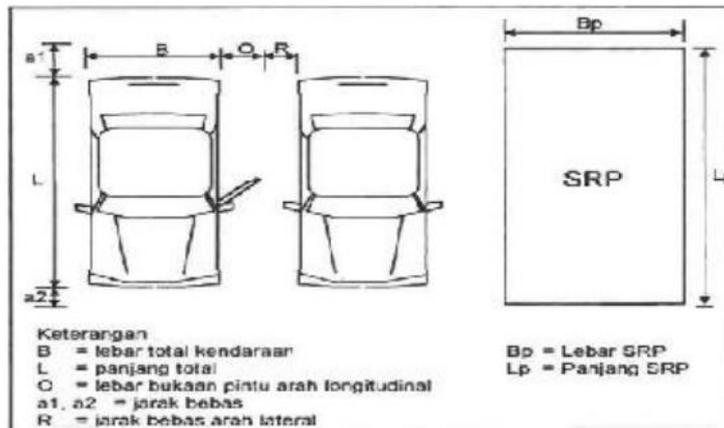
d. Penentuan Satuan Ruang Parkir

Berdasarkan tabel penentuan satuan ruang parkir (SRP) dibagi menjadi tiga jenis kendaraan dan untuk mobil penumpang diklasifikasikan menjadi tiga golongan seperti berikut ini :

**Tabel 5-5 Penentuan Satuan Parkir**

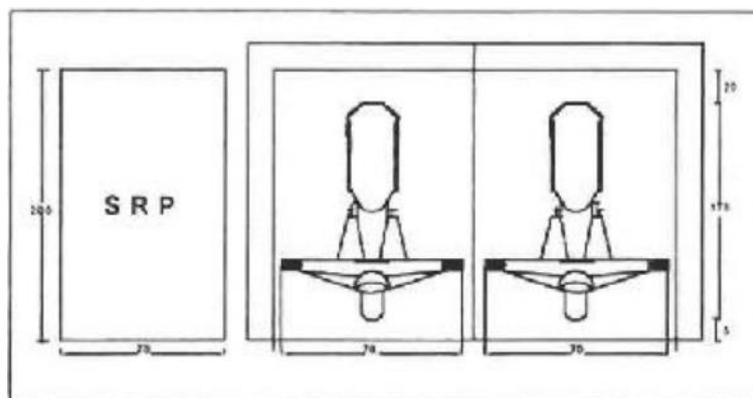
Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m <sup>2</sup> )
1. Kendaraan Mobil	
a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2. Bus/truk	3,40 x 12,50
3. Sepeda motor	0,75 x 2,00

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998



**Gambar 5-9 SRP Untuk Mobil Penumpang (dalam cm)**

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998



**Gambar 5-10 SRP Untuk Sepeda Motor (dalam cm)**

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998

### **Aspek Fungsional Gedung**

Berikut ini diuraikan beberapa ukuran-ukuran utama dalam merancang layout gedung parkir:

- a. Petak Parkir Jumlah petak parkir gedung ditentukan berdasarkan hasil analisis kebutuhan parkir penulis. Diketahui besarnya kebutuhan parkir adalah 209 unit mobil dan 766 unit motor.
- b. Satuan Ruang Parkir Berdasarkan Tabel penentuan satuan parkir, diketahui bahwa pengunjung kawasan perdagangan termasuk pengguna fasilitas parkir golongan I dengan ukuran ruang parkir 2,3 m x 5 m. Namun demikian, dengan mempertimbangkan kemudahan manuver kendaraan digunakan SRP golongan II, yakni 2,5 m x 5 m serta kendaraan motor yakni 0,75 m x 2 m
- c. Konfigurasi parkir Dalam perencanaan ditetapkan pola parkir 45° untuk mempermudah manuver kendaraan.

- d. Ramp Lebar ramp yang digunakan berdasarkan pedoman, yakni sebesar 3,5 m. kemiringan ramp disarankan kurang dari 14 %, dengan menggunakan kemiringan peralihan sepanjang 3,5 m pada kedua ujung ramp. Kemiringan yang digunakan yaitu 10 %.

**Tabel 5-6 Alternatif Pemilihan Gedung/Bangunan**

No.	Alternatif Gedung	Analisa Kebutuhan Parkir
1	<p>Gedung Pusat Perbelanjaan Dika</p>   <p>Jarak menuju dari Jalan Rustam Effendi = 50 m</p> <p>Luasan Gedung per lantai = ±4.050 m<sup>2</sup></p> <p>Luas Lantai Bangunan = ±16.200 m<sup>2</sup></p> <p>Dimensi Gedung = 45 m x 90 m</p> <p>Jumlah Lantai = 3 lantai + 1 lantai basement</p>	<p>Kebutuhan lahan parkir:</p> <p>Mobil = 209 kendaraan</p> <p>Motor = 766 kendaraan</p> <p>Lahan parkir mobil 2,5 m x 5 m = 12,5 m<sup>2</sup></p> <p>Lahan parkir motor 0,75 m x 2 m = 1,5 m<sup>2</sup></p> <p>Sehingga:</p> <p>Luas lahan kendaraan mobil yang dibutuhkan = 209 buah x 12,5 m<sup>2</sup>= 2612,5 m<sup>2</sup></p> <p>Luas lahan kendaraan motor yang dibutuhkan = 766 buah x 1,5 m<sup>2</sup>= 1149 m<sup>2</sup></p> <p>Sehingga total luasan lahan parkir untuk kebutuhan kendaraan yang dibutuhkan adalah 3761,5 m<sup>2</sup></p> <p>Dengan lebar ramp per arah= 3,5 m</p> <p>Lebar gang parkir = 6 m</p> <p>Lebar jalur sirkulasi 3,5 m</p> <p>Ramp = 10%</p> <p>Sehingga untuk alternatif gedung / bangunan yang memenuhi kebutuhan lahan parkir adalah bangunan / gedung Pusat Perbelanjaan Dika.</p>
2	<p>Gedung lainnya,</p> 	<p>Gedung lainnya,</p>

No.	Alternatif Gedung	Analisa Kebutuhan Parkir
	 <p>Jarak menuju dari Jalan Rustam Effendi = 20 m</p> <p>Luasan Gedung per lantai = ±355 m<sup>2</sup></p> <p>Luas lantai Bangunan = 1.775 m<sup>2</sup></p> <p>Dimensi Gedung berbentuk L dengan ukuran 22 m x 12 m dan 9 m x 10 m</p> <p>Jumlah Lantai = 5 lantai</p>	

Sumber: Analisa, 2023

#### 5.2.4 Analisa Ruang Terbuka

Sesuai dengan hasil pengamatan yang dilakukan, elemen ruang terbuka hijau tidak ada di sepanjang ruas koridor ini, karena ruang terbuka hijau telah diganti oleh massa bangunan yang padat.

#### 5.2.5 Analisa Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki yang tersedia di kawasan tersebut terletak pada area teras bangunan yang ada pada kawasan tersebut. Kesan terhadap kondisi eksisting ruang luar dari koridor yang ada yaitu bahwa banyak akses pejalan kaki yang terganggu atau terpotong oleh adanya kegiatan lain seperti parkir, elevasi yang tidak sama sehingga mengganggu pejalan kaki, dan tidak nyaman untuk orang-orang disabilitas.

Selain itu, kurangnya fasilitas ruang luar yang ada pada koridor jalan Rustam Effendi, diantaranya tidak terdapat ruang terbuka publik sepanjang koridor jalan, tidak tertatanya elemen furniture seperti lampu penerangan jalur pejalan kaki, bangku untuk duduk, bollard atau pembatas jalur pejalan kaki, ramp dan jalur disabilitas, dan juga penyeberangan jalan. Kesemua elemen tersebut kebanyakan dibuat sebagai pelengkap jalur trotoar tanpa mempertimbangkan standard dan kondisi area di sekitarnya, atau untuk beberapa elemen lainnya bahkan belum ada sama sekali.

**Tabel 5-7 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Koridor Jalan Rustam Effendi**

Kenyaman	Keamanan	Kemudahan
Peneduh atau pelindung pejalan kaki yang berupa atap bangunan di sepanjang Jalan Rustam Effendi.	Tidak ada lampu penerangan untuk pejalan kaki, yang ada hanya penerangan untuk jalan raya yang berada di sisi jalan.	Keberadaan fasilitas pendukung bagi disabilitas di sepanjang Jalan Rustam Effendi ini masih belum ada.
Jalur pejalan kaki sebagian besar lebih dimanfaatkan sebagai area penjual untuk menjajakan jualannya, sehingga area pejalan kaki semakin terbatas.	Untuk fasilitas penyebarangan tidak ada, sehingga tidak terdapat keamanan di sepanjang jalan Rustam Effendi maupun di persimpangan di sepanjang kawasan perencanaan.	Banyaknya area parkir di sepanjang Jalan Rustam Effendi, membuat jalan tersebut tidak aman, nyaman, maupun tidak terdapat kemudahan saat melintasi jalan tersebut.

Sumber: Analisa, 2023

### **Solusi:**

Berdasarkan pedoman bahan konstruksi bangunan dan rekaya sipil tentang perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki yang dikeluarkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, menjelaskan mengenai fasilitas-failitas maupun ketentuan khusus mengenai fasilitas pejalan kaki.

Kelengkapan fasilitas pejalan kaki terdiri dari fasilitas utama, fasilitas pejalan kaki untuk pengguna berkebutuhan khusus, dan fasilitas pendukung.

#### **A. Fasilitas Utama**

##### a. Fasilitas pejalan kaki (trotoar)

Ketentuan teknis jalur pejalan kaki (trotoar):

1. Lebar efektif lajur pejalan kaki berdasarkan kebutuhan satu orang adalah 60 cm dengan lebar ruang gerak tambahan 15 cm untuk bergerak tanpa membawa barang, sehingga kebutuhan total lajur untuk dua orang pejalan kaki bergandengan atau dua orang pejalan kaki berpapasan tanpa terjadi persinggungan sekurang-kurangnya 150 cm.
2. Perhitungan lebar trotoar minimal menggunakan perhitungan:

$$W = \frac{V}{35} + N$$

Keterangan :

W = lebar efektif minimum trotoar (m)

V = volume pejalan kaki rencana/dua arah (orang/meter/menit)

N = lebar tambahan sesuai dengan keadaan setempat (meter), ditentukan dalam dalam di bawah ini.

**Tabel 5-8 Nilai N**

N (meter)	Keadaan
1,5	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki tinggi*
1,0	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki sedang**
0,5	Jalan di daerah dengan bangkitan pejalan kaki rendah***

Keterangan :

\*arus pejalan kaki > 33 orang/menit/meter, atau dapat berupa daerah pasar atau terminal

\*\*arus pejalan kaki 16-33 oarang/menit/meter, atau dapat berupa daerah perpelanjaan bukan pasar

\*\*\*arus pejalan kaki <16 orang/menit/meter, atau dapat berupa daerah lainnya.

V = volume pejalan kaki/dua arah adalah >33 orang/menit/meter

N = daerah dengan bangkitan pejalan kaki tinggi = 1,5

Maka jika dilihat dari perhitungan di atas, maka lebar efektif minimum trotoar yang harus disediakan adalah 2,44 meter. Sedangkan trotoar pedestrian yang berada di sepanjang Jalan Rustam Effendi adalah 1,4 meter. Berarti trotoar yang berada di kawasan tersebut tidak sesuai dengan standar dari perhitungan minimum lebar pedestrian rencana.

3. Bila pada trotoar akan dipasang fasilitas tambahan, maka dimensi trotoar yang baik disediakan antara lain:

**Tabel 5-9 contoh penentuan dimensi trotoar berdasarkan lokasi dan arus pejalan kaki maksimum**

Lokasi		Arus Pejalan Kaki Maksimum	Zona				Dimensi Total (Pembulatan)
			Kerb	Jalur Fasilitas	Lebar Eksisting	Bagian Depan Gedung	
Jalan Arteri	Pusat Kota	80 pejalan kaki/menit	0,15 m	1,2 m	2,75 – 3,75 m	0,75 m	5-6 m
	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya						
	Pusat Kota			0,9 m		0,35 m	3,5 – 4 m

Jalan Kolektor	Sepanjang taman, sekolah, serta pusat pembangkit pejalan kaki utama lainnya	60 pejalan kaki/menit	0,15 m		2 - 2,75 m		
Jalan lokal		50 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,75 m	1,9 m	0,15 m	3 m
Jalan lokal dan lingkungan (wilayah perumahan)		35 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,6 m	1,5 m	0,15 m	2,5 m

Keterangan:

Bila kondisi lahan eksisting memiliki keterbatasan ruang dengan arus pejalan kaki maksimum pada jam puncak <50 pejalan kaki/menit, lebar dapat disesuaikan dengan justifikasi yang memadai dengan memperhatikan kebutuhan lebar lajur minimum pejalan kaki.

*Kemiringan memanjang dan melintang*

- i. Kemiringan memanjang trotoar idealnya 8% dan disediakan landasan datar setiap jarak 9,00 m dengan panjang minimal 1,2 meter
- ii. Kemiringan melintang trotoar harus memiliki kemiringan permukaan 2% sampai dengan 4% untuk kepentingan penyaluran air permukaan. Arah kemiringan permukaan disesuaikan dengan perencanaan drainase.

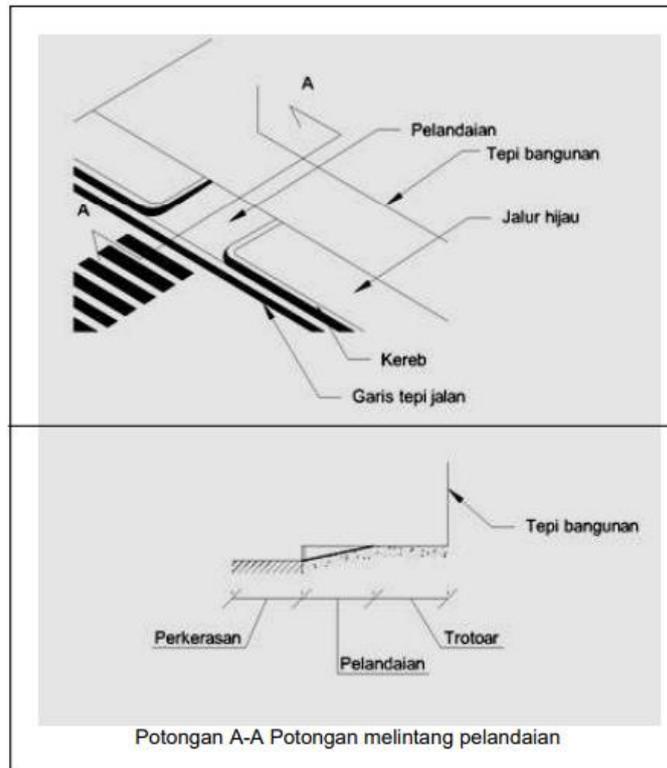
*Pelandaian:*

Pelandaian diletakkan pada jalan jalan masuk, persimpangan, dan tempat penyeberangan pejalan kaki. Fungsi pelandaian adalah:

- i. untuk memfasilitasi perubahan tinggi secara baik;
- ii. untuk memfasilitasi pejalan kaki yang menggunakan kursi roda.

Persyaratan khusus untuk pelandaian adalah sebagai berikut:

- i. tingkat kelandaian maksimum 12 % (1:8) dan disarankan 8 % (1:12). Untuk mencapai nilai tersebut, pelandaian sedapat mungkin berada dalam zona jalur fasilitas. Bila perlu, ketinggian trotoar bisa diturunkan;
- ii. area landai harus memiliki penerangan yang cukup.



**Gambar 5-11 Contoh Pelandaian pada Tempat Penyeberangan Pejalan Kaki**

- b. Penyeberangan, yang terdiri dari  
 1. Penyeberangan sebidang;

Kriteria pemilihan penyeberangan sebidang adalah

- Didasarkan pada rumus empiris (PV<sup>2</sup>), dimana P adalah arus pejalan kaki yang menyeberang ruas jalan sepanjang 100 meter tiap jamnya (pejalan kaki/jam) dan V adalah arus kendaraan tiap jam dalam dua arah (kendaraan/jam);
- P dan V merupakan arus rata-rata pejalan kaki dan kendaraan pada jam sibuk, dengan rekomendasai awal.

**Tabel 5-10 Kriteria Penentuan Fasilitas Penyeberangan Sebidang**

P (org/jam)	V (kend/jam)	PV <sup>2</sup>	Rekomendasi
50 - 1100	300 - 500	>10 <sup>8</sup>	Zebra cross atau pedestrian <i>platform</i>
50 - 1100	400 - 750	>2 x >10 <sup>8</sup>	Zebra cross dengan lapak tunggu
50 - 1100	>500	>10 <sup>8</sup>	Pelican

P (org/jam)	V (kend/jam)	PV <sup>2</sup>	Rekomendasi
>1100	>300		
50 – 1100	>750	>2 x 10 <sup>8</sup>	Pelican dengan lapak tunggu
>1100	>400		

Keterangan: \*pedestrian platform hanya pada jalan kolektor atau lokal

Penyeberangan sebidang dapat diaplikasikan pada persimpangan maupun ruas jalan. Penyeberangan sebidang dapat berupa:

- o Penyeberangan zebra
- o Penyeberangan pelican
- o Pedestrian platform

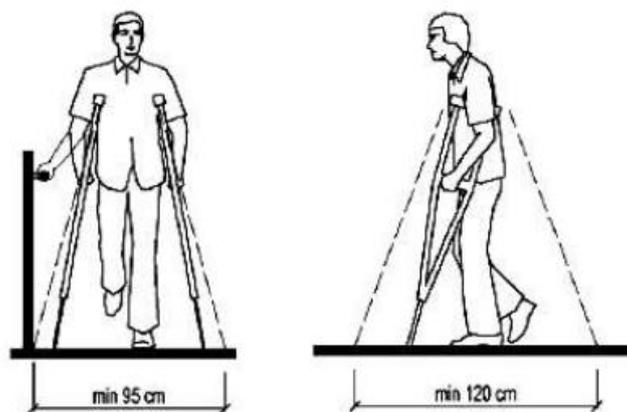
2. Penyeberangan tidak sebidang berupa overpass (jembatan) dan underpass (terowongan).

### B. Fasilitas Pejalan Kaki untuk Pengguna Berkebutuhan Khusus

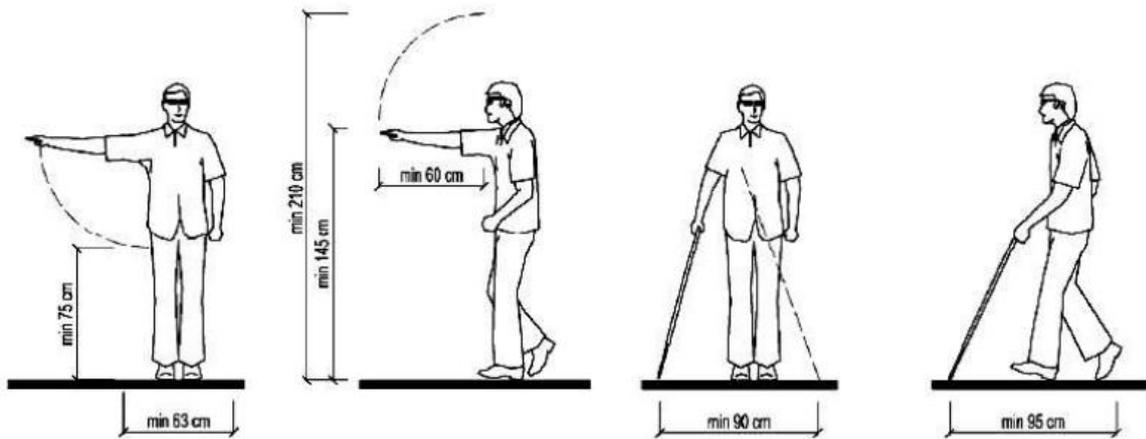
Kebutuhan fasilitas untuk orang dengan kebutuhan khusus termasuk di dalamnya orang yang berjalan dengan alat bantu seperti kursi roda, tongkat, kruk dan lain-lain membutuhkan desain fasilitas pejalan kaki yang tanpa halangan. Kebutuhan dari pejalan kaki dengan kebutuhan khusus sangatlah tergantung dari lebar alat bantu yang digunakan oleh pejalan kaki berkebutuhan khusus tersebut.

#### Persyaratan rancangan untuk pejalan kaki penyandang disabilitas

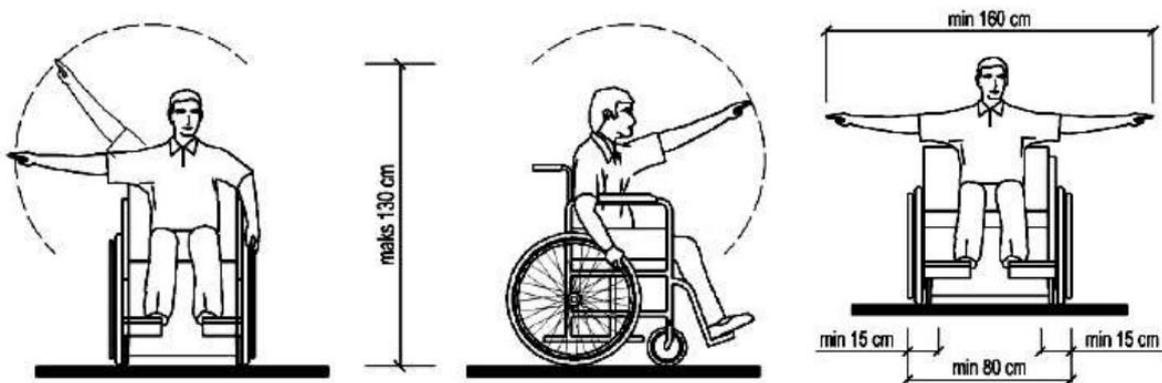
Kebutuhan lebar ruang bagi pejalan kaki dengan kebutuhan khusus dapat dilihat dari gambar di bawah.



Gambar 5-12 Ruang Gerak Bagi Pengguna Kruk



**Gambar 5-13 Ruang Gerak Bagi Tuna Netra**



**Gambar 5-14 Ruang Gerak Bagi Pengguna Kursi Roda**

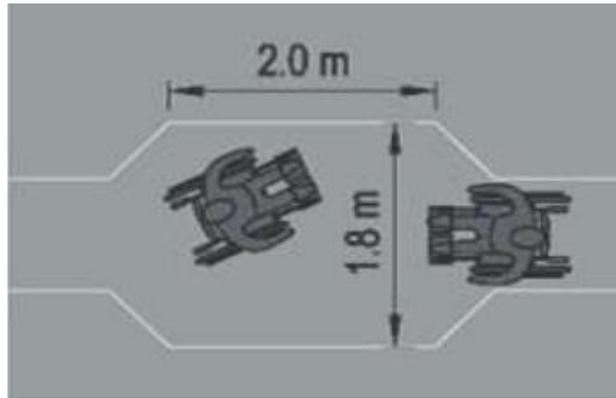
Persyaratan lajur yang landai

Persyaratan khusus untuk rancangan jalan yang landai bagi penyandang disabilitas adalah sebagai berikut:

- Tingkat kelandaian tidak melebihi 8%;
- Jalur yang landai harus memiliki pegangan tangan setidaknya untuk satu sisi (disarankan untuk kedua sisi);
- Pegangan tangan harus dibuat dengan ketinggian 0,8 meter diukur dari permukaan tanah dan panjangnya harus melebihi anak tangga terakhir;
- Area landai harus memiliki penerangan yang cukup.

Passing place (tempat untuk saling mendahului/berpapasan)

Bila lebar trotoar kurang dari 1,5 meter, maka harus disediakan passing place pada lokasi dimana trotoar dapat diuat lebih lebar sebagaimana ditunjukkan pada gambar di bawah ini.



**Gambar 5-15 Passing Place**

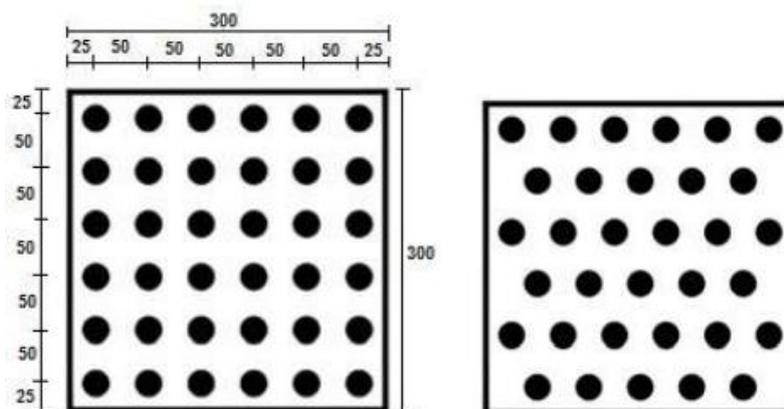
Manfaat passing place:

- Sebagai tempat untuk saling berpapasan ataupun mendahului dua buah kursi roda;
- Dapat digunakan oleh pejalan kaki untuk mendahului pejalan kaki lain yang sedang berhenti baik yang menunggu kesempatan menyeberang maupun yang sedang menunggu angkutan umum;
- Sedapat mungkin disediakan minimal setiap jarak 50 meter.

#### Lajur Pemandu

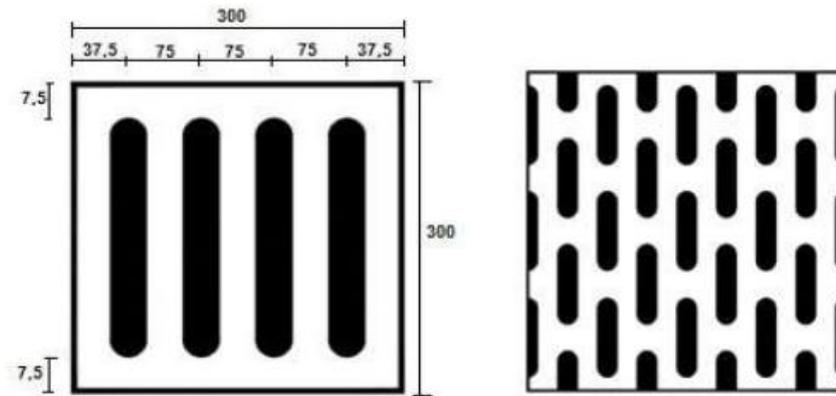
Bagi pejalan kaki yang berkebutuhan khusus (tuna netra dan yang terganggu penglihatan), membutuhkan informasi khusus pada permukaan lajur pejalan kaki. Informasi tersebut disebut lajur pemandu. Lajur pemandu terdiri dari:

- Ubin/blok kubah sebagai peringatan, dengan tipe seperti gambar di bawah ini.



**Gambar 5-16 Tipe Blok Peringatan**

- Ubin/blok garis sebagai pengarah, dengan tipe seperti gambar di bawah ini.



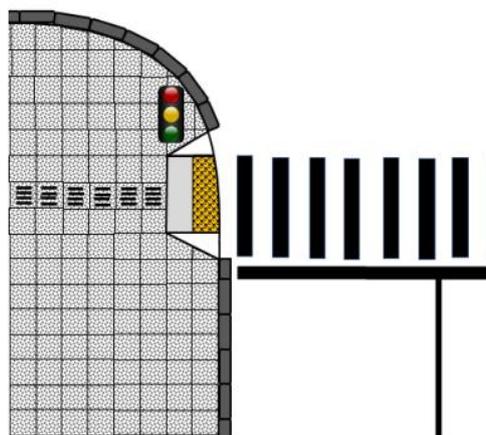
**Gambar 5-17 Tipe Blok Pengarah**

Penempatan ubin/blok pengarah

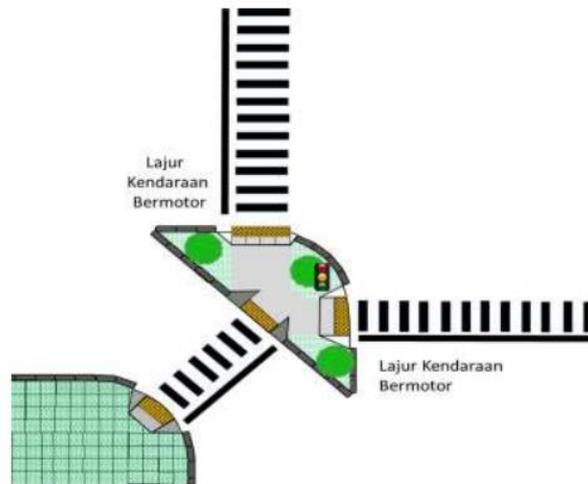
- Ubin pengarah ditempatkan pada sepanjang jalur pejalan kaki (trotoar);
- Pada ubin pengarah harus memiliki ruang kosong 600 mm pada kiri-kanan ubin;
- Pada ubin pengarah yang berada di daerah pertokoan/wisata yang jumlah pejalan kaki cukup banyak, ruang kosong harus lebih besar;
- Penyusunan ubin garis sedapat mungkin berupa garis lurus agar mudah diikuti oleh pejalan kaki.

Penempatan ubin/blok peringatan

- Ubin peringatan ditempatkan pada pelandaian naik atau turun dari trotoar atau pulau jalan (sepaimana ditunjukkan pada gambar di bawah ini) ketempat penyeberangan jalan dengan lebar minimal “strip” ubin peringatan adalah 600 mm;

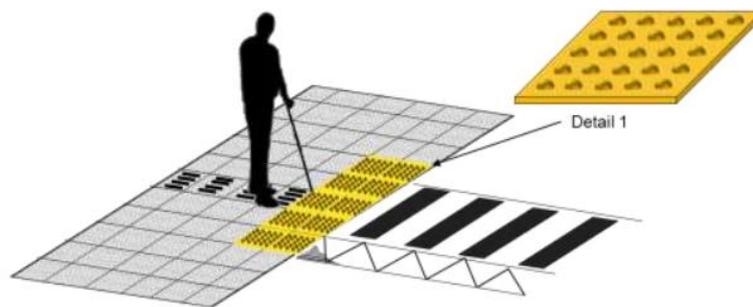


**Gambar 5-18 Penempatan Ubin Peringatan pada Pelandaian Trotoar**



**Gambar 5-19 Penempatan Ubin Peringatan pada Pelandaian Pulau Jalan**

- Ditempatkan pada ujung pedestrian platform dengan lebar minimal “strip” ubin peringatan adalah 600 mm, untuk memperjelas perpindahan antara pedestrian platform dan trotoar.



**Gambar 5-20 Penempatan Ubin Peingatan pada Ujung Lapang Penyeberangan**

- Ditempatkan pada jalur pejalan kaki yang menghubungkan antara jalan dan bangunan.

### C. Fasilitas Pendukung

- a. Rambu dan marka

#### Rambu yang berhubungan dengan pejalan kaki

Detail rambu mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan No13/2014 Tentang Rambu Lalu Lintas. Rambu yang berkaitan dengan pejalan kaki adalah:

- Rambu Larangan, yaitu rambu yang digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan dalam hal ini pejalan kaki.
- Rambu Peringatan, yaitu rambu yang digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya atau tempat berbahaya di bagian jalan di depannya,

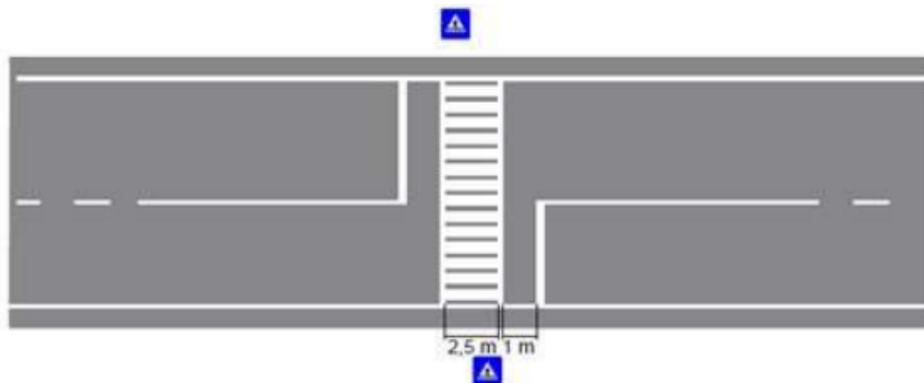
- Rambu Perintah, yaitu rambu yang digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pengguna jalan dalam hal ini pejalan kaki,
- Rambu Petunjuk, yaitu rambu yang digunakan untuk menyatakan petunjuk mengenai jurusan, jalan, situasi, kota, tempat, pengaturan, fasilitas dan lain-lain bagi pengguna jalan dalam hal ini pejalan kaki

Marka yang berhubungan dengan pejalan kaki

Detail marka mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2014 Tentang Marka jalan. Marka yang sering digunakan untuk fasilitas pejalan kaki adalah marka melintang, sebagai marka penyeberangan pejalan kaki, yang berupa zebra cross dan marka dua garis utuh melintang.

i. Marka zebra cross

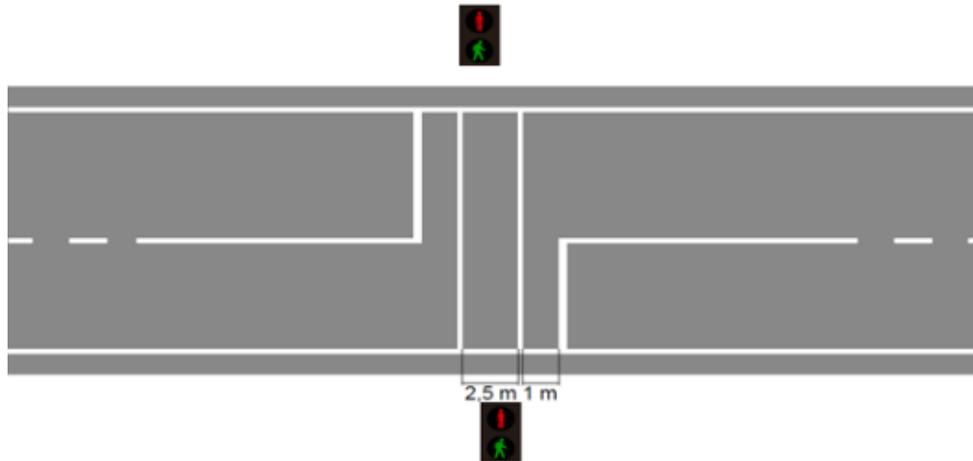
- Marka ini berupa garis utuh yang membujur tersusun melintang jalur lalu lintas (zebra cross) tanpa alat pemberi isyarat lalu lintas untuk menyeberang (pelican crossing), sebagaimana ditunjukkan gambar di bawah ini.
- Garis utuh yang membujur harus memiliki panjang paling sedikit 2,5 (dua koma lima) meter dan lebar 30 (tiga puluh) sentimeter
- Jarak di antara garis utuh yang membujur paling sedikit memiliki lebar sama atau tidak lebih dari 2 (dua) kali lebar garis membujur tersebut (jarak celah diantara garis-garis membujur minimal 30 sentimeter maksimal dan 60 sentimeter).



**Gambar 5-21 Marka Zebra Cross pada Ruas Jalan, Dilengkapi dengan Rambu Penyeberang Jalan**

ii. Marka 2 (dua) garis utuh melintang:

- marka ini berupa dua garis utuh yang melintang jalur lalu lintas dengan alat pemberi isyarat lalu lintas untuk menyeberang (pelican crossing), sebagaimana ditunjukkan Gambar 24;
- Ukuran: jarak antar garis melintang paling sedikit 2,50 meter; lebar garis melintang 0,30 meter;

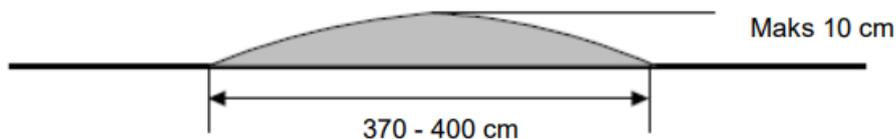


**Gambar 5-22 Marka Penyeberang Dua Garis Melintang Sejajar**

b. Pengendali kecepatan

Salah satu alat pengendali kecepatan yang dapat dipasang sebelum fasilitas penyeberangan sebidang adalah jendulan. Jendulan adalah fasilitas yang dirancang dalam bentuk gangguan geometrik vertikal. Fasilitas ini dimaksudkan untuk memberikan efek paksaan bagi pengemudi untuk menurunkan kecepatan. Jendulan bukan berfungsi sebagai fasilitas penyeberangan. Kriteria pemasangan jendulan adalah sebagai berikut:

- Jendulan ditempatkan pada jalan lokal atau kolektor dengan volume kendaraan yang lebih dari 300 kendaraan/hari tapi kurang dari 3.000 kendaraan per hari;
- Pemasangan jendulan memungkinkan untuk ruas jalan dengan kecepatan kendaraan sekitar 30 km/jam. Jendulan dapat diimplementasikan untuk jalan searah maupun dua arah baik terpisah maupun tidak terpisah;
- Material yang digunakan dapat berupa aspal, karet (contoh dapat dilihat pada Gambar 26), paving, beton, ataupun kombinasi;
- Jendulan dapat ditempatkan tegak lurus ataupun diagonal bidang jalan;
- Dimensi jendulan sebagaimana ditunjukkan Gambar 25:  
 Panjang : 370 – 400 cm  
 Tinggi : maksimal 10 cm



**Gambar 5-23 Dimensi Jendulan**

c. Lapak tunggu

Beberapa hal yang perlu diperhatikan pada pemangan lapak tunggu:

- Lapak tunggu dipasang pada jalur dengan volume lalu lintas yang cukup besar.
- Lapak tunggu harus dipasang pada jalur lalu lintas yang lebar, dimana penyeberang jalan sulit untuk menyeberang dengan aman;
- Lebar lapak tunggu minimum adalah 1,20 meter.

d. Lampu penerangan fasilitas pejalan kaki

Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal & beton cetak.

e. Pagar pengaman

Pagar pengaman diletakkan di jalur fasilitas dengan tinggi 90 cm, dan bahan yang digunakan adalah metal/beton yang tahan terhadap cuaca, kerusakan, dan murah pemeliharaannya. Pagar pengaman dipasang apabila:

- Apabila volume pejalan kaki di satu sisi jalan sudah > 450 orang/jam/lebar efektif (dalam meter);
- Apabila volume kendaraan sudah > 500 kendaraan/jam;
- Kecepatan kendaraan > 40 km/jam;
- Kecenderungan pejalan kaki tidak menggunakan fasilitas penyeberangan;
- Bahan pagar bisa terbuat dari konstruksi bangunan atau tanaman.

f. Pelindung/peneduh

Pelaksanaan teknis pemasangan pelindung/peneduh mengikuti Pedoman Teknik Lansekap Jalan.

g. Jalur hijau

Lebar jalur hijau 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh.

h. Tempat duduk

Tempat duduk diletakkan pada setiap jarak 10 meter dengan lebar 40-50 centimeter, panjang 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal dan beton cetak.

i. Tempat sampah

Terletak setiap 20 meter serta pada titik-titik pertemuan (misalnya persimpangan), dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal dan beton cetak.

j. Halte/tempat pemberhentian bus

k. Drainase

Dimensi minimal drainase adalah lebar 50 cm dan tinggi 50 cm.

l. Bolar

Bolar ditempatkan sekitar 30 cm dari kerb. Dimensi bolar adalah diameter 30 cm dengan ketinggian 0,6 – 1,2 meter. Jarak penempatan disesuaikan dengan kebutuhan, namun tidak lebih dari 1,4 meter.

## 5.2.6 Analisa Aktivitas Pendukung

Kawasan koridor jalan Rustam Effendi didominasi dengan area perdagangan dan jasa. Kondisi eksisting zona perdagangan dan jasa dapat diamati pada koridor perdagangan dan jasa jalan Rustam Effendi dan sekitarnya yakni:

1. Kondisi atau kualitas bangunan yang mengalami penurunan secara arsitektural
2. Penataan kawasan di sepanjang jalan Rustam Effendi yang kurang memadai sehingga banyak fasilitas pendukung jalan yang tidak tersedia.

Selain permasalahan-permasalahan di atas, munculnya PKL juga memberikan dampak negative pada kawasan tersebut. Tetapi tidak selamanya permasalahan PKL memberikan citra negative pada kawasan, jika dilakukannya penertiban pada pelaku kegiatan tersebut.

Pedagang kaki lima merupakan kegiatan urban yang perkembangannya sangat fenomenal karena keberadaannya semakin mendominasi ruang kota. Kegiatan ini dipahami sebagai kegiatan yang belum terwadahi, sehingga ruang publik menjadi satu-satunya tempat untuk melakukan kegiatan tersebut. Penggunaan ruang publik telah menjadi suatu karakteristik yang identik dengan eksistensi pedagang kaki lima.

Kesulitan dalam menangani pedagang kaki lima dipengaruhi oleh sangat banyak aspek, yang membuat konsep penataan itu sendiri menjadi suatu masalah yang sangat kompleks. Problematik dalam penataan fisik pedagang kaki lima adalah bahwa jumlah mereka sangat banyak dan memerlukan ruang yang cukup besar untuk kegiatannya. Ruang yang besar itu harus berada di ruang publik atau tempat keramaian karena tempat itulah yang mendatangkan keuntungan. Tetapi ruang publik juga digunakan

oleh kelompok pengguna yang lain, yang juga memerlukan ruang untuk kegiatan mereka di ruang publik, sehingga munculah konflik antara kelompok pengguna ruang terbuka publik tersebut

Menampung pedagang kaki lima yang sedemikian besar jumlahnya itu di ruang publik, melainkan lebih kepada mengetahui bagaimana konflik yang terjadi antara kelompok pengguna ruang publik dapat dipahami dan diantisipasi, sehingga penggunaan ruang terbuka publik dapat optimal, baik bagi pedagang kaki lima maupun bagi kelompok pengguna yang lain. Hal yang sangat mendasari tujuan ini adalah bahwa kegiatan perdagangan kaki lima sangat berkaitan dengan kegiatan publik dan dengan demikian pedagang kaki lima dapat menjadi salah satu unsur dari desain fisik ruang publik.

Pedagang kaki lima tidak mungkin dapat dihilangkan dari kegiatan di ruang terbuka publik, terutama di kawasan komersial perdagangan dan jasa, di mana mereka tidak hanya sebagai pelengkap tetapi juga sebagai unsur teatrikal kehidupan publik kota.

Secara prinsipil, konsep penataan yang diusulkan adalah menempatkan pedagang kaki lima di ruang yang berdampingan dengan ruang untuk kegiatan sirkulasi kawasan, yaitu pedestrian dan jalan, dengan alternatif membuat suatu ruang terbuka publik baru di mana semua kegiatan publik berlangsung, termasuk kegiatan perdagangan kaki lima, dengan tetap memprioritaskan optimalisasi ruang terbuka publik bagi sirkulasi pejalan kaki. Konsep ini diwujudkan dalam bentuk penataan yang meliputi penataan perletakan, bentuk kic, dan juga perabot urban (street furniture) yang dapat mendukung kegiatan tersebut, terutama dengan adanya pedagang kaki lima sebagai anggota resmi ruang terbuka public.

Konsep optimalisasi penataan ruang terbuka publik pada dasarnya tidak akan dapat menampung semua pedagang kaki lima yang ada sekarang. Hal ini merupakan implikasi yang perlu diperhatikan, selain juga aspek legalitas dan perlunya badan koordinasi yang akan mengatur keberadaan pedagang kaki lima di ruang terbuka publik. Konsep penataan juga memerlukan penelitian dan pembahasan yang lebih mendetail mengenai aspek-aspek politik, ekonomi, dan sosial mengenai pedagang kaki lima maupun ruang terbuka publik kota. Demikian juga jika konsep ini hendak diterapkan di tempat lain, dengan kondisi atau permasalahan yang sama maupun berbeda, diperlukan penelitian pendahuluan mengenai karakter pedagang kaki lima dan ruang terbuka publik di kawasan tersebut sehingga disain yang akan dihasilkan dapat sesuai dengan kondisi kawasan yang akan ditata.

Untuk pedagang kaki lima (PKL) yang berada di sekitar jalan Rustam Effendi, sebenarnya telah diatur dalam Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2017. Pemerintah telah melakukan sosialisasi terkait Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2017 melalui himbauan secara langsung kepada para pedagang kaki lima di kawasan Rustam Effendi, selain itu juga melalui selebaran-selebaran yang ditempel di area yang telah dilarang untuk PKL melakukan aktivitasnya. Namun sosialisasi yang dilakukan terkesan sia-sia, para PKL menunjukkan sikap diluar dari yang diharapkan. Para PKL tidak memperdulikan larangan dan sosialisasi tersebut, yang ada para PKL memberontak ketika dilakukan penertiban. Sebagian besar para PKL menolak untuk direlokasi dengan alasan pendapatan yang tidak sesuai. Selain tindakan

penertiban, pemerintah Kota Palembang melalui aparat telah memberikan hukuman bagi para PKL yang berulang kali berjualan di kawasan Rustam Effendi walaupun sudah diberikan peringatan. Selama ini pemerintah hanya memberi hukuman berupa pengambilan barang dagangan PKL sementara setelah itu di data, dan diberikan pengarahan dan bimbingan kemudian barangnya akan dikembalikan lagi. Namun hal demikian tidaklah membuat efek jera kepada para PKL karena mereka akan tetap berjualan kembali setelah dilakukan pengarah dan bimbingan dari aparat pemerintah. Dalam hal ini dapat dijelaskan proses Implementasi Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2017 dalam penataan dan pemberdayaan pedagang kaki lima di Kawasan Rustam Effendi ini dengan teori yang telah dikemukakan oleh Goerge C. Edward III sebagai berikut:

a. Komunikasi

Dilihat dari komunikasi yang telah dilakukan antara Dinas Perdagangan Kota Palembang bersama Pedagang Kaki Lima, yang dimana Dinas Perdagangan sebagai pelaksana kebijakan dan Pedagang Kaki Lima sebagai objek dari kebijakan yang telah dibuat. Dalam hal ini pemerintah telah melakukan komunikasi dengan baik dan sesuai dengan prosedur yang berlaku. Kemudian bentuk komunikasi OPD dengan pedagang tersebut berupa sosialisasi yang dilaksanakan oleh Dinas Perdagangan. Namun tidak hanya sosialisasi, pemerintah telah melakukan komunikasi secara langsung dengan pedagang melalui himbauan terkait larangan berjualan dilokasi tersebut serta rencana relokasi pedagang yang akan dilakukan oleh pemerintah. Namun faktanya ketika pemerintah melakukan sosialisasi, itu terkesan sia-sia karena pedagang tetap berjualan dan menghiraukan himbauan yang telah dilakukan pemerintah. Para PKL mengaku relokasi yang dilakukan tidak relevan dan menyulitkan mereka. Karena nyatanya tidak semua pedagang akan direlokasi ke Pasar Lemabang, pedagang juga harus mengeluarkan biaya yang cukup besar untuk menyewa kios disana, selain itu pendapatan yang terbilang cukup kecil kerap dijadikan alasan utama, karena pasar tersebut terbilang masih sangat sepi pengunjung.

b. Sumber Daya

Dari segi sumber daya, Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2017 di Kawasan Rustam Effendi terbilang masih kurang perhatian serius dari pemerintah. Karena buktinya sampai saat ini implementasi tersebut belum maksimal berjalan karena para PKL masih banyak yang berjualan di kawasan tersebut. Jika kita amati dari permasalahan yang ada itu merupakan kesalahan dari pihak pelaksana karena belum konsisten dan kompak dalam melaksanakan implementasi. Hal tersebut disebabkan karena ada petugas yang kerap mengutip retribusi kepada para PKL, dan ada juga petugas yang melarang PKL berjualan di kawasan tersebut serta akan merelokasi mereka ke tempat yang telah disediakan.

c. Disposisi

Jika dilihat dari disposisi, baik pemerintah maupun PKL masih belum bisa maksimal. Dari pihak pemerintah masih adanya tumpang tindih kebijakan sehingga kebijakan yang dilaksanakan terhambat dalam pelaksanaannya, selain itu dari pihak PKL juga susah untuk diatur serta sebagian besar menolak untuk direlokasi kelokasi yang telah disediakan pemerintah.

#### d. Struktur Birokrasi

Dilihat dari struktur birokrasi, Dinas Perdagangan Kota Palembang telah memiliki SOP dalam pelaksanaan kebijakan tersebut. Dimana para pelaksana kebijakan telah melakukan sesuai dengan SOP yang ada serta sudah sesuai dengan tugas dan fungsi setiap bagian, namun tetap saja sikap para PKL yang membuat implementasi kebijakan menjadi terhambat dan tidak maksimal.

#### **Faktor penghambat**

Dari penjelasan di atas, maka dapat kita lihat bahwa PKL di kawasan Rustam Effendi itu sangat sulit untuk ditertibkan dan direlokasi ke pasar yang telah disediakan pemerintah. Sikap yang mereka tunjukkan juga bukan tanpa alasan, mereka menganggap bahwa mereka adalah pelaku ekonomi formal yang diakui karena keberadaan mereka yang sudah lama di kawasan tersebut. Para PKL juga merasa sudah diberikan izin pemerintah untuk berjualan di pinggir jalan utama karena mereka telah membayar uang retribusi setiap harinya kepada para petugas. Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, fakta dilapangan selama ini pemerintah memang sudah memberlakukan retribusi kepada para PKL, kutipan retribusi itu dilakukan oleh Unit Pengelola Teknis Pasar 16 Ilir karena kawasan Rustam Effendi berdekatan dengan Pasar 16 Ilir. Bagi para PKL kutipan retribusi yang mereka berikan itu tidak menjadi masalah, mereka bahkan membayar rutin retribusi itu, yang penting mereka dapat berjualan dan mencari nafkah di area tersebut. Harapan PKL, dengan mereka membayar retribusi, jadi kepada pemerintah untuk tidak menggusur dan merelokasi keberadaan mereka. Kesalahan pemerintah adalah dengan melakukan kutipan retribusi kepada para PKL, karena itu sama halnya dengan memberikan izin kepada mereka untuk berjualan di kawasan Rustam Effendi. Hal itu sangat bertentangan dengan Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2017 yang dimana pemerintah menginginkan kawasan Rustam Effendi bebas dari PKL karena kawasan Rustam Effendi merupakan jalan utama di Kota Palembang. Pemerintah juga berencana merelokasi PKL yang berada di kawasan Rustam Effendi ke Pasar Lemabang, namun para PKL tetap bertahan di area tersebut. Adapun alasan mereka tidak mau pindah karena kebanyakan dari PKL yang berjualan disana itu adalah preman pasar dan sudah beroperasi lama, selain itu Pasar Lemabang sampai saat ini masih sepi pengunjung dan akan berdampak pada pendapatan para PKL apabila mereka direlokasi ke pasar tersebut. Hal-hal seperti itulah yang kerap menjadi penghambat pemerintah dalam melakukan penertiban PKL. Selain itu, sanksi yang diberikan pemerintah juga belum tegas dan tidak memberikan efek jera kepada para PKL. Sehingga para PKL tetap berjualan di lokasi yang sudah jelas dilarang tersebut. Bagaimana mungkin penertiban dan relokasi bisa berjalan dengan lancar, sedangkan pemerintah sendiri belum tegas dalam memberikan sanksi, terlebih lagi pemerintah masih melakukan kutipan retribusi kepada para PKL. Oleh karena itu, tidak heran apabila kebijakan yang telah dibuat implementasinya belum maksimal. Pemerintah belum konsisten dan kompak dalam menyikapi keberadaan PKL ini. Kutipan retribusi dan sanksi yang kurang tegas lah yang menjadi penyebab penertiban PKL tidak pernah selesai selama ini di kawasan Rustam Effendi.

### **Upaya yang dilakukan pemerintah**

Akibat dari hambatan-hambatan yang terjadi dalam Implementasi Peraturan Walikota Nomor 37 Tahun 2017 dalam penataan dan pemberdayaan pedagang kaki lima di Kawasan Rustam Effendi, adapun upaya yang dilakukan pemerintah sebagai berikut: 1. Upaya yang dilakukan pemerintah berupa solusi dari masalah yang ada di Kawasan Rustam Effendi, yaitu kemacetan lalu lintas serta ketidaktertiban kota. Solusi yang diberikan adalah merelokasi para pedagang kaki lima yang berada di kawasan tersebut ke lokasi yang telah disediakan oleh pemerintah yaitu Pasar Lemabang. 2. Upaya yang dilakukan pemerintah saat ini untuk memaksimalkan pelaksanaan kebijakan yaitu dengan melakukan koordinasi ulang bersama pihak-pihak yang terkait. Sehingga tidak ada tumpang tindih aturan yang dilakukan pemerintah di kawasan tersebut dan implementasi dapat berjalan dengan baik. 3. Upaya yang dilakukan pemerintah untuk memberi efek jera kepada para PKL yang masih berjualan di lokasi tersebut yaitu dengan cara menyita barang dagangan para PKL kemudian memberikan pembinaan dan pengarahan terkait kebijakan yang ada, agar para PKL lebih paham tujuan dari pemerintah dalam melakukan penataan dan relokasi. 4. Dalam mengatasi kemacetan yang sering terjadi di kawasan tersebut, pemerintah telah melakukan upaya pembatasan jam berjualan bagi para PKL. Jadi para PKL tetap diperbolehkan berjualan sementara pada pukul 13.00-17.00 selain jam tersebut PKL sama sekali dilarang berjualan di kawasan tersebut guna mengurangi kemacetan lalu lintas.

### **Solusi:**

Solusi atau pendekatan yang dapat dilakukan adalah:

- Tetap dilakukannya peraturan temporal waktu jualan untuk pedagang kaki lima.
- Dilakukannya penataan kios perdagangan secara temporer (tidak permanen) dengan atraktif/menarik.
- Pengaturan komposisi maksimal penggunaan ruang yang dipakai pedagang kaki lima agar pejalan kaki dapat digunakan oleh pejalan kaki.
- Atau dilakukannya alokasi ruang untuk pedagang kaki lima.

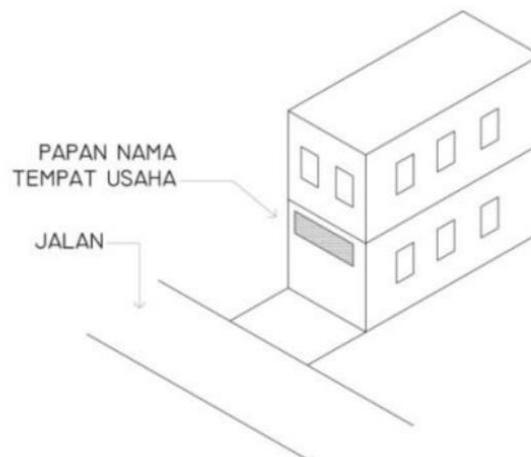
### **5.2.7 Analisa Sistem Penanda (Signage)**

Sistem penanda di lokasi ini bermacam-macam sesuai dengan petanda masing-masing bangunan dan jalan. Papan informasi yang di pasang di koridor jalan Rustam Effendi memberikan kesan saling mendominasi sehingga terlihat mengganggu visual. Keberadaan tata informasi tersebut sebagai alat penanda bagi setiap toko/tempat usaha perdagangan dan jasa. Agar tidak berkesan semerawut, maka diperlukannya pengaturan dan penempatan yang berguna untuk kesan visual kawasan. Berdasarkan studi literatur maka beberapa hal yang perlu di tata untuk mendapatkan keseragaman visual yaitu berkaitan dengan penempatan, ukuran, ketinggian, dan luasan.

## **Solusi:**

Beberapa studi aturan untuk penataan tata informasi adalah seperti berikut ini.

1. Papan nama toko/tempat usaha yang menempel pada dinding depan adalah tidak lebih dari 15% dari luas dinding. Perletakkan papan nama adalah di lantai 1 pada dinding bagian atas. Setiap perletakkan harus di tata agar serasi dengan toko atau tempat usaha di sebelahnya.
2. Papan reklame yang berada di dinding depan bangunan hanya boleh diletakkan pada lantai dua dengan luas maksimal 50% dari luas dinding bagian depan lantai dua.
3. Papan iklan layanan masyarakat yang di selenggarakan oleh sponsor, wajib memiliki izin dari pemerintah daerah setempat, luas bidang sponsor adalah 10% dari luas keseluruhan panel papan iklan.
4. Papan nama neon box toko/tempat usaha yang terletak di depan persil memiliki ukuran luas maksimal 1,2 m<sup>2</sup> dengan ketinggian 2 meter dari atas tanah. Jarak minimal antara satu dan lainnya adalah 2 meter.
5. Papan reklame/baliho berukuran 3x6 meter, dengan ketinggian papan panel dari tanah adalah 3 meter. Bagian sisi papan panel tidak boleh menjorok ke arah badan jalan.



**Gambar 5-24 Penempatan Letak Papan Nama Toko/Tempat Usaha pada Bagian Muka Bangunan**



**Gambar 5-25 Ukuran Papan Neon Box Nama Tempat Usaha dan Ukuran Baliho**

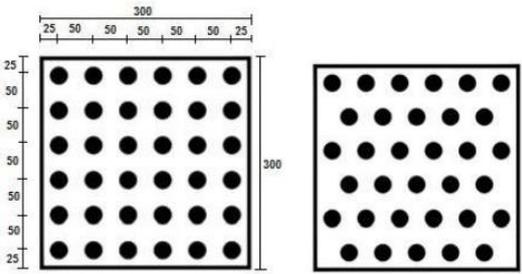
Dengan adanya ketentuan dan peraturan pada perletakkan tata informasi diharapkan dapat menciptakan keberadaan tata informasi yang teratur dan seragam.

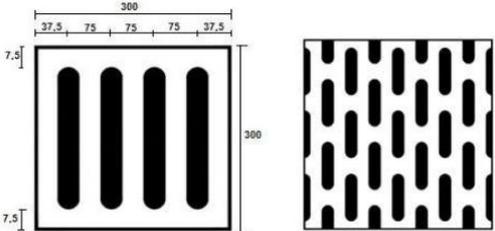
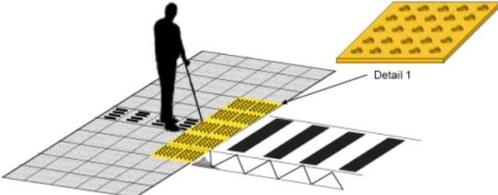
### 5.3 SINTESA

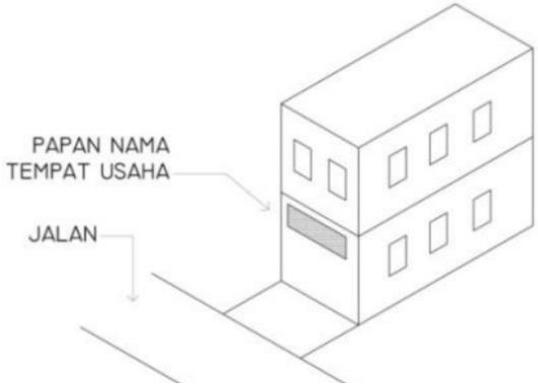
Dari keseluruhan analisa yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa permasalahan serta pendekatan atau solusi yang dapat diterapkan pada kawasan koridor jalan Rustam Effendi adalah sebagai berikut:

**Tabel 5-11 Sintesa Analisa serta Solusi yang Dapat Diterapkan**

Faktor	Permasalahan	Solusi/Pendekatan
Tata Bangunan	Fasad bangunan/image kawasan	Penyamaan skema warna bangunan yang menyatu
Aksesibilitas dan parkir	Jalan Rustam Effendi yang mengalami penurunan kualitas jalan	Dilakukakannya perbaikan secara optimal guna meningkatkan kualitas jalan di kawasan tersebut
	Ketidakmampuan Kawasan ini untuk menampung semua kendaraan yang akan parkir maupun yang hanya lewat	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menggunakan meteran parkir di sepanjang jalan Rustam Effendi</li> </ul>

Faktor	Permasalahan	Solusi/Pendekatan
		 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memanfaatkan Gedung yang tidak/kurang dimaksimalkan disekitar jalan Rustam Effendi sebagai Gedung parkir dengan <b><u>Gedung Dika</u></b> sebagai alternatif Gedung terpilih.</li> </ul>
<p>Jalur Pejalan Kaki</p>	<p>Perlu adanya pedestrian ways dan penyamaan perkerasan jalur pedestrian dengan motif yang berkesinambungan dan penyediaan jalur penyeberangan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyediaan <i>sidewalk</i> yang nyaman untuk berpapasan dan aman bagi pengguna kebutuhan khusus, penekanan area tepi <i>sidewalk</i> dengan curbs, penekanan area penyeberangan,</li> <li>• Penyediaan sreet corner untuk pergerakan pedestrian yang nyaman.</li> <li>• Penyediaan tempat sampah, pot tanaman yang merata, bangku pada <i>sidewalk</i> dan pengaturang mengenai <i>signage</i>.</li> </ul> <p>Dengan ketentuan sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Lebar trotoar minimal = 2-2,5 meter</li> <li>○ Penyeberangan yang akan dipakai adalah penyeberangan sebidang dengan jenis zebra-cross</li> <li>○ Fasilitas pejalan kaki untuk pengguna berkebutuhan khusus: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Menggunakan lajur pemandu berupa ubin kubah sebagai peringatan</li> </ul> </li> </ul> 

Faktor	Permasalahan	Solusi/Pendekatan
		<p>dan ubin garis sebagai pengarah</p>  <p>ditempatkan pada sepanjang jalur pejalan kaki, ubin pengarah harus memiliki ruang kosong 60mm pada kiri kanan ubin, penyusunan ubin garis harus berupa garis lurus, dan juga terdapat ubin peringatan</p>  <p>ditempatkan pada ujung pedestrian dengan lebar minimal “strip: ubin peringatan adalah 600mm.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Fasilitas pendukung berupa: rambu dan marka, pengendalian kecepatan, lampu penerangan fasilitas pejalan kaki, pagar pengaman, pelindung/peneduh, jalur hijau, tempat duduk, tempat sampah, drainase, serta bolar.</li> </ul>
Sarana dan Prasarana	Drainase dipenuhi dengan sampah	Dilakukannya perbaikan drainase, karena terdapat drainase yang rusak (sedangkan Kawasan ini memakai jenis drainase tertutup) sehingga drainase yang rusak tersebut digunakan para pelaku kegiatan sebagai tempat pembuangan sampah.
Aktivitas Pendukung	Banyaknya pedagang kaki lima di sepanjang jalan Rustam Effendi,	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan temporal waktu jualan PKL</li> <li>• Penataan kios perdagangan secara temporer (tidak permanen) dengan atraktif/menarik</li> <li>• Pengaturan komposisi maksimal penggunaan ruang yang dipakai PKL agar pejalan kaki dapat digunakan oleh pejalan kaki</li> <li>• Alternatif alokasi ruang untuk PKL</li> </ul>

Faktor	Permasalahan	Solusi/Pendekatan
Sistem Penanda (Signage)	Papan informasi yang di pasang di koridor jalan Rustam Effendi memberikan kesan saling mendominasi sehingga terlihat mengganggu visual	<p>Beberapa studi aturan untuk penataan tata informasi adalah seperti berikut ini:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Papan nama toko/tempat usaha yang menempel pada dinding depan adalah tidak lebih dari 15% dari luas dinding. Perletakkan papan nama adalah di lantai 1 pada dinding bagian atas. Setiap perletakkan harus di tata agar serasi dengan toko atau tempat usaha di sebelahnya.</li> <li>2. Papan reklame yang berada di dinding depan bangunan hanya boleh diletakkan pada lantai dua dengan luas maksimal 50% dari luas dinding bagian depan lantai dua.</li> <li>3. Papan iklan layanan masyarakat yang di selenggarakan oleh sponsor, wajib memiliki izin dari pemerintah daerah setempat, luas bidang sponsor adalah 10% dari luas keseluruhan panel papan iklan.</li> <li>4. Papan nama neon box toko/tempat usaha yang terletak di depan persil memiliki ukuran luas maksimal 1,2 m<sup>2</sup> dengan ketinggian 2 meter dari atas tanah. Jarak minimal antara satu dan lainnya adalah 2 meter.</li> <li>5. Papan reklame/baliho berukuran 3x6 meter, dengan ketinggian papan panel dari tanah adalah 3 meter. Bagian sisi papan panel tidak boleh menjorok ke arah badan jalan.</li> </ol>  <p>The diagram illustrates a building facade with a sign labeled 'PAPAN NAMA TEMPAT USAHA' (Business Place Name Sign) mounted on the upper part of the ground floor. Below the sign, the street is labeled 'JALAN'. The building has multiple windows and a door on the ground floor.</p>

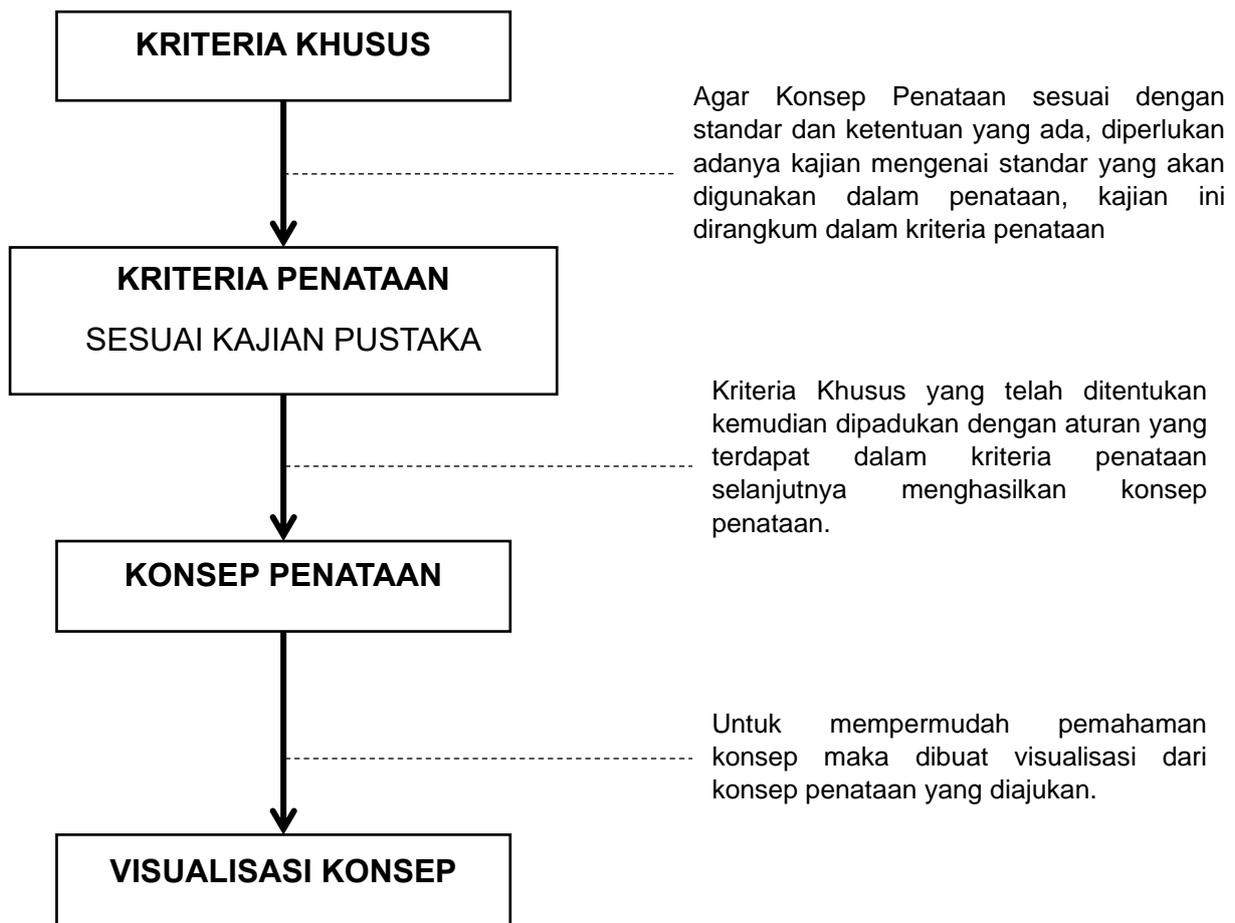
Faktor	Permasalahan	Solusi/Pendekatan
		
Fasad Kawasan	Tidak terdapat landmark,	<p>Penggunaan lampu dengan ornement sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan, dan meletakkan ornement pada persimpangan jalan dapat dijadikan sebagai identitas kawasan tersebut. (Peraturan Gubernur Sumatera Selatan Nomor 7 Tahun 2022 tentang Arsitektur Bangunan Gedung Berornamen Jati Diri Budaya)</p>

Sumber: Analisa, 2023

**BAB 6**  
**KONSEP DAN DESAIN KAWASAN**  
**PERENCANAAN**

# BAB 6 KONSEP DAN DESAIN KAWASAN PERENCANAAN

Tahap berikutnya dapat dilihat di dalam diagram di bawah ini yaitu menentukan kriteria penataan, lalu masuk ke konsep penataan dan dilanjutkan dengan pembuatan visualisasi konsepnya.



## 6.1 KONSEP PENATAAN PADA JL. RUSTAM EFFENDI

Sebelum menentukan konsep penataan pada jalan Rustam Effendi ini, dilakukan perumusan hasil keseluruhan analisa yang telah dilakukan. Hasil tersebut berupa kriteria khusus bagi penataan ruang luar koridor sesuai dengan aspek yang telah ditentukan. Proses selanjutnya adalah menentukan kriteria penataan sebagai panduan bagi konsep penataan pada tahap selanjutnya sesuai dengan kriteria khususnya. Kriteria penataan memiliki aspek amatan sesuai dengan karakternya, dan dapat dijabarkan seperti tabel berikut ini:

**Tabel 6-1 Kriteria Penataan**

No.	Aspek	Kriteria Penataan
1	Kualitas Ruang Luar Pada Koridor	Area pejalan kaki pada semua area harus memiliki fasilitas dan elemen ruang luar yang sesuai dengan standar
	Panduan Kriteria Penataan Kualitas Ruang Luar Pada Koridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area pejalan kaki: memiliki lebar minimum 2 m – 2,5 m sesuai dengan Analisa yang telah dilakukan</li> <li>• Memiliki jalur fasilitas untuk pengguna berkebutuhan khusus seperti menggunakan lajur pemandu berupa ubin kubah sebagai peringatan dan ubin garis sebagai pengarah.</li> <li>• Di sepanjang jalan diberi fasilitas pendukung berupa rambu dan marka, pengendalian kecepatan, lampu penerangan, tempat duduk, pelindung/peneduh, tempat sampah, dan drainase</li> <li>• Di sepanjang jalan diberi vegetasi area hijau dan juga pembatas antar area pejalan kaki dengan area kendaraan.</li> <li>• Penyeberangan jalan: berada di setiap persimpangan jalan baik itu simpang tiga maupun persimpangan empat.</li> <li>• Lajur Kendaraan, 9,80 m (semula memiliki lebar 10,5 m)</li> <li>• Lajur Pejalan Kaki sebesar 2,25 m</li> <li>• Serta jalan dengan sirkulasi satu arah sebagai tindak lanjut dari peraturan yang telah ada.</li> </ul>
2	Keterhubungan Ruang Luar Pada Koridor	Ruang luar yang ada harus memiliki keterhubungan secara visual oleh adanya dua deret massa atau lebih dan membentuk ruang.
	Panduan Kriteria Penataan Kualitas Ruang Luar Pada Koridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elemen lantai trotoar: ruang luar dan akses pejalan kaki harus jelas orientasinya, saling terhubung dan tidak terpotong oleh fungsi lainnya.</li> <li>• Vegetasi dan lampu penerang: elemen fisik dan visual pada koridor jalan Rustam Effendi harus dapat menghubungkan ruang-ruang luar yang ada.</li> </ul>
3	Identitas yang ada pada koridor	Elemen fisik dan visual yang ada pada koridor ini harus memiliki kesan atau citra budaya Palembang/Sumatera Selatan.
	Panduan kriteria penataan identitas yang ada pada koridor	Penggunaan ornament yang khas akan budaya Palembang dapat diterapkan pada desain di sepanjang jalan Rustam Effendi.

No.	Aspek	Kriteria Penataan
4	Aspek Manusia pada Koridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruang luar yang ada harus dapat memberikan kenyamanan penggunaannya sesuai dengan standar yang ada.</li> <li>• Ruang luar yang ada harus memenuhi standar desain jalan setapak atau trotoar dan dapat mengakomodir kebutuhan difabel.</li> <li>• Ruang luar yang ada harus dapat membuat penggunaannya berinteraksi dengan tatanan fisik lingkungannya.</li> <li>• Ruang luar yang ada harus dapat memberikan akses dan kesan yang baik menuju lokasi tujuan.</li> </ul>

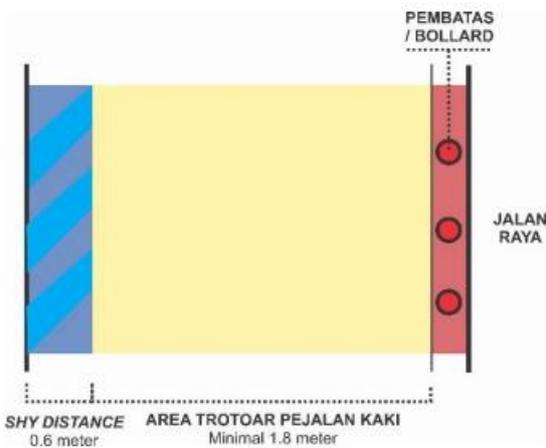
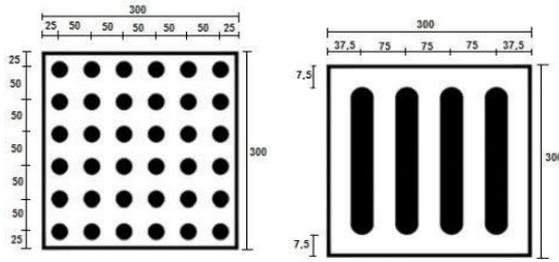
Konsep utama penataan koridor jalan Rustam Effendi adalah Konsep Livable Streets. Konsep ini pertama kali dikemukakan oleh Donald Appleyard pada tahun 1981. Dalam bukunya, Appleyard (1981) mengemukakan bahwa livable streets merupakan jalan yang dirancang untuk memfasilitasi semua perjalanan yang aman dan nyaman, termasuk kendaraan bermotor, pejalan kaki, angkutan umum, dan pengendara sepeda. Selain itu, beliau juga berpendapat bahwa jalan yang ideal harus aman, memberikan Kesehatan, hijau, menyenangkan, melibatkan Masyarakat, dan dapat menjadi sarana bermain dan belajar untuk anak-anak. Dalam penerapannya, livable streets memiliki beberapa prinsip, yaitu penyediaan pilihan transportasi yang banyak, peningkatan jumlah perumahan yang terjangkau, meningkatkan daya saing ekonomi, dan melibatkan Masyarakat dalam pengembangan jalan dan kepedulian terhadap lingkungan.

Selanjutnya menurut (Simond, 1994) didalam menciptakan lingkungan yang berdata hidup (livable), terutama di jalan, harus memenuhi beberapa aspek seperti efisien, aman, nyaman, menyenangkan, dan juga terdapat variasi dengan jalur pejalan kaki. (Jacobs, 1993) mengungkapkan jika terdapat banyak aktivitas manusia di jalan-jalan yang terdapat di kota, maka kota tersebut akan hidup dan menarik. Begitu juga sebaliknya, jika jalan-jalan yang ada di kota tidak terlihat ramai atau tidak ada aktivitas sama sekali maka kota tersebut akan hampa. Keberadaan jalan sebagai tempat untuk melakukan berbagai macam aktivitas manusia menjadi isu penting saat ini. Terutama setelah muncul kesadaran bahwa dalam beberapa waktu terakhir, jalan-jalan di berbagai kota didominasi oleh kendaraan bermotor daripada aktivitas manusia. Padahal, aktivitas manusia di jalan merupakan penentu kota tersebut hidup atau tidak.

## 6.2 KONSEP RUANG LUAR KORIDOR JL. RUSTAM EFFENDI

Aspek kualitas ruang luar pada koridor

### KONSEP 1 : AREA PEJALAN KAKI

Kriteria Khusus Kualitas ruang luar pada koridor	
Ruang luar pada koridor jalan Rustam Effendi sebaiknya memiliki elemen-elemen ruang luar yang sesuai dengan standar dan dapat mewadahi aktivitas manusia di dalamnya.	
Kriteria Penataan	
Area pejalan kaki pada semua area harus memiliki fasilitas yang sesuai dengan standar.	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Area pejalan kaki: memiliki lebar minimum 2 m – 2,5 m sesuai dengan Analisa yang telah dilakukan</li> <li>2. Memiliki jalur fasilitas untuk pengguna berkebutuhan khusus seperti menggunakan lajur pemandu berupa ubin kubah sebagai peringatan dan ubin garis sebagai pengarah.</li> </ol>	
Konsep Penataan	
<p>Area pejalan kaki pada koridor jalan Rustam Effendi setidaknya memiliki lebar minimal 2,0 meter untuk akses pejalan kakinya, tanpa terhalangi oleh jenis kegiatan lainnya.</p> <p>Untuk fasilitas pendukung pengguna berkebutuhan khusus disediakan jalur “<i>blind path</i>” di sepanjang jalan Rustam Effendi.</p>	 <p>The diagram illustrates the sidewalk layout. On the left, a blue and grey striped area represents the 'SHY DISTANCE' of 0.6 meters. To its right is a yellow 'AREA TROTOAR PEJALAN KAKI' (sidewalk area) with a minimal width of 1.8 meters. Further right is a red 'JALAN RAYA' (road) with 'PEMBATAS / BOLLARD' (bollards) indicated by red circles.</p>  <p>The 'BLIND PATH' section shows two patterns of tactile paving. The first pattern consists of a grid of circular tiles (dome-shaped) with dimensions 300mm by 300mm. The second pattern consists of four vertical rectangular tiles with a width of 75mm and a height of 300mm, with 7.5mm gaps between them.</p>

**KONSEP 2 : FASILITAS PENDUKUNG AREA PEJALAN KAKI**

**Kriteria Khusus Kualitas ruang luar pada koridor**

Ruang luar pada koridor jalan Rustam Effendi sebaiknya memiliki elemen-elemen ruang luar yang sesuai dengan standar dan dapat mewadahi aktivitas manusia di dalamnya.

**Kriteria Penataan**

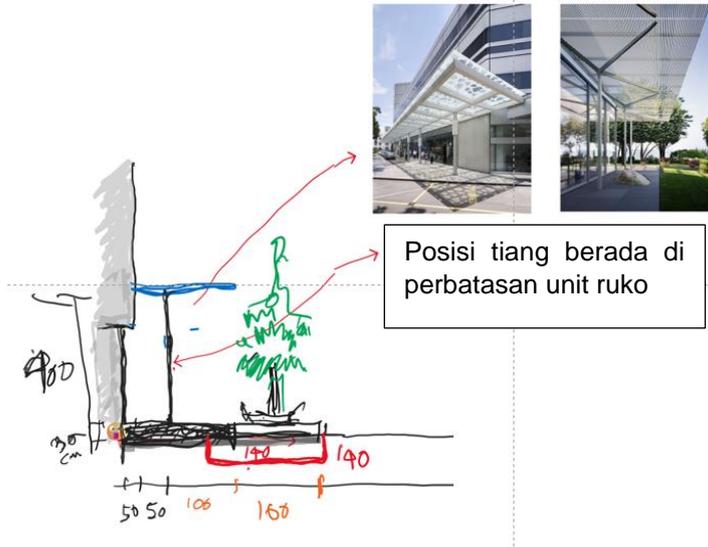
Di sepanjang jalan diberi fasilitas pendukung berupa rambu dan marka, pengendalian kecepatan, lampu penerangan, tempat duduk, pelindung/peneduh, tempat sampah, dan drainase

**Konsep Penataan**

- **Lampu penerangan**

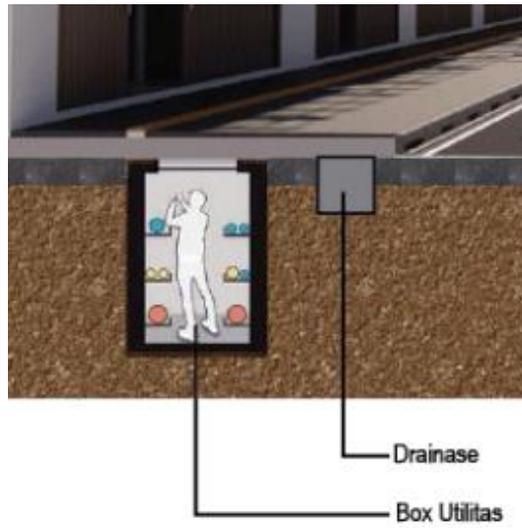


- **Pelindung/Peneduh**

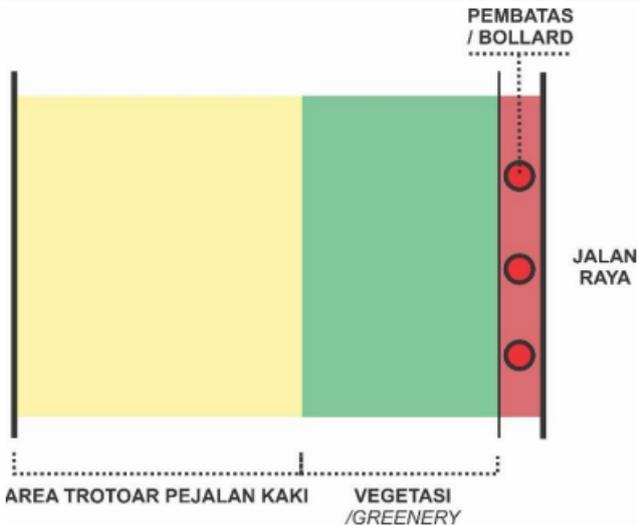




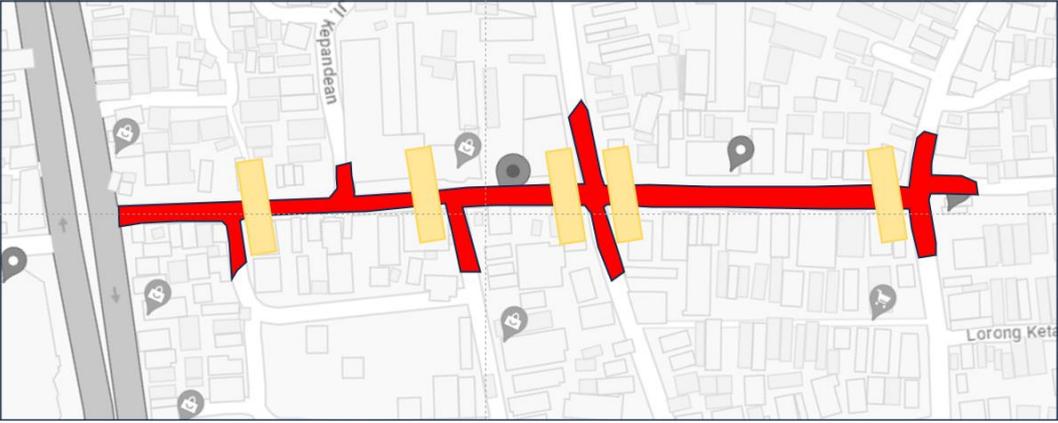
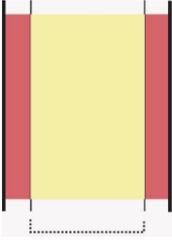
- Drainase



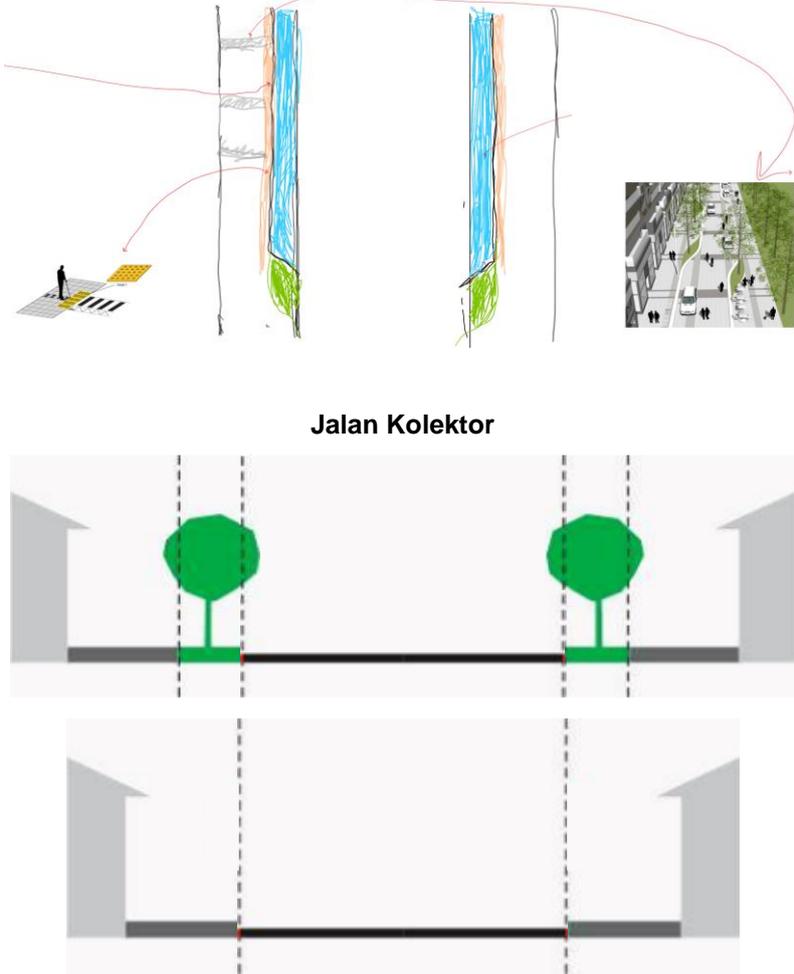
**KONSEP 3 : FASILITAS UMUM & TAMAN**

<b>Kriteria Khusus Kualitas ruang luar pada koridor</b>	
Ruang luar pada koridor jalan Rustam Effendi sebaiknya memiliki elemen-elemen ruang luar yang sesuai dengan standar dan dapat memwadahi aktivitas manusia di dalamnya.	
<b>Kriteria Penataan</b>	
Di sepanjang jalan diberi vegetasi area hijau dan juga pembatas antar area pejalan kaki dengan area kendaraan.	
<b>Konsep Penataan</b>	
Fasilitas taman ditempatkan pada ruang luar koridor jalan Rustam Effendi. Akses pejalan kaki tidak terganggu taman. Terdapat bollard sebagai pengaman dan pembatas.	 <p>The diagram illustrates a cross-section of a street layout. From left to right, it shows a yellow rectangular area labeled 'AREA TROTOAR PEJALAN KAKI' (Pedestrian Sidewalk Area). This is followed by a green rectangular area labeled 'VEGETASI / GREENERY'. To the right of the greenery is a red vertical strip containing three red circles, labeled 'PEMBATAS / BOLLARD'. Further to the right is a white area labeled 'JALAN RAYA' (Main Road). A dashed line indicates the boundary between the pedestrian area and the greenery.</p>

**KONSEP 4 : PENYEBERANGAN JALAN**

<b>Kriteria Khusus Kualitas ruang luar pada koridor</b>	
Ruang luar pada koridor jalan Rustam Effendi sebaiknya memiliki elemen-elemen ruang luar yang sesuai dengan standar dan dapat mewadahi aktivitas manusia di dalamnya.	
<b>Kriteria Penataan</b>	
Area pejalan kaki pada semua area harus memiliki fasilitas yang sesuai dengan standar. 1. Penyeberangan jalan jaraknya harus di antara 120 sampai 180 meter antar satu dengan yang lain.	
Catatan:  Dikarenakan tingkat pengguna jalan di Kawasan ini cukup tinggi sehingga, konsep yang dapat diterapkan adalah dengan meletakkan titik penyeberangan jalan di persimpangan jalan baik itu simpang tiga maupun simpang empat.	
<b>Konsep Penataan</b>	
Pada setiap area ruang luar koridor diberikan penyeberangan jalan yang mudah dicapai oleh pejalan kaki, material dan bentuknya disesuaikan dengan visual sekitar pada area yang ada.	
	
Penyeberangan jalan di dalam koridor dibagi menjadi 5 area. Material yang dipakai pada penyeberangan jalan dapat dibuat sama dengan trotoar (tidak harus aspal dan cat), untuk menambah keterhubungan	 <p><b>Area Penyeberangan</b></p>

**KONSEP 5 : STANDAR JALAN KOLEKTOR**

<b>Kriteria Khusus Kualitas ruang luar pada koridor</b>
Ruang luar pada koridor jalan Rustam Effendi sebaiknya memiliki elemen-elemen ruang luar yang sesuai dengan standar dan dapat mewadahi aktivitas manusia di dalamnya.
<b>Kriteria Penataan</b>
<ol style="list-style-type: none"><li>1. Lajur Kendaraan, 9,80 m (semula memiliki lebar 10,5 m)</li><li>2. Lajur Pejalan Kaki sebesar 2,25 m</li><li>3. Serta jalan dengan sirkulasi satu arah sebagai tindak lanjut dari peraturan yang telah ada.</li></ol>
<b>Konsep Penataan</b>
 <p data-bbox="703 1272 890 1301"><b>Jalan Kolektor</b></p> <p data-bbox="204 1854 1390 1977">Koridor memiliki jalur kendaraan, jalur hijau (di beberapa titik), dan jalur pejalan kaki tanpa adanya parkir di sepanjang jalan Rustam Effendi. Seluruh elemen pada setiap zona jalur yang ada ditata sesuai dengan standar kriteria penataan.</p>

**KONSEP 6 : MANUSIA DAN AKTIVITAS LAINNYA**

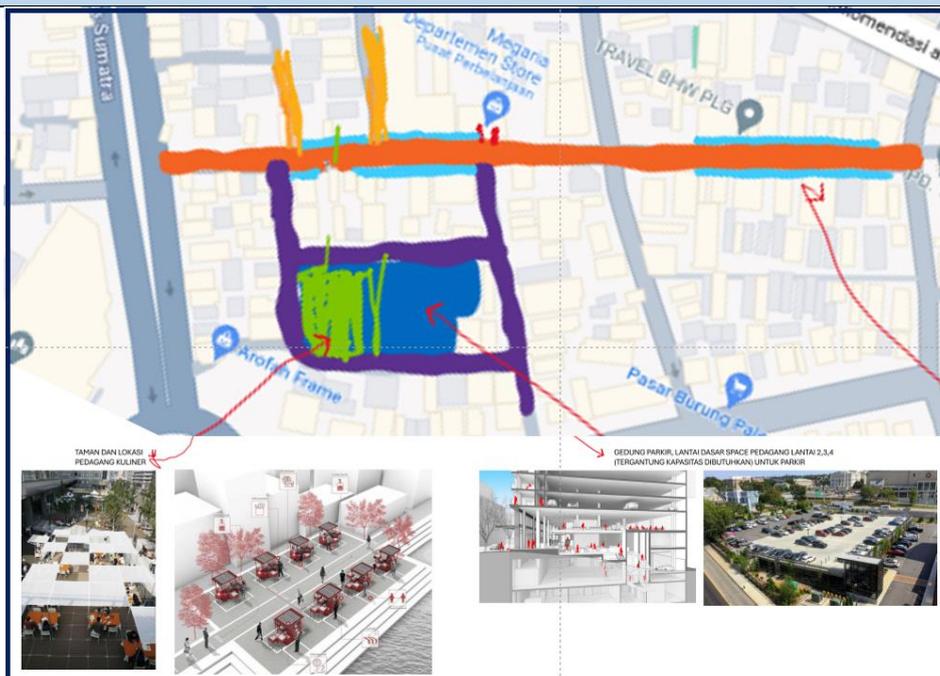
**Kriteria Khusus Aspek Manusia Pada Koridor**

Aspek manusia pada koridor jalan Rustam Effendi sangat diperlukan karena manusia sebagai pelaku utama sehingga ruang luar yang baik dapat memberikan rasa aman, dan nyaman yang sebaiknya memiliki elemen-elemen ruang luar yang sesuai dengan standar dan dapat memwadahi aktivitas manusia di dalamnya.

**Kriteria Penataan**

- Ruang luar yang ada harus dapat memberikan kenyamanan penggunaannya sesuai dengan standar yang ada.
- Ruang luar yang ada harus memenuhi standar desain jalan setapak atau trotoar dan dapat mengakomodir kebutuhan difabel.
- Ruang luar yang ada harus dapat membuat penggunaannya berinteraksi dengan tatanan fisik lingkungannya.
- Ruang luar yang ada harus dapat memberikan akses dan kesan yang baik menuju lokasi tujuan.
- Serta dapat menyediakan kebutuhan penunjang lainnya yang mengakomodir aktivitas lainnya seperti area kuliner, area penampungan parkir, zona bermain, maupun area lainnya.

**Konsep Penataan**



Penggunaan gedung **Pusat Perbelanjaan Dika** sebagai fasilitas Gedung parkir, guna menyelesaikan permasalahan kebutuhan parkir, serta pemanfaatan lainnya disekitar area tersebut sebagai area kuliner, yang pada saat dilakukannya kegiatan ini masih berada di jalan Beringin Jenggut dan berada di antara penjual sepatu, tirai dll.



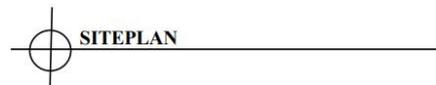
Untuk akses menuju ke area gedung **Pusat Perbelanjaan Dika**, dapat diakses melalui jalan lingkungan dengan konsep penataan jalur seperti gambar di bawah.



### 6.3 DESAIN PERENCANAAN KAWASAN



LEGENDA	
1	JL. JENDRAL SUDIRMAN
2	JL. T.P. RUSTAM EFFENDI
3	JL. BERINGIN JENGGUT
4	JL. KOLONEL ATMO
5	JL. SAYANGAN
6	GEDUNG PARKIR
7	WISATA KULINER
8	MASJID AGUNG PALEMBANG



**Gambar 6-1 Siteplan Penataan Kawasan Jalan Rustam Effendi**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-2 Perspektif Kawasan (1)**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-3 Perspektif Kawasan (2)**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-4 Perspektif Kawasan (3)**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-5 Perspektif Kawasan (4)**

*Sumber: Desain, 2023*



 : Blind Path

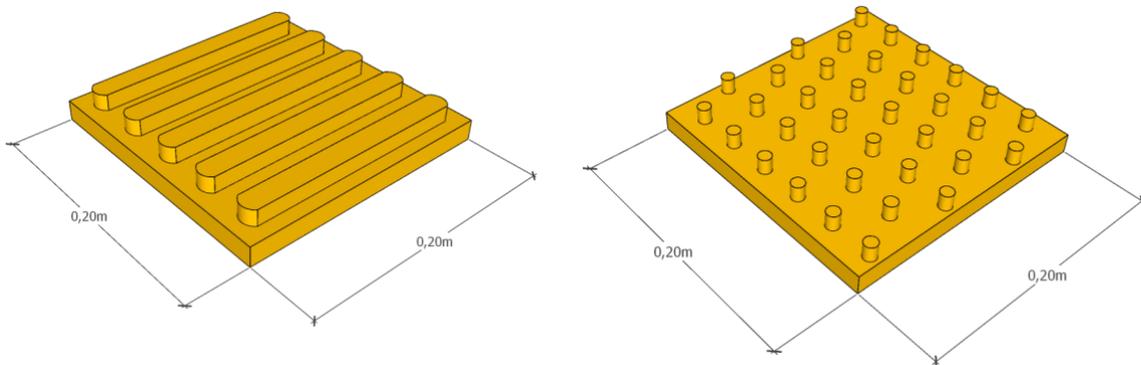
**Gambar 6-6 Rencana Perletakan Blind Path**

*Sumber: Desain, 2023*



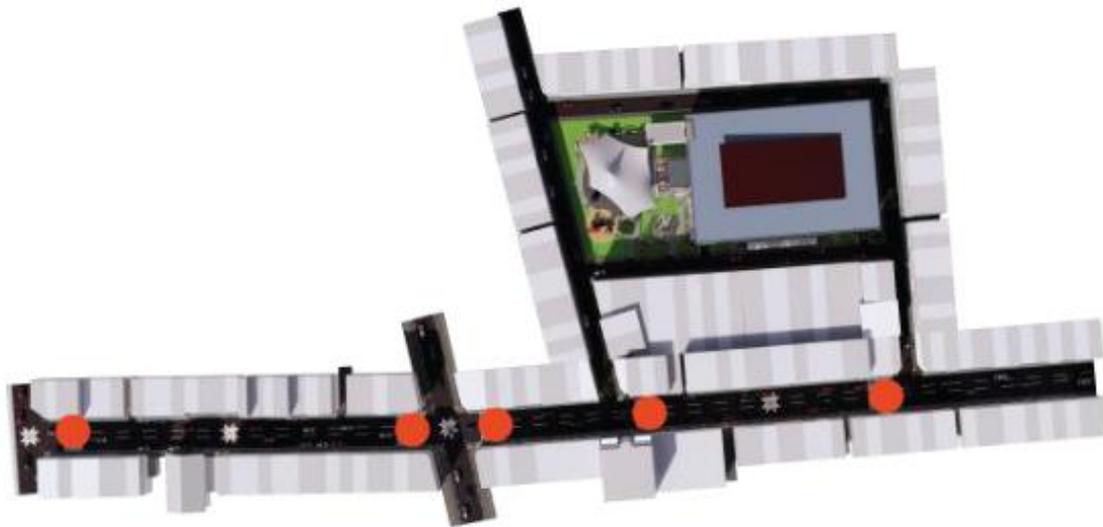
**Gambar 6-7 Suasana Area Blind Path**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-8 Detail Blind Path**

*Sumber: Desain, 2023*



 : Titik Penyebrangan

**Gambar 6-9 Rencana Titik Penyebrangan**

*Sumber: Desain, 2023*



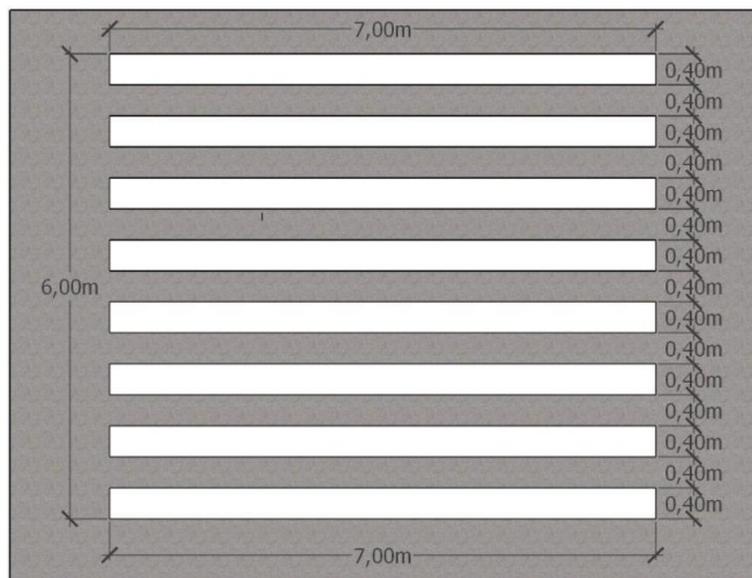
**Gambar 6-10 Suasana Area Zebra Cross (1)**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-11 Suasana Area Zebra Cross (2)**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-12 Detail Zebra Cross**

*Sumber: Desain, 2023*



● : Bollard

**Gambar 6-13 Rencana Titik Perletakan Bollard**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-14 Suasana Area Perletakan Bollard (kiri) dan Detail Bollard (kanan)**

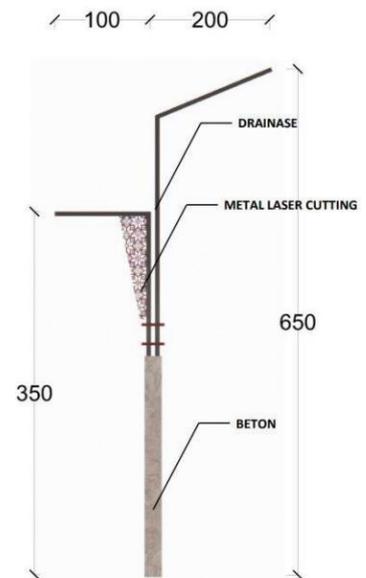
*Sumber: Desain, 2023*



● : Lampu

**Gambar 6-15 Rencana Titik Lampu**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-16 Suasana Disekitar Area Titik Lampu Jalan (Kiri) Dan Detail Lampu Jalan (Kanan)**

*Sumber: Desain, 2023*



● : Kursi

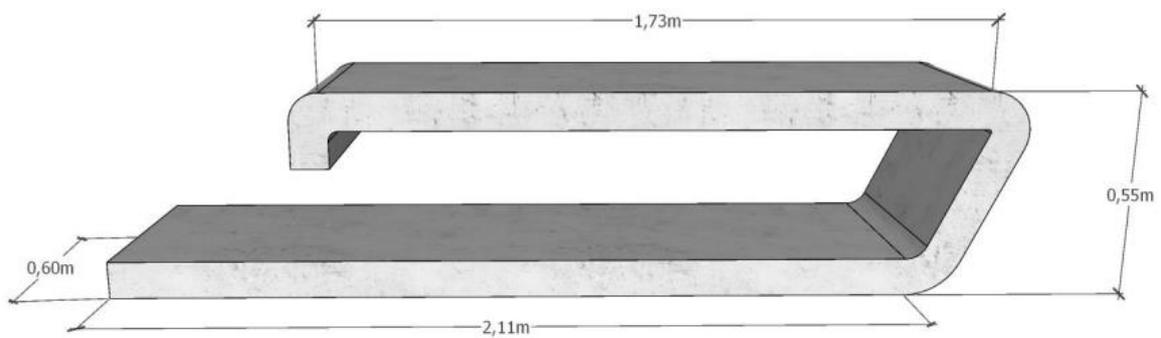
**Gambar 6-17 Rencana Titik Perletakan Bench**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-18 Suasana di Area Bench**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-19 Detail Bench**

*Sumber: Desain, 2023*



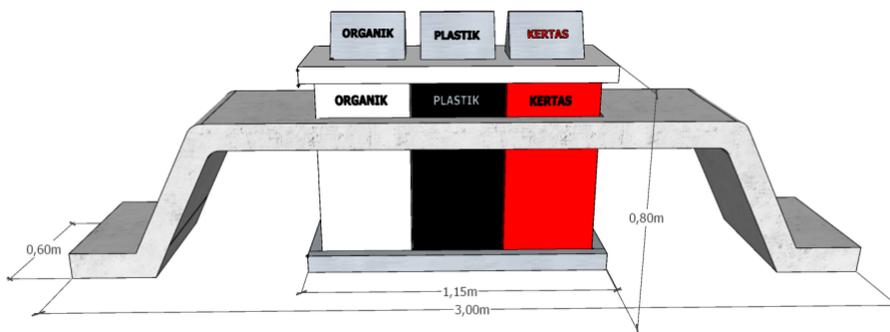
**Gambar 6-20 Rencana Titik Perletakan Kotak Sampah**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-21 Suasana Disekitar Kotak Sampah**

*Sumber: Desain, 2023*



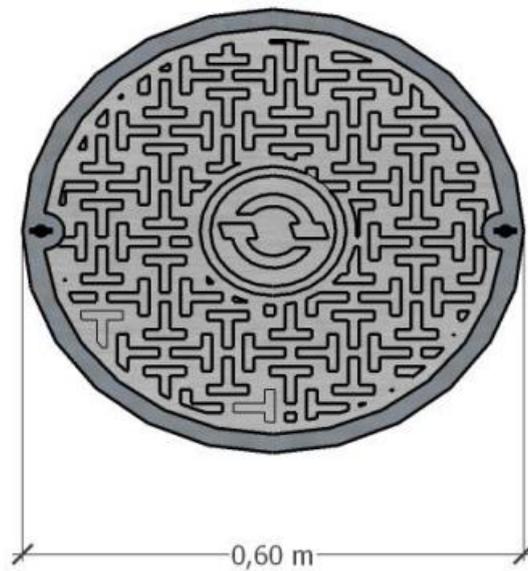
**Gambar 6-22 Detail Kotak Sampah**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-23 Rencana Titik Perletakan Bak Kontrol**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-24 Detail Bak Kontrol**

*Sumber: Desain, 2023*



-  : Pohon Palembang Botol
-  : Perdu

**Gambar 6-25 Rencana Vegetasi**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-26 Potongan Jalan**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-27 Potongan Drainase**

*Sumber: Desain, 2023*



 : Wisata Kuliner

**Gambar 6-28 Titik Fasilitas Penunjang (Wisata Kuliner)**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-29 3D Fasilitas Penunjang (Wisata Kuliner) 1**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-30 3D Fasilitas Penunjang (Wisata Kuliner) 2**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-31 3D Fasilitas Penunjang (Wisata Kuliner) 3**

*Sumber: Desain, 2023*



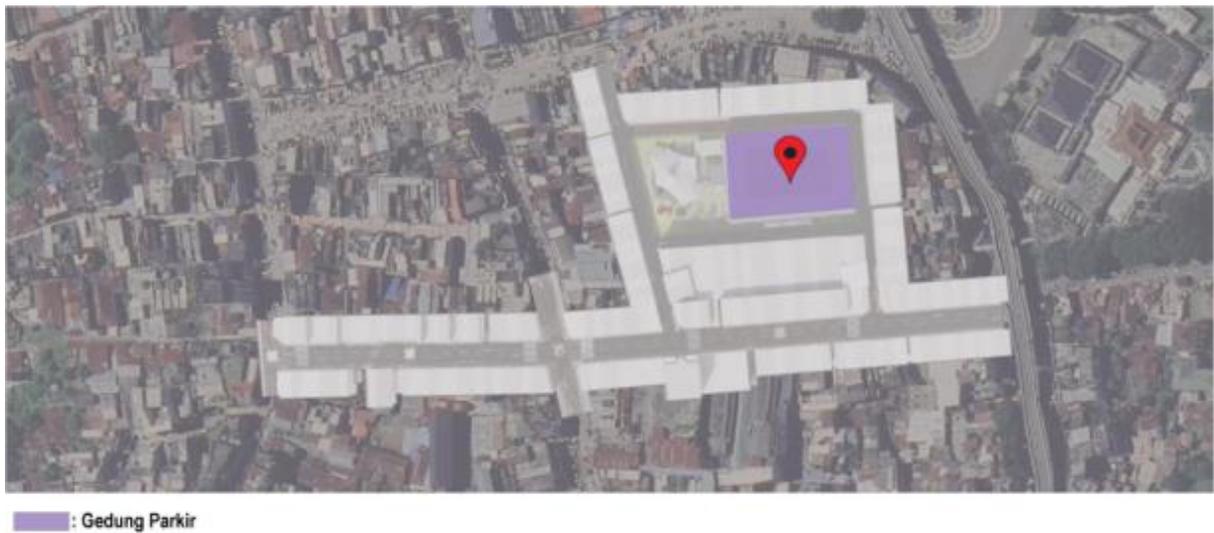
**Gambar 6-32 3D Fasilitas Penunjang (Wisata Kuliner) 4**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-33 3D Fasilitas Penunjang (Wisata Kuliner) 5**

*Sumber: Desain, 2023*



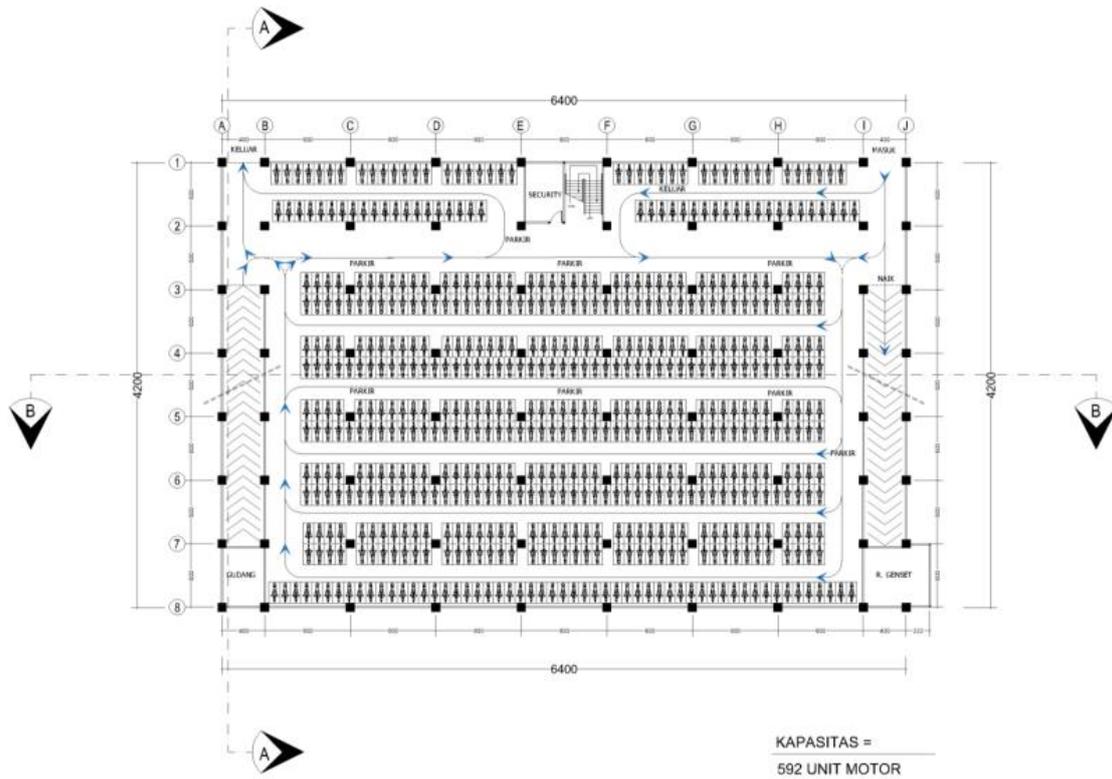
**Gambar 6-34 Titik Fasilitas Penunjang (Gedung Parkir)**

*Sumber: Desain, 2023*



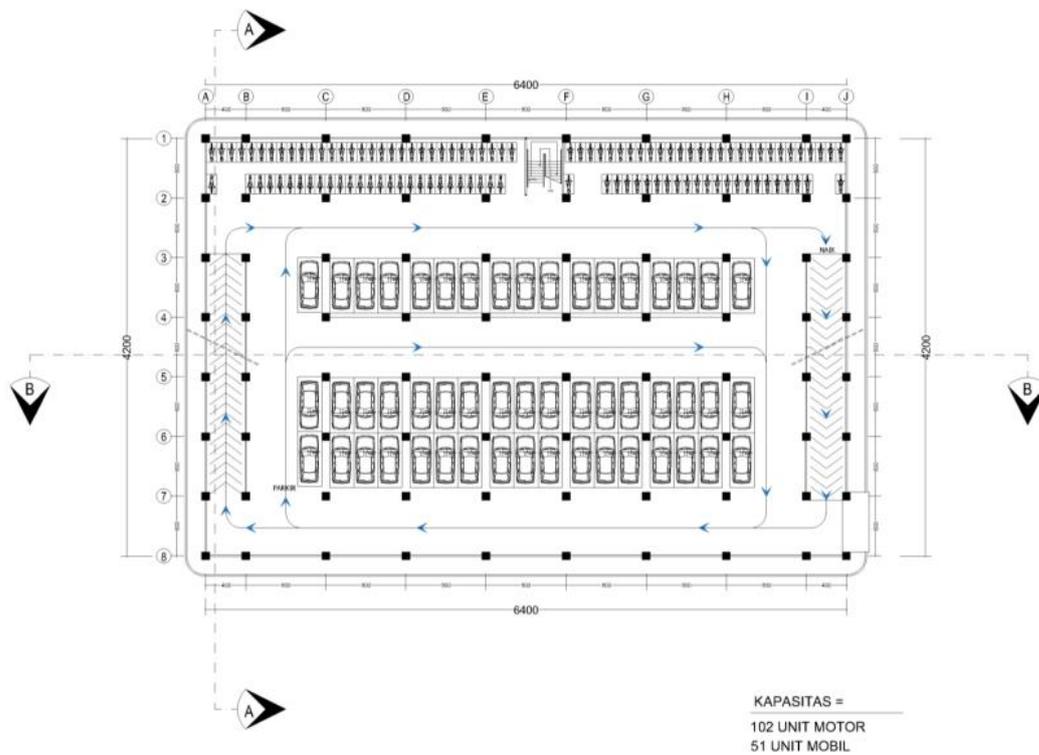
**Gambar 6-35 3D Fasilitas Penunjang (Gedung Parkir)**

*Sumber: Desain, 2023*



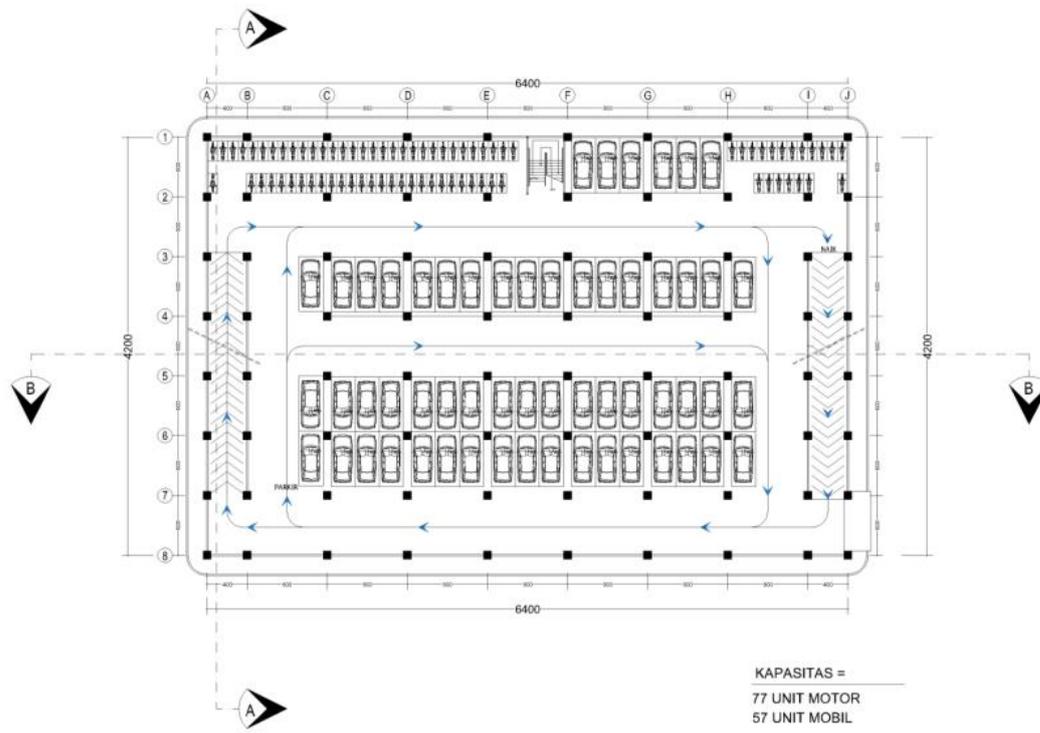
**Gambar 6-36 Denah Lantai 1 (Gedung Parkir)**

*Sumber: Desain, 2023*



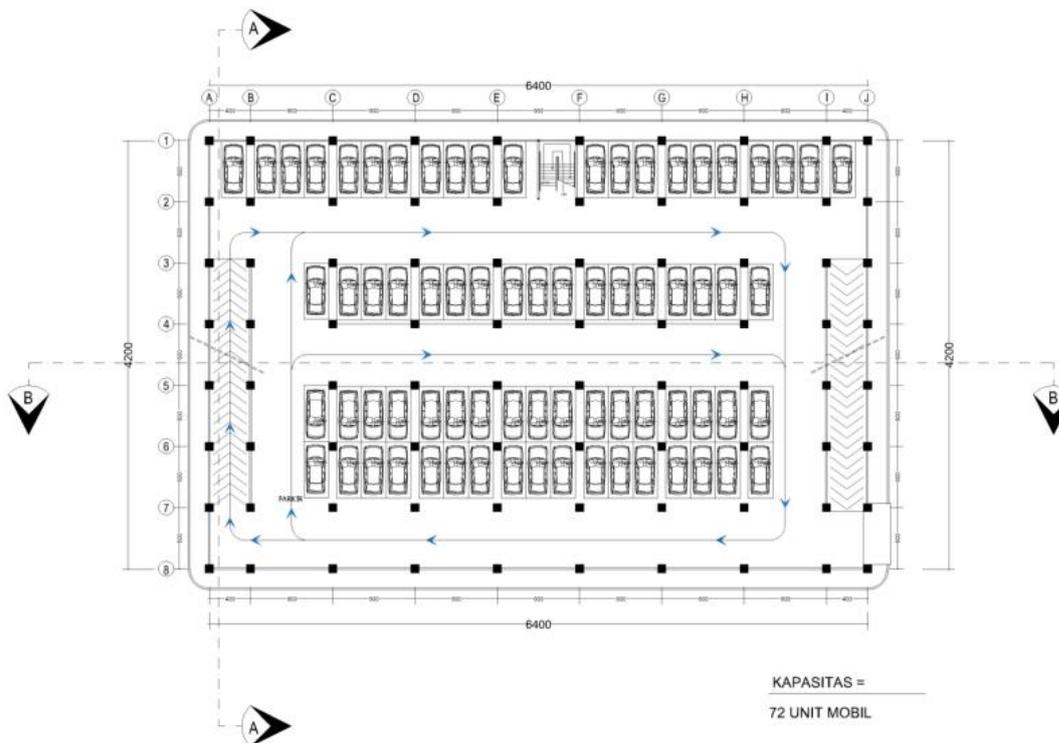
**Gambar 6-37 Denah Lantai 2 (Gedung Parkir)**

*Sumber: Desain, 2023*



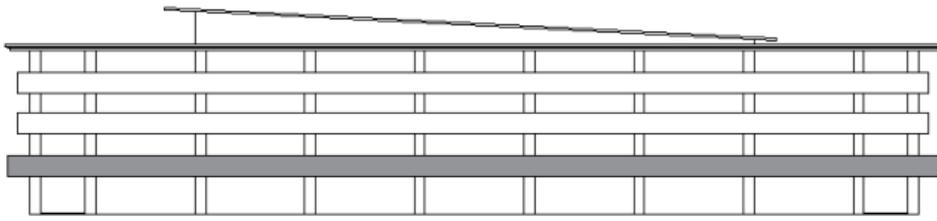
**Gambar 6-38 Denah Lantai 3 (Gedung Parkir)**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-39 Denah Lantai 4 (Gedung Parkir)**

*Sumber: Desain, 2023*



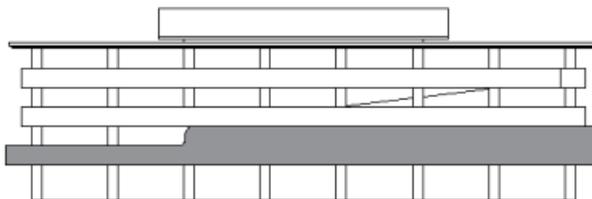
 **TAMPAK DEPAN GEDUNG PARKIR**



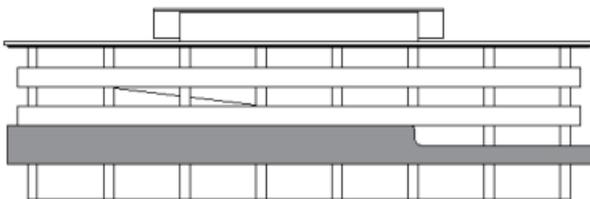
 **TAMPAK BELAKANG GEDUNG PARKIR**

**Gambar 6-40 Tampak (Gedung Parkir) 1**

*Sumber: Desain, 2023*



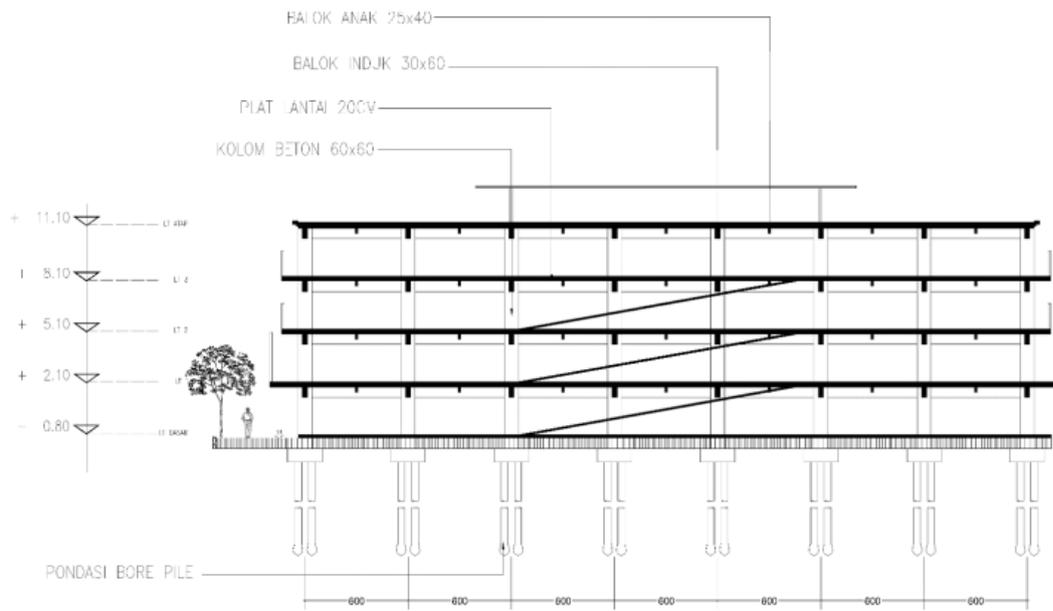
 **TAMPAK SAMPING KIRI GEDUNG PARKIR**



 **TAMPAK SAMPING KANAN GEDUNG PARKIR**

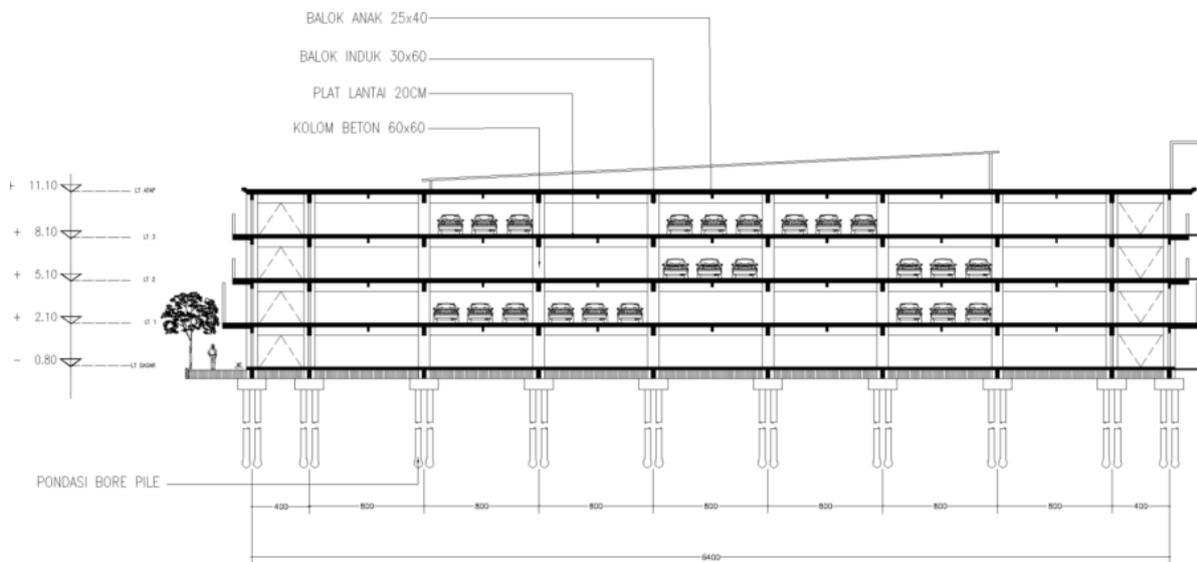
**Gambar 6-41 Tampak (Gedung Parkir) 2**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-42 Potongan A-A (Gedung Parkir)**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-43 Potongan B-B (Gedung Parkir)**

*Sumber: Desain, 2023*



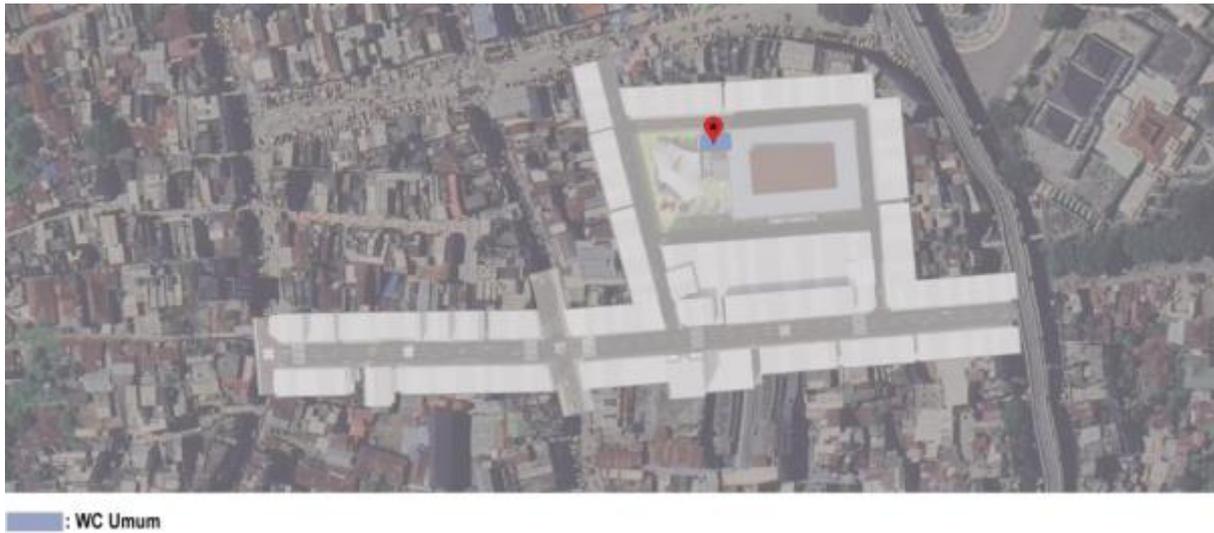
**Gambar 6-44 Rencana Titik Fasilitas Penunjang (Playground)**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-45 Suasana di Sekitar Fasilitas Penunjang (Playground)**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-46 Rencana Titik Fasilitas Penunjang (Toilet Umum)**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-47 3D Fasilitas Penunjang (Toilet Umum)**

*Sumber: Desain, 2023*



 : Cafe Indoor

**Gambar 6-48 Rencana Titik Fasilitas Penunjang (Café Indoor)**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-49 3D Fasilitas Penunjang (Café Indoor)**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-50 Suasana Kawasan pada Malam Hari (1)**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-51 Suasana Kawasan pada Malam Hari (2)**

*Sumber: Desain, 2023*



**Gambar 6-52 Suasana Kawasan pada Malam Hari (3)**

*Sumber: Desain, 2023*

# **BAB 7**

## **PENUTUP**

# BAB 7 PENUTUP

## 7.1 KESIMPULAN

Dari pembahasan pada bab-bab sebelumnya dapat diambil suatu kesimpulan sebagai berikut:

- Latar belakang kegiatan ini adalah koridor Jalan Rustam Effendi yang memiliki kompleksitas fungsi yang tinggi dan membutuhkan urgensi pemecahan permasalahan melalui penataan kawasan.
- Lokasi kegiatan ini berada di Kelurahan Tujuh Belas Ilir Kecamatan Ilir Timur Satu, Kota Palembang. Jalan Rustam Effendi memiliki panjang ±360 meter merupakan akses menuju Jalan Sayangan, Jalan Kolonel Atmo dan juga ke persimpangan Jalan Jenderal Sudirman. Selain itu berdasarkan RTRW Kota Palembang Tahun 2012-2032, Jalan Rustam Effendi memiliki fungsi sebagai jalan kolektor sekunder yang berarti sebagai penghubung kawasan fungsi sekunder kedua (FS-II) dengan kawasan fungsi sekunder kedua (FS-II) atau menghubungkan kawasan fungsi sekunder kedua (FS-II) dengan kawasan fungsi sekunder ketiga (FS-III).
- Jumlah penduduk di Kelurahan Tujuh Belas Ilir adalah 1.670 jiwa untuk laki-laki, dan 1.845 jiwa untuk perempuan dengan jumlah keseluruhan 3.515 jiwa penduduk dengan kepadatan penduduk 11,716/Km<sup>2</sup>.
- Banyaknya sarana Lembaga keuangan bank yang berada di Kelurahan Tujuh Belas Ilir sebanyak 19 buah untuk bank umum pemerintah dan swasta, 2 buah untuk bank BPD dan Syariah, dan 5 buah untuk Bank Perkreditan Rakyat (BPR).
- Untuk banyaknya sarana perdagangan di Kelurahan Tujuh Belas Ilir adalah 9 buah kelompok pertokoan, 1 buah pasar dengan bangunan permanen, 5 buah mini market/ swalayan/ supermarket, dan 23 buah restoran/ rumah makan.
- Batas penataan kawasan yang akan di tata ini berupa satu lapis deret bangunan (perimeter segmen) yang saling berhadapan di sepanjang koridor Jalan Rustam Effendi, dengan panjang ke belakang sebesar panjang 1 bangunan yang berbatasan langsung dengan jalan Rustam Effendi.
- Berdasarkan RTRW Kota Palembang Tahun 2012-2032, sepanjang Jalan Rustam Effendi merupakan kawasan perdagangan dan jasa. Perdagangan dan jasa yang berada di sepanjang koridor Jalan Rustam Effendi antara lain perdagangan jual beli perhiasan, toko kaca mata/optik, restoran/rumah makan, toko alat olahraga, toko elektronik, toko arloji/jam, toko kain, supermarket, perbankan, toko alat-alat tulis/kantor (stationery), toko furniture, toko material bahan bangunan, dan beberapa tenda-tenda penjual di sepanjang jalan Rustam Effendi.
- Kesan terhadap kondisi eksisting ruang luar dari koridor yang ada yaitu bahwa banyak akses pejalan kaki yang terganggu atau terpotong oleh adanya kegiatan lain seperti parkir, elevasi yang tidak sama sehingga mengganggu pejalan kaki, dan tidak nyaman untuk orang-orang disabilitas.
- Selain itu, kurangnya fasilitas ruang luar yang ada pada koridor jalan Rustam Effendi, diantaranya tidak terdapat ruang terbuka publik sepanjang koridor jalan, tidak tertatanya elemen furniture seperti lampu penerangan jalur pejalan kaki, bangku untuk duduk, bollard atau pembatas jalur pejalan kaki, ramp dan jalur disabilitas, dan juga penyeberangan jalan. Kesemua elemen tersebut kebanyakan

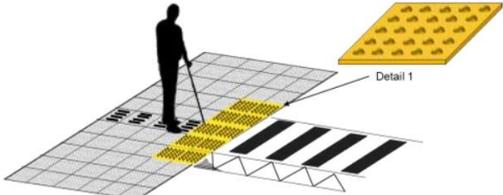
dibuat sebagai pelengkap jalur trotoar tanpa mempertimbangkan standard dan kondisi area di sekitarnya, atau untuk beberapa elemen lainnya bahkan belum ada sama sekali.

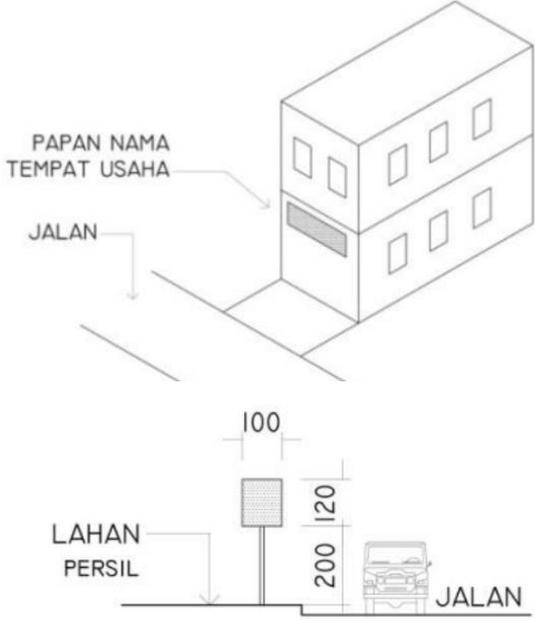
- Kondisi drainase yang berada di kawasan koridor Jalan Rustam Effendi termasuk kedalam kategori kurang baik, karena terdapatnya sampah pada bagian drainase yang terbuka. Daerah tersebut termasuk daerah yang jika terjadi hujan dalam jangka waktu yang cukup lama, akan mengalami genangan air di sepanjang Jalan Rustam Effendi dan menimbulkan bau yang kurang sedap.
- Saluran distribusi yang dipakai pada kawasan koridor Jalan Rustam Effendi adalah saluran udara (*overhead line*). Saluran distribusi yang menyalurkan energi listrik melalui kawat-kawat yang digantung pada isolator antar menara atau tiang distribusi.
- Jalan Rustam Effendi merupakan koridor jalan yang berada di antara 3 persimpangan dengan intensitas kepadatan yang tinggi, yaitu simpang Jalan sayangan, simpang empat Jl. Kolonel Atmo, dan persimpangan menuju Jalan Jend. Sudirman. Ketiga persimpangan tersebut merupakan simpang yang selalu macet saat jam sibuk. Banyak aktivitas di persimpangan jalan tersebut seperti aktivitas jual beli ke area pertokoan, dan pengunjung ke rumah makan serta parkir pengunjung dan kendaraan umum yang memarkir kendaraan sembarangan sehingga sering terjadi kemacetan lalu lintas yang mengakibatkan meningkatnya konflik yang timbul dan dapat menyebabkan menurunnya kecepatan arus lalu lintas serta tingkat keamanan dan kenyamanan bagi pengguna jalan lainnya.
- Dari keseluruhan analisa yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa permasalahan serta pendekatan atau solusi yang dapat diterapkan pada kawasan koridor jalan Rustam Effendi adalah sebagai berikut:

**Tabel 7-1 Sintesa Analisa serta Solusi yang Dapat Diterapkan**

Faktor	Permasalahan	Solusi/Pendekatan
Tata Bangunan	Fasad bangunan/image kawasan	Penyamaan skema warna bangunan yang menyatu
Aksesibilitas dan parkir	Jalan Rustam Effendi yang mengalami penurunan kualitas jalan	Dilakukakannya perbaikan secara optimal guna meningkatkan kualitas jalan di kawasan tersebut
	Ketidakmampuan Kawasan ini untuk menampung semua kendaraan yang akan parkir maupun yang hanya lewat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Menggunakan meteran parkir di sepanjang jalan Rustam Effendi</li> </ul> 

Faktor	Permasalahan	Solusi/Pendekatan
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memanfaatkan Gedung yang tidak/kurang dimaksimalkan disekitar jalan Rustam Effendi sebagai Gedung parkir</li> </ul> <p>Alternatif terpilih adalah memanfaatkan Gedung dika sebagai Gedung parkir.</p>
<p>Jalur Pejalan Kaki</p>	<p>Perlu adanya pedestrian ways dan penyamaan perkerasan jalur pedestrian dengan motif yang berkesinambungan dan penyediaan jalur penyeberangan</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penyediaan <i>sidewalk</i> yang nyaman untuk berpapasan dan aman bagi pengguna kebutuhan khusus, penekanan area tepi <i>sidewalk</i> dengan curbs, penekanan area penyeberangan,</li> <li>• Penyediaan sreet corner untuk pergerakan pedestrian yang nyaman.</li> <li>• Penyediaan tempat sampah, pot tanaman yang merata, bangku pada <i>sidewalk</i> dan pengaturang mengenai <i>signage</i>.</li> </ul> <p>Dengan ketentuan sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Lebar trotoar minimal = 2-2,5 meter</li> <li>○ Penyeberangan yang akan dipakai adalah penyeberangan sebidang dengan jenis zebracross</li> <li>○ Fasilitas pejalan kaki untuk pengguna berkebutuhan khusus: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Menggunakan lajur pemandu berupa ubin kubah sebagai peringatan</li> </ul> </li> </ul> <div data-bbox="821 1355 1340 1624" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">dan ubin garis sebagai pengarah</p> <div data-bbox="837 1691 1340 1915" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">ditempatkan pada sepanjang jalur pejalan kaki, ubin pengarah harus memiliki ruang</p>

Faktor	Permasalahan	Solusi/Pendekatan
		<p>kosong 60mm pada kiri kanan ubin, penyusunan ubin garis harus berupa garis lurus, dan juga terdapat ubin peringatan</p>  <p>ditempatkan pada ujung pedestrian dengan lebar minimal “strip: ubin peringatan adalah 600mm.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Fasilitas pendukung berupa: rambu dan marka, pengendalian kecepatan, lampu penerangan fasilitas pejalan kaki, pagar pengaman, pelindung/peneduh, jalur hijau, tempat duduk, tempat sampah, drainase, serta bolar.</li> </ul>
Sarana dan Prasarana	Drainase dipenuhi dengan sampah	Dilakukannya perbaikan drainase, karena terdapat drainase yang rusak (sedangkan Kawasan ini memakai jenis drainase tertutup) sehingga drainase yang rusak tersebut digunakan para pelaku kegiatan sebagai tempat pembuangan sampah.
Aktivitas Pendukung	Banyaknya pedagang kaki lima di sepanjang jalan Rustam Effendi,	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peraturan temporal waktu jualan PKL</li> <li>• Penataan kios perdagangan secara temporer (tidak permanen) dengan atraktif/menarik</li> <li>• Pengaturan komposisi maksimal penggunaan ruang yang dipakai PKL agar pejalan kaki dapat digunakan oleh pejalan kaki</li> <li>• Alternatif alokasi ruang untuk PKL</li> </ul>
Sistem Penanda ( <i>Signage</i> )	Papan informasi yang di pasang di koridor jalan Rustam Effendi memberikan kesan saling mendominasi sehingga terlihat mengganggu visual	<p>Beberapa studi aturan untuk penataan tata informasi adalah seperti berikut ini:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Papan nama toko/tempat usaha yang menempel pada dinding depan adalah tidak lebih dari 15% dari luas dinding. Perletakkan papan nama adalah di lantai 1 pada dinding bagian atas. Setiap perletakkan harus di tata agar serasi dengan toko atau tempat usaha di sebelahnya.</li> <li>2. Papan reklame yang berada di dinding depan bangunan hanya boleh diletakkan pada lantai</li> </ol>

Faktor	Permasalahan	Solusi/Pendekatan
		<p>dua dengan luas maksimal 50% dari luas dinding bagian depan lantai dua.</p> <p>3. Papan iklan layanan masyarakat yang diselenggarakan oleh sponsor, wajib memiliki izin dari pemerintah daerah setempat, luas bidang sponsor adalah 10% dari luas keseluruhan panil papan iklan.</p> <p>4. Papan nama neon box toko/tempat usaha yang terletak di depan persil memiliki ukuran luas maksimal 1,2 m<sup>2</sup> dengan ketinggian 2 meter dari atas tanah. Jarak minimal antara satu dan lainnya adalah 2 meter.</p> <p>5. Papan reklame/baliho berukuran 3x6 meter, dengan ketinggian papan panel dari tanah adalah 3 meter. Bagian sisi papan panel tidak boleh menjorok ke arah badan jalan.</p> 

Faktor	Permasalahan	Solusi/Pendekatan
Fasad Kawasan	Tidak terdapat landmark,	Penggunaan lampu dengan ornament sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan, dan meletakkan ornament pada persimpangan jalan dapat dijadikan sebagai identitas kawasan tersebut. (Peraturan Gubernur Sumatera Selatan Nomor 7 Tahun 2022 tentang Arsitektur Bangunan Gedung Berornamen Jati Diri Budaya)

Sumber: Analisa, 2023

- Sebelum menentukan konsep penataan pada jalan Rustam Effendi ini, dilakukan perumusan hasil keseluruhan analisa yang telah dilakukan. Hasil tersebut berupa kriteria khusus bagi penataan ruang luar koridor sesuai dengan aspek yang telah ditentukan. Proses selanjutnya adalah menentukan kriteria penataan sebagai panduan bagi konsep penataan pada tahap selanjutnya sesuai dengan kriteria khususnya. Kriteria penataan memiliki aspek amatan sesuai dengan karakternya, dan dapat dijabarkan seperti tabel berikut ini:

**Tabel 7-2 Kriteria Penataan**

No.	Aspek	Kriteria Penataan
1	Kualitas Ruang Luar Pada Koridor	Area pejalan kaki pada semua area harus memiliki fasilitas dan elemen ruang luar yang sesuai dengan standar
	Panduan Kriteria Penataan Kualitas Ruang Luar Pada Koridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Area pejalan kaki: memiliki lebar minimum 2 m – 2,5 m sesuai dengan Analisa yang telah dilakukan</li> <li>• Memiliki jalur fasilitas untuk pengguna berkebutuhan khusus seperti menggunakan lajur pemandu berupa ubin kubah sebagai peringatan dan ubin garis sebagai pengarah.</li> <li>• Di sepanjang jalan diberi fasilitas pendukung berupa rambu dan marka, pengendalian kecepatan, lampu penerangan,</li> </ul>

No.	Aspek	Kriteria Penataan
		<p>tempat duduk, pelindung/peneduh, tempat sampah, dan drainase</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Di sepanjang jalan diberi vegetasi area hijau dan juga pembatas antar area pejalan kaki dengan area kendaraan.</li> <li>• Penyeberangan jalan: berada di setiap persimpangan jalan baik itu simpang tiga maupun persimpangan empat.</li> <li>• Lajur Kendaraan, 9,80 m (semula memiliki lebar 10,5 m)</li> <li>• Lajur Pejalan Kaki sebesar 2,25 m</li> <li>• Serta jalan dengan sirkulasi satu arah sebagai tindak lanjut dari peraturan yang telah ada.</li> </ul>
2	Keterhubungan Ruang Luar Pada Koridor	Ruang luar yang ada harus memiliki keterhubungan secara visual oleh adanya dua deret massa atau lebih dan membentuk ruang.
	Panduan Kriteria Penataan Kualitas Ruang Luar Pada Koridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elemen lantai trotoar: ruang luar dan akses pejalan kaki harus jelas orientasinya, saling terhubung dan tidak terpotong oleh fungsi lainnya.</li> <li>• Vegetasi dan lampu penerang: elemen fisik dan visual pada koridor jalan Rustam Effendi harus dapat menghubungkan ruang-ruang luar yang ada.</li> </ul>
3	Identitas yang ada pada koridor	Elemen fisik dan visual yang ada pada koridor ini harus memiliki kesan atau citra budaya Palembang/Sumatera Selatan.
	Panduan kriteria penataan identitas yang ada pada koridor	Penggunaan ornament yang khas akan budaya Palembang dapat diterapkan pada desain di sepanjang jalan Rustam Effendi.
4	Aspek Manusia pada Koridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruang luar yang ada harus dapat memberikan kenyamanan penggunaannya sesuai dengan standar yang ada.</li> <li>• Ruang luar yang ada harus memenuhi standar desain jalan setapak atau trotoar dan dapat mengakomodir kebutuhan difabel.</li> <li>• Ruang luar yang ada harus dapat membuat penggunaannya berinteraksi dengan tatanan fisik lingkungannya.</li> <li>• Ruang luar yang ada harus dapat memberikan akses dan kesan yang baik menuju lokasi tujuan.</li> </ul>

- Untuk meningkatkan peran ruang luar koridor jalan Rustam Effendi dapat dilakukan dengan melakukan peningkatan pada kualitas ruang luar koridor jalan Rustam Effendi dapat diaplikasikan konsep penataan koridor dengan Konsep Livable Streets.

## 7.2 SARAN

Untuk pelaksanaan penataan koridor Jalan Rustam Effendi pada tahun 2023, kami menginginkan kesempurnaan dalam penyusunan laporan ini, akan tetapi pada kenyataannya masih banyak kekurangan yang diperlukan untuk dapat memperbaiki. Hal ini dikarenakan masih minimnya pengetahuan maupun data-data yang ada.

Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun dari segala pihak sangat diharapkan sebagai bahan evaluasi untuk kegiatan selanjutnya. Sehingga dapat menghasilkan laporan kegiatan yang lebih baik.

# DAFTAR PUSTAKA

Aulia, Dwira. "Penataan Koridor Ruang Publik Perumahan Dengan Konsep Livable Street (Studi Kasus Perumahan Bumi Asri Medan)". Volume 3 issue I – 2020 TALENTA Conference Series: Energy & Engineering (EE) (2020): 127.

Badan Pusat Statistik, Kota Palembang, 2023 "KECAMATAN ILIR TIMUR SATU DALAM ANGKA 2022". Badan Pusat Statistik Kota Palembang. Palembang.

Dinas Tata Kota Kota Palembang, 2012."RENCANA TATA RUANG WILAYAH KOTA PALEMBANG 2012-2032".Pemerintah Kota Palembang.\*

Faritzie, Hariman Al, dkk. "Analisis Karakteristik Parkir Badan Jalan di Kawasan Pertokoan Megahria Kota Palembang". Jurnal Lateral Vol. 1No. 1 (2023): 3-13.

Meyers. 2009. *Pedestrian Scale Design Guidelines Manual*. Ohio: Meyers Associates.

National Crime Prevention Council, 2013"CRIME PREVENTATION THROUGH ENVIRONMENTAL DESIGN : GUIDEBOOK". National Crime Prevention Council. Singapore.

Nasrudin, Beny O.Y Marpaung."Penataan Tata Informasi Sebagai Penanda Visual Kawasan di Koridor Jamin Ginting Pancur Baru". Volume 1(2022): 103-104.

Safputra, Rizky. "IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA NOMOR 37 TAHUN 2017 DALAM PENATAAN DAN PEMBERDAYAAN PEDAGANG KAKI LIMA DI KAWASAN RUSTAM EFFENDI KOTA PALEMBANG PROVINSI SUMATERA SELATAN". Vol. 1: 5-7.

<https://sumsel.bps.go.id/indicator/17/539/1/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis-kendaraan.html> akses 14 Agustus 2023 pukul 23:15 WIB.