

2021

LAPORAN AKHIR

Kajian Pengembangan Penataan Kota di Kelurahan Sumber



PT RAKA ENGINEERING CONSULTANTS |

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan YME atas tersusunnya laporan akhir dari kegiatan ***Kajian Pengembangan Penataan Kota di Kelurahan Sumber*** dengan Penyerahan Laporan Akhir. Buku laporan tahap akhir ini berisikan tentang analisis perencanaan dan desain.

Diharapkan kegiatan Kajian Pengembangan Penataan Kota di Kelurahan Sumber ini dapat bermanfaat bagi seluruh pihak yang terkait. Akhir kata, kepada semua pihak yang telah membantu hingga terselesaikannya laporan ini, kami ucapkan terima kasih.

Bandung, Desember 2021

Tim Penyusun



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI.....	ii
DAFTAR TABEL	v
DAFTAR GAMBAR	vi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
I.1 Latar Belakang	1
I.2 Maksud, Tujuan, dan Sasaran	2
I.2.1 Maksud dan Tujuan Kegiatan	2
I.2.2 Sasaran Kegiatan	3
I.3 Lingkup Pekerjaan.....	4
I.3.1 Lingkup Area.....	4
I.3.2 Lingkup Substansi	5
BAB II METODOLOGI	6
II.1 Pendekatan	6
II.1.1 Pendekatan Eksploratif Dalam Pengumpulan Data	6
II.1.2 Pendekatan Preskriptif Dalam Perumusan Konsep Pengembangan Kawasan Perkotaan	7
II.1.3 Pendekatan Perencanaan Inkremental – Strategis - Proaktif Dalam Penyusunan Perancangan Kawasan.....	8
II.1.4 Pendekatan Teknis Perencanaan	10
II.2 Metodologi.....	12
II.2.1 Persiapan.....	13
II.2.2 Pemahaman Konteks Kawasan.....	14



II.2.3	Analisa dan Konsep Perancangan.....	16
II.3	Jadwal Kerja.....	19
II.4	Produk yang Dihasilkan	21
II.5	KOMPOSISI TIM & ORGANISASI PELAKSANAAN PEKERJAAN.....	21
BAB III	GAMBARAN UMUM KAWASAN.....	26
III.1	Gambaran Umum Kabupaten Cirebon	26
III.2	Profil Kelurahan Sumber	27
BAB IV	STUDI PUSTAKA.....	30
IV.1	Komponen Perancangan/Penataan Kawasan.....	31
IV.2	Ruang Terbuka Publik (<i>Public Open Space</i>) Sebagai Elemen Pembentuk Citra Kawasan.....	46
IV.2.1	Elemen Perancangan Ruang Publik	46
IV.2.2	Ruang Publik Yang Berkualitas.....	48
IV.2.3	Tipologi Ruang Terbuka Publik	49
IV.3	Prinsip Penerapan Perancangan Ruang Publik	51
IV.3.1	Lingkungan yang Dapat Ditempuh Dengan Berjalan Kaki	51
IV.3.2	Dimensi Manusia Pada Jalur Pejalan Kaki	52
IV.3.3	Fasilitas Parkir	54
IV.3.4	Aktivitas Temporer Pada Ruang Terbuka Publik Bidang	56
IV.4	Penciptaan Makna Sebuah Kawasan atau Tempat	58
IV.4.1	Pengertian Placemaking	58
IV.4.2	Pola Sebuah Tempat.....	60
IV.4.3	Hubungan Antar Tempat.....	61
IV.4.4	Komponen dan Indikator Pembentuk <i>Placemaking</i>	62
BAB V	ANALISIS	64



V.1 Pemahaman Konteks Kawasan.....	64
BAB VI PERANCANGAN PENATAAN KAWASAN	76
VI.1 Kerangka Desain.....	76
VI.2 Desain Konseptual	78



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Jadwal kerja Kajian Pengembangan Penataan Kota di Kelurahan Sumber.....	19
Tabel 2. 2 Kebutuhan, Kualifikasi dan Tenaga Ahli	21
Tabel 2. 3 Jadwal Penugasan Tenaga Ahli	25
Tabel 4. 1 Jenis dan Tipe Ruang Publik Yang Dapat Dikembangkan Pada Kawasan Perkotaan	50
Tabel 4. 2 Tingkat Kepadatan Pejalan Kaki Dalam Posisi Stasioner	53
Tabel 4. 3 Tingkat Kepadatan Pejalan Kaki Dalam Posisi Stasioner	53
Tabel 4. 3 Hubungan Antar Tempat.....	61



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Lokasi Penataan Kota Sumber Pada Koridor Jalan Sultan Agung..	5
Gambar 2. 1 Metodologi Pekerjaan	13
Gambar 4. 1 Ilustrasi Konsep Tata Guna Lahan pada Kawasan.....	33
Gambar 4. 2 Iustrasi Penataan Tata Massa dan Intensitas Bangunan	36
Gambar 4. 3 Ilustrasi Penataan Tata Massa Bangunan Pada Koridor Jalan	38
Gambar 4. 4 Ilustrasi Tipologi Ruang Terbuka (<i>Open Space</i>).....	39
Gambar 4. 5 Ilustrasi <i>Plaza</i> dan <i>Square</i>	40
Gambar 4. 6 Ilustrasi Tipologi Ruang Terbuka (<i>Open Space</i>).....	41
Gambar 4. 7 Keterkaitan Linkage System Dalam Perancangan Kawasan	42
Gambar 4. 8 Standar Sistem Penghubung dan <i>Pedestrian Ways</i>	43
Gambar 4. 9 Konsep <i>Pedestrian Ways</i> , Aktifitas Penunjang dalam Konteks Tautan Lingkungan.....	43
Gambar 4. 10 Ilustrasi Penerapan Signage.....	46
Gambar 4. 11 Aktifitas Temporer Pada Ruang Terbuka Publik	57
Gambar 4. 12 Desain Urban Atrium Pada Kompleks bangunan Komersial	57
Gambar 4. 13 Pola Sebuah Tempat	60
Gambar 4. 14 Ilustrasi Dalam Peningkatan <i>Sense Of Place</i> Kawasan	63



BAB I PENDAHULUAN

I.1 LATAR BELAKANG

Kabupaten Cirebon mengalami perkembangan wilayah perkotaan yang semakin pesat seiring dengan kebijakan-kebijakan pembangunan regional yang menempatkan Cirebon sebagai salah satu wilayah strategis pengembangan ekonomi kawasan. Kehadiran sejumlah infrastruktur strategis guna mendukung kebijakan pembangunan metropolitan Cirebon Raya serta Kawasan Ekonomi Khusus Rebana menyebabkan perkembangan wilayah khususnya pada kawasan perkotaan. Hal ini berdampak pada salah satu kawasan ibukota Kabupaten Cirebon yang berada di Kecamatan Sumber, dimana aglomerasi perkembangan perkotaan terjadi, menimbulkan sejumlah potensi maupun permasalahan yang dihadapi wilayah.

Kota Sumber sebagai ibukota Kabupaten Cirebon sebagai pusat pemerintahan kini seiring waktu berubah tidak hanya melayani kebutuhan administrasi namun telah berubah sebagai salah satu pusat pertumbuhan ekonomi, pendidikan, jasa dan sektor lainnya. Hal ini tampak dengan adanya pembangunan di sektor tersebut. Selain itu pertumbuhan penduduk meningkat pesat seiring kemudahan akses-akses ekonomi, pendidikan dan jasa dengan ditopang infrastruktur yang cukup memadai.

Namun disisi lain, penataan Kota Sumber yang terkesan stagnan dan cenderung tidak jelas menimbulkan kekhawatiran dalam hal penataan ruang kota dimana tata kota akan berlomba dengan kebutuhan dasar masyarakatnya yang cenderung meningkat dan abai terkait dengan tata kota yang sudah ada sebelumnya. Hal ini pada kenyataannya akan menyulitkan dalam pelaksanaan penataan kota Sumber di masa yang akan datang.

Dalam kegiatan tahun anggaran 2021 ini, Bappelitbangda Kabupaten Cirebon mencoba melakukan identifikasi dan analisis terhadap penataan kota di Kelurahan Sumber untuk meningkatkan kualitas lingkungan maupun mengarahkan perkembangan Kota Sumber. Kegiatan Penataan Kota di Kelurahan Sumber ini juga dititikberatkan pada bentuk visualisasi 3 (Tiga) Dimensi atau gambaran nyata

seperti apa seharusnya penataan kota Sumber ini dilakukan. Diharapkan hasil kajian ini akan menjadi pendorong awal bagi upaya-upaya penataan kawasan melalui kegiatan perencanaan dan implementasinya pada masa-masa mendatang, khususnya untuk kawasan pusat pertumbuhan lainnya di Kabupaten Cirebon.

Penyedia jasa menilai bahwa uraian latar belakang dalam pekerjaan Kajian Pengembangan Penataan Kota Di Kelurahan Sumber sudah sangat tepat. Penyedia jasa memahami latar belakang pekerjaan ini dan siap untuk mewujudkan kawasan di Kota Sumber, Kabupaten Cirebon melalui konsep - konsep dan visualisasi kawasan yang memenuhi aspek dan/atau kaidah – kaidah perancangan kawasan yang aman, nyaman, berkarakter.

I.2 MAKSUD, TUJUAN, DAN SASARAN

I.2.1 MAKSUD DAN TUJUAN KEGIATAN

Adapun maksud pekerjaan ini berkaitan dengan upaya mengantisipasi perkembangan kawasan kota di Kelurahan Sumber, khususnya berkaitan dengan aspek Infrastruktur Jalan, Ruang Terbuka Hijau, Taman Kota, Gedung Pemerintahan dan etalase lainnya yang termasuk dalam penataan ruang kota yang menentukan arah pembangunan dan tata kota sumber yang berwawasan lingkungan yang juga sebagai etalase ibukota Kabupaten Cirebon.

Sedangkan yang menjadi tujuan pelaksanaan pekerjaan adalah untuk memperoleh gambaran kebutuhan mengenai penataan kota sumber yang dapat mengantisipasi perkembangan kawasan terbangun yang mendukung upaya penataan dan penanganan masalah di wilayah ibukota Kabupaten Cirebon.

Penyedia jasa sepenuhnya menilai bahwa maksud dan tujuan Kajian Pengembangan Penataan Kota Di Kelurahan Sumber sudah tepat. Dalam mewujudkan kawasan Kota Sumber yang berkarakter dibutuhkan konsep perencanaan dan perancangan yang handal. Hal ini sudah tergambar dalam KAK, bahwa tujuan dari pekerjaan telah mengarahkan untuk mempertimbangkan prinsip – prinsip umum (keterpaduan sistem, kontinuitas, keselamatan, keamanan dan kenyamanan serta aksesibilitas) dan teknis (aspek kapasitas *demand*, kontinuitas dan aksesibilitas serta konstruksi). Dan juga tidak kalah penting adalah penataan

kawasan harus mampu menciptakan/memperkuat karakter citra Kota Sumber sesuai dengan *image* kawasannya melalui perancangan beberapa sub- sub kawasan/ruang berkaitan dengan aspek Infrastruktur Jalan, Ruang Terbuka Hijau, Taman Kota, Gedung Pemerintahan dan etalase lainnya sehingga terwujud lingkungan binaan yang berwawasan lingkungan yang juga sebagai etalase ibukota Kabupaten Cirebon.

I.2.2 SASARAN KEGIATAN

Sasaran yang akan dicapai dalam rangka Kajian Pengembangan Penataan Kota Di Kelurahan Sumber adalah:

1. Tervisualisasi pengembangan penataan kota melalui gambaran 3D (Tiga Dimensi) khususnya di sepanjang Jl. Sultan Agung pada beberapa fasilitas publik meliputi Infrastruktur Jalan, Gerbang Kota, Taman Kota Sumber, Perencanaan Sumber Square Park (di samping ruang parker Bank BJB Cabang Sumber) di Kelurahan Sumber, Kecamatan sumber, Kabupaten Cirebon.
2. Arahan Kajian strategi dan kebijakan penataan ruang terbuka dan raung publik yang ramah lingkungan dan berkelanjutan di Kabupaten Cirebon.

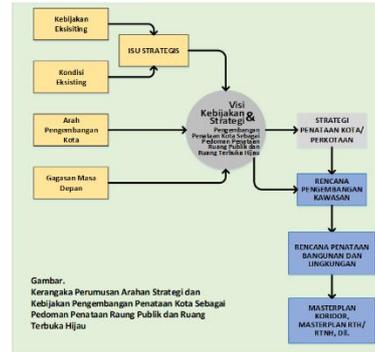
Penyedia jasa sepenuhnya menilai bahwa maksud dan tujuan Kajian Pengembangan Penataan Kota Di Kelurahan Sumber sudah tepat. Pada dasarnya penataan kota sumber pada pusat – pusat aktifitas publik, yaitu Koridor ruas jalan Sultan Agung sebagai media pergerakan/sirkulasi dan keterkaitannya/tautan (*linkage*) terhadap ruang – ruang terbuka publik akan meningkatkan *image/citra* kawasan sebaagai etalase ibu kota Kabuapten Cirebon. Dengan demikian penyedia jasa siap melaksanakan seluruh lingkup pekerjaan sebagaimana diamanatkan dalam KAK. Lebih jelasnya dapat dilihat pada ilustrasi di bawah ini.

1. Menyusun Gambaran 3D Penataan Kota di Kelurahan Sumber meliputi aspek Infrastruktur Jalan, Pedestrian, Ruang Terbuka Hijau (Taman Kota Sumber), Ruang Publik (*Sumber Square Park*) yang Ramah Lingkungan dan berkelanjutan.



“Walkable City”
“Kota Layak Huni”
“Kota Ramah Anak”

2. Membuat Rekomendasi Strategi dan Kebijakan Pengembangan Penataan Kota Yang Dapat Dijadikan Pedoman Penataan Ruang Publik dan Ruang Terbuka Hijau.

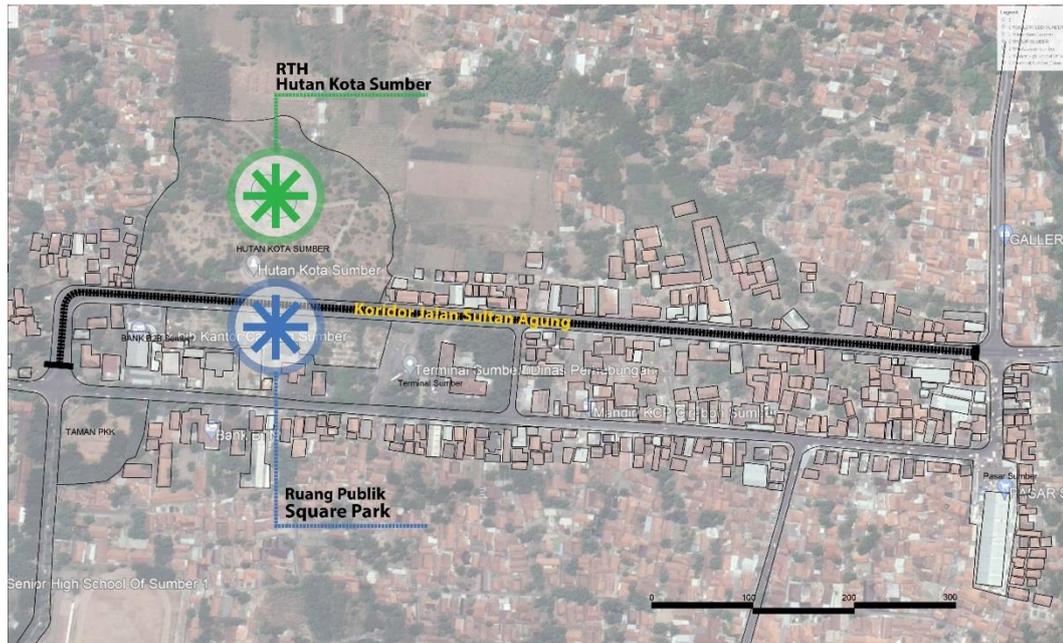


Gambar. Kerangka Perumusan Arah Strategi dan Kebijakan Pengembangan Penataan Kota Sebagai Pedoman Penataan Ruang Publik dan Ruang Terbuka Hijau

I.3 LINGKUP PEKERJAAN

I.3.1 LINGKUP AREA

Lokasi untuk Kajian Pengembangan Penataan Kota di Kelurahan Sumber dilaksanakan di Kelurahan Sumber, Kecamatan Sumber, Kabupaten Cirebon. Penyedia jasa dapat memahami terhadap uraian lokasi yang telah diuraikan dalam KAK. Pada dasarnya penataan kota sumber terpusat pada ruang kawasan aktifitas publik pada Koridor ruas Jalan Sultan Agung, yaitu pada jalur pedestrian (*pedestrian ways*) dan ruang – ruang terbuka (*open space*). Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



2. **Gambar 1. 1** Lokasi Penataan Kota Sumber Pada Koridor Jalan Sultan Agung.

I.3.2 LINGKUP SUBSTANSI

Pekerjaan Kajian Pengembangan Penataan Kota di Kelurahan Sumber ini meliputi:

1. Menyusun gambaran 3D penataan kota di Kelurahan Sumber meliputi aspek Infrastruktur Jalan, Pedestrian, Ruang Terbuka Hijau (Taman Kota Sumber), Ruang Publik (Sumber *Square Park*) yang ramah lingkungan dan berkelanjutan;
2. Membuat rekomendasi strategi dan kebijakan pengembangan penataan kota yang dapat dijadikan pedoman penataan ruang publik dan ruang terbuka hijau.

Penyedia jasa dapat memahami terhadap lingkup pekerjaan yang telah diuraikan dalam KAK. Pada dasarnya penyedia jasa menyetujui lingkup pekerjaan berdasarkan pentahapan pekerjaan yang mencakup perumusan konsep perancangan, visualisasi 3D kawasan dan rekomendasi strategi dan kebijakan penataan kawasan. Dengan demikian penyedia jasa siap melaksanakan seluruh lingkup pekerjaan sebagaimana diamanatkan dalam KAK.

BAB II METODOLOGI

II.1 PENDEKATAN

Dalam proses pelaksanaan pekerjaan, terdapat berbagai kegiatan yang memerlukan penanganan berbeda, sesuai dengan karakteristik kegiatan dan sasaran antara (milestone) yang diharapkan dari pelaksanaan kegiatan tersebut. Pendekatan umum yang akan digunakan dalam penanganan pekerjaan ini dikelompokkan kedalam karakteristik kebutuhan penanganan kegiatan, yaitu:

- Pendekatan terhadap kegiatan pengumpulan data dan informasi
- Pendekatan terhadap kegiatan identifikasi dan kajian materi & permasalahan
- Pendekatan terhadap kegiatan perumusan konsep dan penyusunan perancangan kawasan

Pendekatan yang digunakan untuk masing-masing karakteristik pekerjaan tersebut akan dijelaskan pada bagian sub-bab berikut ini.

II.1.1 PENDEKATAN EKSPLORATIF DALAM PENGUMPULAN DATA

Pendekatan eksploratif bercirikan pencarian yang berlangsung secara menerus. Pendekatan ini akan digunakan baik dalam proses pengumpulan data & informasi maupun dalam proses analisa dan evaluasi guna perumusan konsep penanganan.

II.1.1.1 EKSPLORASI DALAM PROSES PENGUMPULAN DATA DAN INFORMASI

Dalam proses pengumpulan data & informasi, pendekatan eksploratif digunakan mulai dari kegiatan inventarisasi dan pengumpulan data awal, hingga eksplorasi data & informasi di lokasi studi yang dilakukan. Sifat pendekatan eksploratif yang menerus akan memungkinkan terjadinya pembaharuan data dan informasi berdasarkan hasil temuan terakhir. Pendekatan eksploratif juga memungkinkan proses pengumpulan data yang memanfaatkan sumber informasi secara luas, tidak terbatas pada ahli yang sudah berpengalaman dalam bidangnya ataupun

stakeholder yang terkait dan terkena imbas secara langsung dari kegiatan terkait, namun juga dari berbagai literatur baik dalam bentuk buku maupun tulisan singkat yang memuat teori atau model penanganan kawasan perkotaan, penanganan lahan perkotaan, dan studi kasus penerapan kebijakan pengembangan kawasan perkotaan yang telah dilakukan.

Dalam pendekatan eksploratif ini sangat memungkinkan diperoleh informasi-informasi tambahan yang tidak diduga sebelumnya atau yang tidak pernah dikemukakan dalam teori-teori yang ada. Informasi yang didapat dengan pendekatan ini bisa bersifat situasional dan berdasarkan pengalaman sumber.

II.1.1.2 EKSPLORASI DALAM PROSES ANALISA DAN EVALUASI

Eksplorasi dalam proses analisa dan evaluasi dilakukan guna mengelaborasi pokok permasalahan serta konsep-konsep penanganan dan pengembangan kawasan perkotaan yang ada berikut dukungan regulasi dan kebijakan. Eksplorasi perlu mengaitkan konsep-konsep teoritis dengan kondisi dan karakteristik permasalahan melalui pendalaman pemahaman terhadap lokasi pekerjaan.

Proses eksplorasi ini akan mengerucut pada suatu bentuk pendekatan yang konfirmatif dalam menilai keseusaian suatu pola penanganan lahan industri serta kebutuhan rumusan kebijakan yang dapat mengintervensi permasalahan agar pola penanganan terpilih dapat diimplementasikan dan mencapai hasil yang optimal.

II.1.2 PENDEKATAN PRESKRIPTIF DALAM PERUMUSAN KONSEP PENGEMBANGAN KAWASAN PERKOTAAN

Pendekatan preskriptif (*prescriptive approach*) merupakan jenis pendekatan yang bersifat kualitatif dan dapat memberikan deskripsi analitis untuk menghasilkan rekomendasi yang bermanfaat dalam mendukung suatu strategi penanganan ataupun kebijakan. Pendekatan ini bertujuan untuk mengevaluasi dan menilai suatu rencana alternatif kebijakan untuk kemudian mengeluarkan rekomendasi yang tepat berkaitan dengan kemungkinan implementasi kebijakan dan program-programnya di masa yang akan datang. Dengan penggunaan pendekatan preskriptif ini, diharapkan studi tidak hanya terfokus pada analisa kondisi eksisting,

namun juga dapat memperhatikan potensi implikasi pemanfaatan suatu konsepsi penanganan atau kebijakan.

II.1.3 PENDEKATAN PERENCANAAN INKREMENTAL – STRATEGIS - PROAKTIF DALAM PENYUSUNAN PERANCANGAN KAWASAN

a. Pendekatan *Incremental* - Strategis

Rencana teknis penataan kawasan perkotaan merupakan bagian dari penataan ruang kota, yang merupakan penjabaran dari tujuan pembangunan kota dalam aspek keruangan. Rencana rinci penataan kawasan tersebut memuat serangkaian kegiatan yang bertujuan untuk mencapai maksud dan tujuan pembangunan ruang kota, yaitu membentuk wujud struktural dan pola pemanfaatan ruang kota yang efektif dan efisien. Suatu produk Rencana Teknis penataan kawasan perkotaan yang 'baik' harus operasional, oleh karenanya maksud dan tujuan perencanaan yang ditetapkan harus realistis, demikian pula dengan langkah-langkah kegiatan yang ditetapkan untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut. Adapun yang dimaksud dengan pendekatan perencanaan yang realistis adalah:

- Mengenalinya secara nyata masalah-masalah pembangunan kota.
- Mengenalinya secara nyata potensi yang dimiliki kota.
- Mengenalinya secara nyata kendala yang dihadapi kota dalam proses pembangunan.
- Memahami tujuan pembangunan secara jelas dan nyata.
- Mengenalinya aktor-aktor yang berperan dalam pembangunan kota.
- Mengenalinya 'aturan main' yang berlaku dalam proses pembangunan kota.

Pendekatan yang digunakan dalam penyusunan Penataan Kawasan Kota di Kelurahan Sumber adalah Pendekatan *Incremental* yang lebih bersifat strategis, dimana sebagian besar kondisi-kondisi awal (pra-kondisi) dari suatu persoalan pembangunan tidak diperhatikan atau diluar kontrol. Adapun karakteristik pendekatan ini antara lain:

- Berorientasi pada persoalan-persoalan nyata.
- Bersifat jangka pendek dan menengah
- Terkonsentrasi pada beberapa hal, tetapi bersifat strategis
- Mempertimbangkan eksternalitas
- Langkah-langkah penyelesaian tidak bersifat final

- Metoda *SWOT* merupakan contoh penjabaran dari pendekatan yang bersifat incremental-strategis.

b. Pendekatan Strategis-Proaktif

Pendekatan strategis-proaktif merupakan bentuk kebalikan dari pendekatan incremental-strategis. Adapun yang dimaksud rencana strategis – proaktif adalah:

- Rencana yang kurang menekankan pada penentuan maksud dan tujuan pembangunan, tetapi cenderung menekankan pada proses pengenalan dan penyelesaian masalah, yang kemudian dijabarkan pada program-program pembangunan dan alokasi pembiayaan pembangunan.
- Rencana yang melihat lingkup permasalahan secara internal maupun eksternal, dengan menyadari bahwa pengaruh faktor-faktor eksternal sangat kuat dalam membentuk pola tata ruang kawasan yang terjadi.
- Rencana yang menyadari bahwa perkiraan-perkiraan kondisi di masa yang akan datang tidak bisa lagi hanya didasarkan pada perhitungan-perhitungan proyeksi tertentu, akan tetapi sangat dimaklumi bahwa terdapat kemungkinan-kemungkinan munculnya kecenderungan-kecenderungan baru, faktor-faktor ketidakpastian, serta 'kejutan-kejutan' lain yang terjadi diluar perkiraan semula.
- Rencana yang lebih bersifat jangka pendek dan menengah, dengan memberikan satu acuan arah-arrah pembangunan kawasan.
- Rencana yang berorientasi pada pelaksanaan (*action*).

c. Pencampuran Kedua Pendekatan dalam Pelaksanaan Pekerjaan

Kedua jenis pendekatan ini dapat digunakan dalam pekerjaan ini. Perbedaan penggunaannya hanya terdapat pada kesesuaian sifat pendekatan dengan karakteristik kegiatan yang sedang dilakukan. Penjelasan singkatnya adalah sebagai berikut:

- Dalam perumusan konsepsi dan penyusunan rencana struktur, maka pendekatan incremental-strategis perlu dikedepankan untuk dapat menghasilkan suatu konsepsi pengembangan yang sifatnya cenderung 'utopis', namun hal ini memang disesuaikan dengan kebutuhan perumusan visi-misi dan tujuan pengembangan kawasan yang memiliki kecenderungan untuk mencapai suatu kondisi yang paling ideal, setidaknya sebagai sebuah target jangka panjang yang perlu diwujudkan

- Dalam penyusunan rencana pembangunan, program pentahapan, dan aspek pendukung lainnya, perlu dikedepankan pendekatan strategis-proaktif untuk dapat menghasilkan suatu produk dokumen rencana yang realistis dan dapat diimplementasikan sesuai tahapan pelaksanaannya.

II.1.4 PENDEKATAN TEKNIS PERENCANAAN

Pendekatan perencanaan yang dipakai dalam pekerjaan ini adalah pendekatan dari segi pemanfaatan daya dukung lahan yang didasarkan pada hubungan antara fungsi dan elemen – elemen perancangan yang akan dikembangkan. Tujuan yang ingin dicapai dari pendekatan ini adalah mendapatkan hasil rancangan yang dapat mencerminkan pola interaksi antara zona-zona fungsi yang beragam dan jelas dirasakan oleh publik.

II.1.4.1 ASPEK-ASPEK YANG MENJADI DASAR DALAM PERANCANGAN

Dibawah ini merupakan aspek-aspek yang dijadikan dasar dalam penataan Kota Sumber, Kabupaten Cirebon adalah:

Dari segi fungsi; kawasan harus dapat memenuhi tuntutan fungsi kawasan sebagai:

- Tempat berkumpulnya kelompok manusia (penghuni) dalam rentang waktu yang cukup lama
- Tempat untuk pengembangan perilaku sosial kemasyarakatan/kehidupan manusia yang melakukan interaksi sosial, budaya maupun ekonomi secara optimal
- Dapat memberi nilai positif terhadap lingkungan sekitarnya dan umumnya terhadap Kabupaten Cirebon.

Dari bentuk rancangan tapak, Kawasan Kota Sumber, Kabupaten Cirebon harus dapat:

- Mencerminkan fasilitas umum yang efisien dan terencana
- Sesuai dengan fungsi kegiatan yang dilakukan
- Mencerminkan kesederhanaan, efisien tanpa mengurangi citra estetis

Dari segi ekonomi, Kawasan Kota Sumber, Kabupaten Cirebon harus dapat dilakukan secara bertahap, ekonomis, serta hasil akhirnya dapat dinikmati masyarakat pengguna dengan harga terjangkau.

Dari segi waktu, Kawasan Kota Sumber, Kabupaten Cirebon harus memungkinkan fleksibilitas, baik perluasan, perubahan fungsi maupun variasi penggunaan sesuai dengan kondisi waktu.

Dari segi teknologi, aplikasi perencanaan Kawasan Kota Sumber, Kabupaten Cirebon dalam pembangunannya harus memungkinkan penggunaan teknologi maju dalam rancang bangun, tetapi juga harus dapat dilakukan dengan menggunakan teknologi sederhana atau yang sudah ada.

II.1.4.2 KRITERIA PERENCANAAN BANGUNAN

Pada dasarnya kriteria perencanaan bangunan yang diterapkan dalam perencanaan Kawasan Kota Sumber, Kabupaten Cirebon ini meliputi dua sistem, yaitu:

a. Sistem lingkungan

Merupakan kriteria perencanaan yang berkaitan dengan segi fisik material dalam bentuk wujud tata letak ataupun fisik bangunan.

Pada sistem ini mencakup:

- **Konteks fisik**; klimatologis, geologis, topografis, landuse, bentuk bangunan, pola sirkulasi dan peraturan-peraturan pemerintah maupun daerah yang terkait
- **Konteks kebudayaan**; tradisi, cara hidup, hubungan sosial, politik, ekonomi, religi, ilmu pengetahuan, keindahan (estetis) dan teknologi.

b. Sistem manusia

Merupakan kriteria perencanaan yang berhubungan dengan segi non fisik, yang merupakan pendekatan dari segi tingkah laku (behavior approach) manusia sebagai pemakai dari wujud fisik bangunan.

Pada sistem ini tercakup:

- Beberapa aktifitas organis: lapar, haus, belanja, interaksi sosial
- Tata ruang: fungsional, teritorial
- Perletakan dan lokasi: statis dan dinamis

- Sosial: *privacy* dan *public*
- Sensor: penglihatan, perasaan, pendengaran, panas, dingin, keindahan dan keseimbangan.

Kedua sistem tersebut berkaitan erat satu dengan yang lainnya dan harus dapat diintegrasikan dalam desain bentuk bangunan yang direncanakan di dalam Kawasan Kota Lama.

II.1.4.3 KONSEP PERANCANGAN

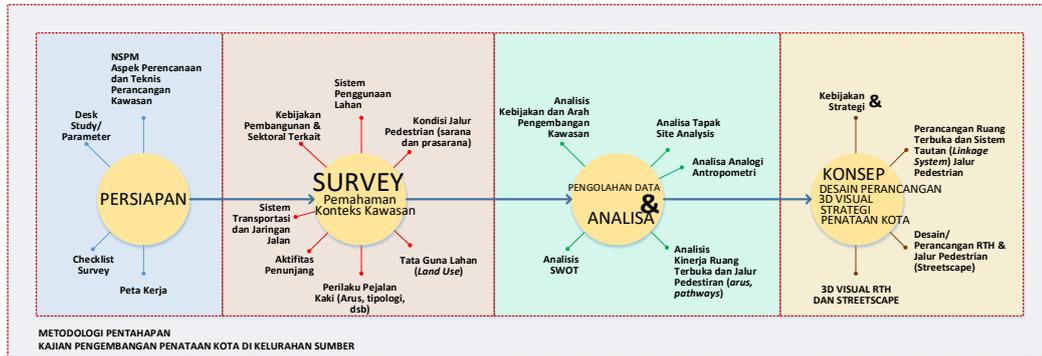
Konsep dasar perancangan didasarkan pada perilaku/aktivitas kehidupan sehari-hari yang merupakan konsep utama dalam pendekatan perancangan Kawasan Kota Sumber, Kabupaten Cirebon. Pendekatan terhadap konsep penunjang (konsep ramah lingkungan) menjadi alat bantu dalam mendesain secara konkrit.

Sasaran utama yang akan dicapai dengan konsep-konsep ini adalah menciptakan suasana lingkungan perkotaan yang nyaman, rapi, aman, terjangkau oleh konsumen pengguna dan tetap peduli terhadap lingkungan.

Sasaran lainnya adalah menciptakan suasana Kawasan Kota Sumber, Kabupaten Cirebon ini dalam dimensi yang lebih modern, desain bentuk tipikal bangunan rumah tinggal yang efisien dan efektif serta lingkungan perumahan yang dirancang secara terpadu akan menjadi dinamika Kawasan Kota Sumber, Kabupaten Cirebon ini tanpa meninggalkan sifat kekhasannya.

II.2 METODOLOGI

Metodologi pekerjaan penyusunan Kajian Pengembangan Penataan Kota di Kelurahan Sumber meliputi tahapan - tahapan sebagai berikut.



Gambar 2. 1 Metodologi Pekerjaan

II.2.1 PERSIAPAN

Tahap persiapan merupakan tahapan yang mengawali pelaksanaan pekerjaan dengan targetan yang ingin dicapai:

- Tersepatinya metoda dan rencana kerja
- Tersusunnya rencana pelaksanaan survey
- Terpahaminya gambaran awal permasalahan dan kebutuhan (sintesa dan hipotesa)

Kegiatan persiapan ini terbagi 3 (tiga) bagian yaitu: (i) persiapan dasar, (ii) desk studi, dan (iii) survey pendahuluan.

- a. Persiapan dasar, merupakan kegiatan yang dilakukan untuk mempertajam serta mendudukan rencana serta metoda pelaksanaan pekerjaan yang riil akan dilaksanakan. Kegiatan persiapan dasar ini lebih ditekankan pada koordinasi intern dengan pemberi kerja untuk memperoleh kesepakatan mengenai metoda dan rencana kerja yang akan dilaksanakan.
- b. Desk Studi, dilakukan untuk mempertajam pemahaman tentang diagnosa awal potensi permasalahan pada wilayah kajian.
- c. Survey Pendahuluan (*Preliminary Survey*), merupakan kegiatan peninjauan lokasi penataan yang ditekankan pada tinjauan pemahaman kinerja dan kebutuhan pengembangan dan penataan Kota di Kelurahan Sumber sehingga diperoleh gambaran awal dan isu permasalahan, hipotesa dan sintesa awal konsep perancangan dan visualisasi 3D.

Secara keseluruhan, metoda yang digunakan pada tahap ini adalah desk study – *book review*, *stakeholders' approach* dan visualisasi lapangan dengan keseluruhan kegiatan berupa:

1. Me-mobilisasi tenaga-tenaga ahli yang dilibatkan dan penyiapan perangkat-perangkat pekerjaan yang mendukung, seperti perangkat komputer dan perangkat kantor.
2. Pada bagian ini juga menguraikan isu-isu mengenai kebijakan pembangunan Kabupaten Cirebon, khususnya terkait dengan arah pengembangan Kota Sumber (multi aspek dan sektor), baik isu yang menguatkan dan isu yang bersifat melemahkan perencanaan dan perancangan ruang terbuka publik dan jalur pedestrian pada kawasan – kawasan prioritas di Kota Sumber, Kab. Cirebon.
3. Isu dan permasalahan diperoleh dengan metode kajian dan review literatur terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan Rencana Deail Tata Ruang (RDTR), serta kebijakan-kebijakan sektoral, khususnya terkait dengan konsep penyediaan dan pemanfaatan RTH dan jaringan pedestrian.
4. Mengkaji dan me-review literatur-literatur tersebut dilakukan dengan bersama-sama oleh semua anggota tim dengan metode *desk study* dan *stakeholder approach* untuk mencapai kesepakatan atau penyamaan persepsi terhadap isu-isu dan permasalahan.
5. Selain itu, penyamaan persepsi juga dilakukan untuk desain pengerjaan, jadwal pengerjaan, metodologi, deliniasi titik lokasi pedestiran dan sistematika pengerjaan.
6. Survey pendahuluan dilakukan dalam upaya untuk memperoleh gambaran awal serta orientasi kawasan perencanaan melalui metoda visualisasi lapangan (bersifat *over view* saja, bukan observasi lapangan yang lebih mendalam).

II.2.2 PEMAHAMAN KONTEKS KAWASAN

Tahapan ini merupakan rangkaian kegiatan survey lapangan, kompilasi dan analisis yang akan dilaksanakan sebagai tindak lanjut dari tahapan sebelumnya. Targetan yang ingin dicapai pada tahap ini antara lain:

- Penajaman gambaran permasalahan.

- Tersepakatinya wilayah perencanaan, yaitu titik lokasi distribusi penyediaan jalur pedestrian.
- Tersedianya format data sesuai dgn kebutuhan analisa.
- Diperolehnya data serta informasi yang dibutuhkan.
- Tersepakatinya akurasi dan kesahihan data.
- Tersedianya formulasi kebutuhan serta proyeksi kebutuhan penyediaan dan perancangan rung terbuka (*open space*) jalur pedestrian untuk masa yang akan datang.
- Terumuskannya potensi, masalah, peluang dan kendala pengembangan jalur pedestrian.
- Teridentifikasinya prediksi skema/konsep desain perancangan dan visual 3D di Kab. Cirebon.

Dalam proses pemahaman konteks kawasan tersebut dilakukan melalui metodologi survey primer dan survey sekunder.

1. Survey Primer

- a. Pengumpulan data harus dilakukan terhadap hal-hal sebagai berikut :
 - Volume lalu-lintas kendaraan;
 - Volume lalu-lintas pejalan kaki;
 - Volume lalu-lintas penyeberang jalan;
 - Data Geometrik.
 - Survey ketersediaan dan kondisi sarana dan prasarana RTH dan jalur pedestrian.
 - Survey karakteristik dan perilaku penggunaan RTH dan pejalan kaki pada koridor jalur pedestrian terpilih.
 - Survey aktifitas atau kehidupan (*liveable*) pada RTH dan jalur – jalur pedestrian.
 - Survey persepsi dan preferensi masyarakat terhadap kondisi dan harapan RTH dan jalur pedestrian

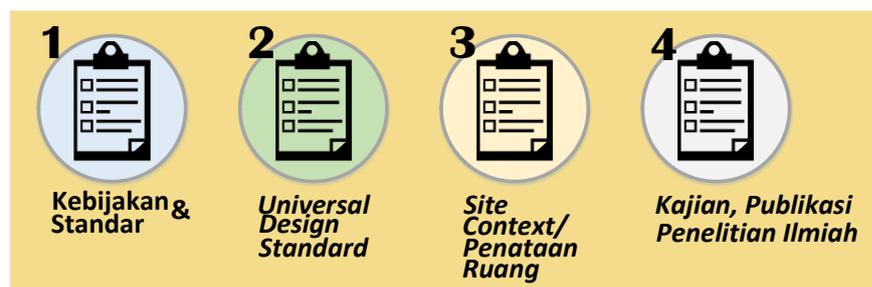
Survey sekunder untuk memperoleh data – data penunjang yang akan digunakan untuk proses analisis dan konsep. Survey ini dimaksudkan untuk mendapatkan data dan informasi yang telah terdokumentasikan dalam buku, laporan dan statistik yang umumnya terdapat di instansi terkait. Di samping pengumpulan data, pada kegiatan ini dilakukan pula wawancara atau diskusi dengan pihak instansi

mengenai permasalahan-permasalahan di tiap bidang/aspek yang menjadi kewenangannya serta menyerap informasi mengenai kebijakan-kebijakan dan program yang sedang dan akan dilakukan terkait penyediaan dan desain/perancangan RTH dan jalur pedestrian.

II.2.3 ANALISA DAN KONSEP PERANCANGAN

1. Perumusan Parameter Rekomendasi Penyediaan RTH dan Jalur Pedestrian

Proses penentuan lokasi penyediaan pedestrian dilakukan melalui analisis kebijakan dan peraturan perundangan serta NSPM terkait. Beberapa parameter delaborasi dari berbagai sumber terkait penyediaan pedestrian, baik yang bersifat (*design*) universal maupun spesifik lokasi. Universal design dalam kasus penyediaan jalur pedestrian merupakan penerapan konsep yang mengacu pada desain fasilitas yang mengakomodasi mobilitas dan aksesibilitas tinggi setiap orang termasuk orang – orang yang memiliki keterbatasan fisik.



Berdasarkan hasil elaborasi dari berbagai sumber diperoleh indikasi parameter, yaitu distribusi penentuan penyediaan dan peningkatan RTH dan Jalur pedestrian, meliputi:

- Jaringan jalan eksisting.
- Lokasi dan elemen RTH eksisting
- Sebaran titik transit/perpindahan antar moda (simpul transportasi umum).
- Pusat pusat kegiatan (Struktur dan Pola Ruang).
- Perspesi dan preferensi stakeholder terkait.

2. Metode Analogi Antropometri

Menurut Nurmiyanto (2003) salah satu bidang keilmuan ergonomi adalah antropometri yaitu suatu studi yang berhubungan dengan pengukuran dimensi tubuh manusia. Antropometri secara lebih luas digunakan sebagai

pertimbangan ergonomis dalam proses perencanaan produk maupun sistem kerja yang memerlukan interaksi manusia. Data antropometri akan diaplikasikan secara lebih luas antara lain dalam hal:

- Perancangan area kerja (*workstation*)
- Perancangan alat kerja seperti mesin, *equipment* perkakas (*tools*)
- Perancangan produk-produk konsumtif seperti pakaian, kursi, meja dan sebagainya
- Perancangan lingkungan fisik.

Setiap desain produk, baik produk yang sederhana maupun produk yang sangat rinci, diharuskan berdasarkan antropometri penggunanya. Antropometri adalah pengukuran dimensi tubuh yang relevan dengan desain mengenai sesuatu yang dipakai oleh individu (Pulat & Alexander, 1992).

Menurut Kroemer (2010) tahapan perancangan sistem kerja dengan memperhatikan faktor antropometri adalah sebagai berikut

- a. Menentukan kebutuhan perancangan dan kebutuhannya (*establish requirement*)
- b. Mendefinisikan dan mendiskripsikan populasi pemakai
- c. Pemilihan sampel yang akan diambil datanya
- d. Penentuan kebutuhan data (dimensi tubuh yang akan diambil).
- e. Penentuan dimensi tubuh yang akan diambil dan pemilihan persentil yang akan dipakai
- f. Penyiapan alat ukur yang akan dipakai
- g. Pengambilan data
- h. Pengolahan data

Prinsip – prinsip universal design dalam apke teknis perancangan jalur pedestiran meliputi:

- *Equilibity use*, dapat diakai oleh orang – orang dengan kemampuan yang berbeda.
- *Flexibility ini use*, mengakomodasi setiap kemampuan individual secara lebih luas.
- *Simple dan intuitive use*, mudah untuk dimengerti.

- *Tolerance physical effort*, dapat digunakan secara efisien dan nyaman serta tidak melelahkan.
- *Size and space for approach and use*, Ukuran dan ruang yang layak disediakan untuk macam gerak.

Dengan menerapkan universal design pada desain atau perancangan jalur pedestrian maka terdapat keuntungan, antara lain:

- Meningkatkan penggunaan fasilitas berjalan kaki dan pelayanan angkutan umum massal.
- Mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan dan membuat pejalan ke tempat tujuan dapat dicapai dengan berjalan kaki atau menggunakan kursi roda.
- Membantu mengurangi kecelakaan bagi pejalan kaki dan membuat jalur pedestrian menjadi lebih aman dan nyaman bagi semua pengguna.

II.2.4 PERANCANGAN KAWASAN

Perencanaan dan perancangan jalur pejalan kaki harus memperhatikan ruang bebas. Ruang bebas jalur pejalan kaki memiliki kriteria sebagai berikut:

- a. Memberikan keleluasaan pada pejalan kaki;
- b. Mempunyai aksesibilitas tinggi;
- c. Menjamin keamanan dan keselamatan;
- d. Memiliki pandangan bebas terhadap kegiatan sekitarnya maupun koridor jalan keseluruhan; dan
- e. Mengakomodasi kebutuhan sosial pejalan.

Spesifikasi ruang bebas jalur pejalan kaki ini yaitu sebagai berikut:

- a. Memiliki tinggi paling sedikit 2.5 meter;
- b. Memiliki kedalaman paling sedikit 1 meter; dan
- c. Memiliki lebar samping paling sedikit dari 0.3 meter.

Ketentuan untuk fasilitas bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus yaitu sebagai berikut:

- a. Ramp diletakkan di setiap persimpangan, prasarana ruang pejalan kaki yang memasuki pintu keluar masuk bangunan atau kaveling, dan titik-titik penyeberangan;
- b. Jalur difabel diletakkan di sepanjang prasarana jaringan pejalan kaki; dan
- c. Pemandu atau tanda-tanda bagi pejalan kaki yang antara lain meliputi: tanda-tanda pejalan kaki yang dapat diakses, sinyal suara yang dapat didengar, pesan-pesan verbal, informasi lewat getaran, dan tekstur ubin sebagai pengarah dan peringatan.

Jalur pejalan kaki dengan ketentuan kelandaian yaitu sebagai berikut:

- a. Tingkat kelandaian tidak melebihi dari 8% (1 banding 12);
- b. Jalur yang landai harus memiliki pegangan tangan setidaknya untuk satu sisi (disarankan untuk kedua sisi). Pada akhir landai setidaknya panjang pegangan tangan mempunyai kelebihan sekitar 0,3 meter;
- c. Pegangan tangan harus dibuat dengan ketinggian 0.8 meter diukur dari permukaan tanah dan panjangnya harus melebihi anak tangga terakhir;
- d. Seluruh pegangan tangan tidak diwajibkan memiliki permukaan yang licin; dan
- e. Area landai harus memiliki penerangan yang cukup.

II.3 JADWAL KERJA

Jangka waktu pelaksanaan kegiatan ini adalah 45 (empat puluh lima) hari kalender terhitung sejak penerbitan Surat Perintah Mulai Kerja (SPMK) oleh pengguna jasa. Untuk lebih jelas pada kegiatan pelaksanaan yang akan dikerjakan oleh penerima pekerjaan adalah sebagai berikut:

Tabel 2. 1 Jadwal kerja Kajian Pengembangan Penataan Kota di Kelurahan Sumber

NO	SUBSTANSI	JANGKA WAKTU PELAKSANAAN (1,5 Bulan)					
		Bulan ke 1				Bulan ke 2	
		M1	M2	M3	M4	M1	M2
A	PERENCANAAN PEKERJAAN						
1	PENGUMPULAN DATA						
	a Survey Primer						
	b Survey Sekunder						
2	PENGOLAHAN DATA						
	a Analisis Sintesis						
3	PENATAAN ARSITEKTUR						
	a Konsep penataan						

	b	Rancangan arsitektur					
	c	3D visualisasi					
B		PELAPORAN					
	1	Laporan Pendahuluan					
	2	Laporan Akhir					
	3	Album Gambar A3					
	4	Hardisk Eksternal 1 TB					
C		TERMINISASI					
1	a	Tenaga Ahli					
	1	Team Leader					
	2	TA Arsitektur					
	3	TA Perancang Kota					
	b	Tenaga Pendukung					
	1	Operator CAD					
	2	Sekretaris					

II.4 PRODUK YANG DIHASILKAN

Setelah seluruh kegiatan dalam tiap tahapan dilaksanakan, maka produk yang harus dihasilkan adalah sebagai berikut:

- **Laporan Pendahuluan**, berisi tentang kerangka pikir dan metode serta rencana kerja dalam pelaksanaan. Laporan pendahuluan final diserahkan dalam bentuk hardcopy sebanyak 3 buku/eksemplar dan softcopynya.
- **Laporan Akhir**, berisi secara keseluruhan hasil kegiatan dan dilengkapi dengan rekomendasi. Laporan akhir final diserahkan dalam bentuk hardcopy sebanyak 3 buku/eksemplar dan softcopynya.
- **Laporan *Executive Summary*** berisi rangkuman singkat hasil. Laporan ini diserahkan dalam bentuk *hardcopy* sebanyak 2 buku/eksemplar dan softcopynya.
- **Soft file** Animasi 3D kajian Pengembangan Penataan Kota di Kelurahan Sumber

II.5 KOMPOSISI TIM & ORGANISASI PELAKSANAAN PEKERJAAN

Berikut adalah organisasi Pelaksanan Pekerjaan Kajian Pengembangan Penataan Kota di Kelurahan Sumber.

Tabel 2. 2 Kebutuhan, Kualifikasi dan Tenaga Ahli

NO	NAMA PERSONIL	STATUS KEPEGAWAIAN	POSISI	KUALIFIKASI DAN TUGAS	TUGAS	JUMLAH ORANG/ BULAN (MM)
1	Ari Moravian, ST., MT	Tidak Tetap	Team Leader Ahli Perancangan Kota	<ul style="list-style-type: none">• Kualifikasi Tenaga Ahli Non SKA/SKK S2 Urban Design	- Memimpin dan mengkoordinasikan pekerjaan secara efektif dan efisien agar dalam pelaksanaannya dapat berjalan dengan lancar guna	1,5 OB

NO	NAMA PERSONIL	STATUS KEPEGAWAIAN	POSISI	KUALIFIKASI DAN TUGAS	TUGAS	JUMLAH ORANG/ BULAN (MM)
					<p>mencapai tujuan dan sasaran yang diharapkan sesuai dengan yang direncanakan oleh Pemberi Kerja;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mengawasi pelaksanaan secara rutin dan menjamin setiap pelaporan kemajuan proyek agar tepat waktu; - Memberikan petunjuk pada tim kerja konsultan; - Bertanggungjawab untuk seluruh lingkup kegiatan; - Bertanggungjawab dalam koordinasi penyusunan semua jenis pelaporan; - Melakukan komunikasi dan siap setiap saat untuk dipanggil oleh pemberi kerja untuk mempertanggungjawabkan pekerjaan; 	

NO	NAMA PERSONIL	STATUS KEPEGAWAIAN	POSISI	KUALIFIKASI DAN TUGAS	TUGAS	JUMLAH ORANG/ BULAN (MM)
					<ul style="list-style-type: none"> - Penyelesaian administrasi kerjasama (kontrak), mengkoordinasikan penyempurnaan metodologi dan rencana kerja, pembagian dan pendistribusian tugasnya, penyusunan jadwal pelaksanaan kegiatan, pengumpulan dokumen-dokumen pendukung (literatur). 	
2	Rahmat Adesaputra ST.	Tidak Tetap	Tenaga Ahli Muda arsitektur	<ul style="list-style-type: none"> • Kualifikasi Tenaga Ahli S1 Pendidikan Sarjana Arsitektur 	<ul style="list-style-type: none"> - Melakukan kerjasama dengan tenaga ahli lainnya terkait dengan substansi kegiatan; - Mengkoordinasikan hasil kajian dengan anggota tim lainnya; - Bertanggung jawab terhadap substansi kegiatan terkait dengan bidang prasarana dan sarana jalur pedestrian, meliputi 	1,5 OB

NO	NAMA PERSONIL	STATUS KEPEGAWAIAN	POSISI	KUALIFIKASI DAN TUGAS	TUGAS	JUMLAH ORANG/ BULAN (MM)
					konsep perencanaan dan desain perancangan RTH dan jalur pedestrian.	
3	Aria Adrian Wirabaya, ST., M.R.K	Tidak Tetap	Tenaga Ahli Perancangan Kota	<ul style="list-style-type: none"> • Kualifikasi Tenaga Ahli Non SKA/SKK S2 Urban Design 	- Membantu Team Leader dalam merancang koridor Jalan Sumber	1,0 OB
4	Eghar Purnama Carsim, S.Ars	Tidak Tetap	Operator CAD	<ul style="list-style-type: none"> • Kualifikasi Tenaga Ahli Non SKA D3 Teknik Sipil/Arsitektur 	- Membantu Tenaga Ahli terhadap penyiapan <i>drafting</i> kegiatan terkait perencanaan RTH dan jalur pedestrian.	1,5 OB
5	Wardani Willy Budiman, SE	Tidak Tetap	Sekretaris	<ul style="list-style-type: none"> • Kualifikasi SMA Sederajat 	- Membantu mengelola perihala administrasi pekerjaan	1,5 OB

Melihat dari jumlah orang bulan yang disampaikan dalam KAK, konsultan memahami yang dimaksud dengan pemberi kerja terkait pembagian penugasannya, dapat di lihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 2. 3 Jadwal Penugasan Tenaga Ahli

No	Posisi	Kualifikasi	Jumlah Orang Bulan	Penugasan Tenaga Ahli					
				BULAN KE-1				BULAN KE-2	
				1	2	3	4	1	2
1	Team Leader Ahli Perancangan Kota	S2 Urban Desain/ Arsitektur	1 OB						
2	Tenaga Ahli Muda arsitektur	Ahli Muda Arsitektur	1 OB						
3	Ahi Perncangan Kota	S2 Urban Design	1 OB						
3	Operator CAD	D3 Teknik Sipil/Arsitek	1,5 OB						
4	Sekretaris	SMA Sederajat	1,5 OB						

BAB III GAMBARAN UMUM KAWASAN

III.1 GAMBARAN UMUM KABUPATEN CIREBON

Kabupaten Cirebon adalah bagian dari provinsi yang menjadi penyangga bagi Jawa Barat. Kabupaten ini juga menjadi kabupaten dengan penduduk yang cukup padat. Secara astronomi, Kota Bekasi terletak antara 108°40' – 108°48' Bujur Timur dan 6°30' – 7°00' Lintang Selatan. Berdasarkan posisi geografisnya, Kabupaten Cirebon memiliki batas-batas di Utara dengan Kabupaten Indramayu, Kota Cirebon dan Laut Jawa; di Selatan dengan Kabupaten Kuningan dan Kabupaten Majalengka; di Barat dengan Kabupaten Majalengka dan Kabupaten Indramayu; serta di Timur dengan Provinsi Jawa Tengah.

Kabupaten Cirebon merupakan dataran dengan ketinggian antara 0 – 130 meter diatas permukaan laut. Luas wilayah Kabupaten Cirebon, adalah berupa daratan seluas 1.070,29 km². Tahun 2020, wilayah administrasi Kabupaten Cirebon terdiri dari 40 Kecamatan dengan 424 Desa atau Kelurahan. Luas wilayah kecamatan terluas adalah Kecamatan Kapetakan (67,04 km²) diikuti Kecamatan Gegesik (63,83 km²), sedangkan kecamatan dengan luas terkecil adalah Kecamatan Weru (9,11 km²).

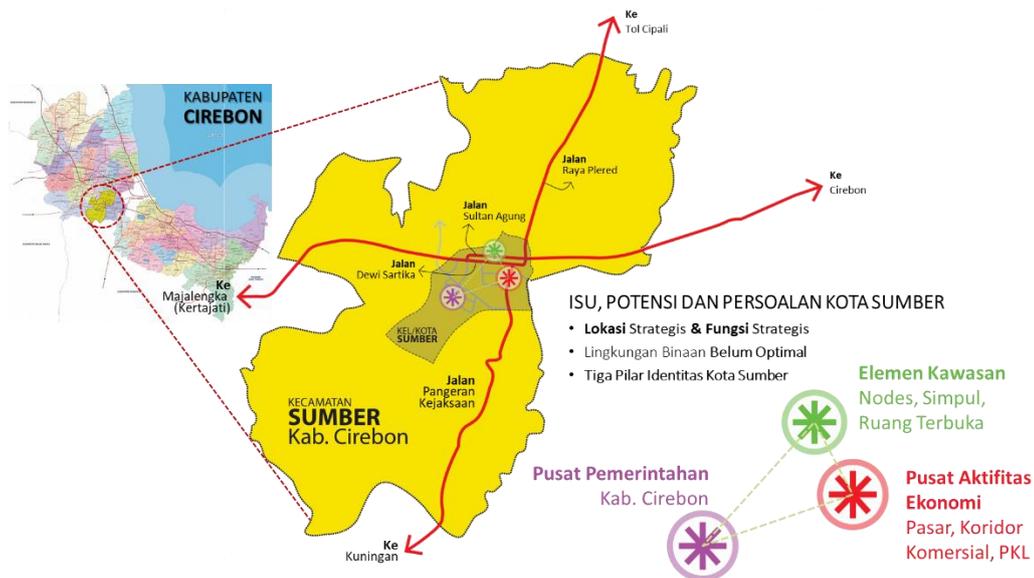
Kondisi iklim secara umum Kabupaten Cirebon memiliki suhu maksimal di bulan Oktober yaitu 37°C dan minimum 21°C di bulan Juli dengan kelembaban maksimal di bulan Februari sebesar 100% dan minimal di bulan Agustus sebesar 35%. Kecepatan angin rata-rata maksimal terjadi di bulan September sebesar 4,42 m/s dan minimal di bulan Maret sebesar 1,99 m/s. Sedangkan tekanan udara rata-rata maksimal terjadi di bulan Februari sebesar 1.012,90 mb dan minimal di bulan Desember sebesar 1.001,7 0 mb. Kota Bekasi memiliki jumlah curah hujan maksimal di bulan Desember yaitu 619 mm dengan 28 hari hujan; dan minimal di bulan Agustus yaitu 8,30 mm dengan 7 hari hujan.

Penduduk Kabupaten Cirebon berdasarkan data disdukcapil tahun 2020 sebanyak 2.296.999 jiwa yang terdiri atas 1.163.760 jiwa penduduk laki-laki dan 1.133.239 jiwa penduduk perempuan. Dibandingkan dengan jumlah penduduk tahun 2019,

penduduk Kabupaten Cirebon mengalami pertumbuhan sebesar 4,78 persen. Kepadatan penduduk di Kabupaten Cirebon tahun 2020 mencapai 2.146 jiwa/km². Kepadatan Penduduk di 40 kecamatan cukup beragam dengan kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kecamatan Weru dengan kepadatan sebesar 7.807 jiwa/km² dan terendah di Kecamatan Pasaleman sebesar 669 jiwa/Km². Tingginya pertumbuhan di sektor sosial, fisik, ataupun ekonomi tentunya berpengaruh terhadap laju urbanisasi sehingga kebutuhan akan lahan permukiman serta lahan ruang terbuka hijau juga terus meningkat.¹

III.2 PROFIL KELURAHAN SUMBER

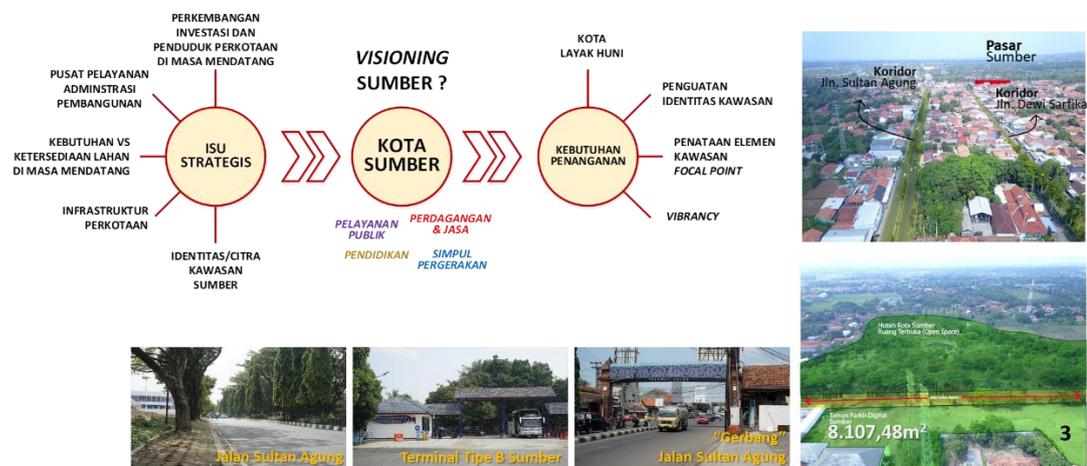
Kelurahan Sumber merupakan ibukota Kecamatan Sumber. Selain sebagai ibukota Kecamatan, Kelurahan Sumber juga merupakan kawasan pusat pemerintahan Kabupaten Cirebon, sehingga secara administrasi Kelurahan Sumber merupakan Ibu kota Kabupaten Cirebon. Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 1.1 Kedudukan Kelurahan Sumber Dalam Konteks Kecamatan Sumber dan kab. Cirebon
Kelurahan Sumber memiliki nilai strategis, antara lain sebagai pusat pelayanan administrasi pemerintahan Kab. Cirebon, pusat ekonomi serta “gerbang”. Kabupaten Cirebon. Dalam konteks penataan ruang dan kawasan di masa mendatang, Kelurahan Sumber telah ditetapkan sebagai salah satu Kelurahan

¹ BPS Kabupaten Cirebon. Kabupaten Cirebon dalam Angka 2021.

yang menjadi bagian dari Pusat Kegiatan Nasional (PKN) di Kabupaten Cirebon sehingga perlu dipertimbangkan penataan kawasan yang komprehensif yang dapat menjadikan Kecamatan Sumber, khususnya Kelurahan Sumber ini sebagai “etalase” Kabupaten Cirebon. Dengan demikian kebutuhan penataan kawasan di Kelurahan Sumber adalah mempersiapkan sebuah kawasan sebagai kota layak huni, inklusif, berjati diri dan memiliki keunikan serta livabilitas yang tinggi. Oleh karena itu dibutuhkan penataan kawasan, khususnya pada *focal point* yang dinilai mampu menjadi triger dalam penataan dan pengembangan Kelurahan Sumber dan Kabupaten Cirebon secara umum.



Gambar 1.2 Diagram Kebutuhan Penanganan Kelurahan Sumber Sebagai Etalase Ibu Kota Kabupaten Cirebon

Simpul pengembangan dan/atau penataan Kelurahan Sumber berada pada Koridor Jalan Sultan Agung dan Ruang Terbuka Hijau Hutan kota Sumber. Penataan kawasan Kelurahan Sumber tetap mempertimbangkan tautan dan integrasi terhadap *focal point* yang ada disekitarnya, antara lain Pasar Sumber dan Pusat Pemerintahan Kab.Cirebon.

Penatan pada beberapa simpul tersebut dilakukan melalui penguatan ruang – ruang terbuka publik sehingga diharapkan tercipta kawasan yang memiliki interaksi sosial yang tinggi, perputaran ekonomi, baik ekonomi lokal maupun investasi sehingga kawasan – kawasan tersebut menggambarkan keterhubungan antara ruang – ruang publik dengan warganya.



Pada gambar diatas teridentifikasi bahwa keberadaan ruang – ruang terbuka publik di Kelurahan Sumber, yaitu antara lain:

1. Jalur koridor pedestrian Jalan Sultan Agung yang menjadi koridor penghubung (*linkage system*) ke beberapa fungsi, antara lain ke Hutan Kota Sumber, Bank BJB, Terminal Sumber dan koridor komersial.
2. Bank BJB merupakan salah satu *focal point*, menjadi salah satu tarikan kegiatan yang tinggi, terutama pada waktu tertentu. Public Life sebagai dampak dari adanya kegiatan di Bank BJB ini perlu direspon dengan penyediaan dan penataan kawasan di sekitar, terutama penyediaa lahan parkir, jalur pedestrian yang terhubung ke Hutan Kota Sumber agar menjadi tautan lingkungan yang aktif.
3. Hutan Kota Sumber merupakan RTH publik yang unik dan dapat dikembangkan untuk menjadi wadah aktifitas beragam sehigga tercipta *public life*.

Ke-3 kawasan perlu untuk dilakukan penataan agar terdapat satu kesatuan dan menjadi ruang publik yang nyaman, aman, berkarakter dan memiliki livabilitas yang tinggi.

BAB IV STUDI PUSTAKA

Penataan Kota Sumber saat ini terkesan stagnan dan cenderung tidak jelas menimbulkan kekhawatiran dalam hal penataan ruang kota. Pada beberapa sudut kawasan teridentifikasi image ruang negatif, hal ini diakibatkan aktifitas perkotaan pada ruang tersebut yang bertentangan dengan budaya. Aktifitas pedagang kaki lima (PKL) yang menempati ruang publik cenderung tidak tertata sehingga menimbulkan konflik ruang serta memberikan *image* semerawut. Sebagai bagian dari wilayah Kabupaten Cirebon, kawasan perkotaan Sumber yang merupakan ibu kota Kabupaten Cirebon menjadi etalase yang membutuhkan penguatan citra kawasan sehingga menjadi representasi jati diri kawasan bagi seluruh wilayah di Kabupaten Cirebon. *Re-branding* Kelurahan Sumber melalui perwujudan ruang – ruang positif serta tertatanya PKL dan ruang publik lainnya akan dilakukan melalui pendekatan penataan fisik.

Pada bab ini menguraikan berbagai studi literatur dan preseden yang berkaitan dengan penyusunan penataan lingkungan binaan pada kawasan di Kec. Sumber, Kab. Cirebon. Kajian ini membantu proses inovasi pada lokasi perencanaan secara teoretik untuk keperluan perencanaan dan perancangan selanjutnya.

Dalam menjawab dan menyelesaikan permasalahan kompleks pada kawasan, diperlukan suatu pendekatan yang inovatif, komprehensif, dan terintegrasi. Salah satu pendekatan dengan kriteria inovatif, komprehensif, terintegrasi, dan dapat dijadikan payung spirit pada penataan kawasan adalah pendekatan ekosistem yang saat ini banyak diterapkan dan dikembangkan di negara – negara maju. Pendekatan ekosistem memberikan suatu filosofi yang koheren untuk menerapkan prinsip penataan dan perancangan bagi kesehatan dan kesinambungan.

Penerapan pendekatan ekosistem ini akan optimal bila mulai diterapkan pada skala yang terkecil yaitu lingkungan tempat tinggal yang merupakan habitat lokal manusia yang sangat mendasar yang menyediakan tidak hanya tempat tinggal, tetapi juga suatu jaringan dukungan sosial serta kemungkinan – kemungkinan aktifitas penunjang lainnya, seperti berbelanja, rekreasi dan lain sebagainya. Dengan demikian, manusia dan makhluk hidup lainnya hidup dalam hubungan yang saling menguntungkan, harmonis satu sama lainnya. Dalam prinsip – prinsip mendesain habitat (*neighbourhood*) perlu mempertimbangkan:

1. Pelibatan Stakeholder

Pelibatan *stakeholder* secara aktif pada proses pengambilan keputusan sangat penting dalam mencapai pembangunan berkelanjutan di dalam lingkungan sosial yang plural.

2. Meningkatkan otonomi/ kearifan lokal

Pada prinsipnya, setiap servis dan aktivitas pada lingkungan hendaknya diatur pada level/tingkat yang serendah mungkin. Dengan demikian, peningkatan otonomi pada semua level sangat penting.

3. Konektivitas

Dukungan otonomi lokal bukan berarti terjadinya isolasi antara satu lingkungan yang satu dengan yang lainnya. Sebaliknya keterhubungan diantara satu area yang lain berperan penting dalam mencapai vitalitas kawasan. Dengan demikian, kesuksesan suatu kawasan justru ditentukan oleh pola ikatan yang kuat antara agen – agen terkait serta keterhubungan antara satu tempat dengan tempat lain. Prinsip konektivitas ini menyangkut berbagai hal, antara lain:

- Manajemen sumber daya
- Pengadaan retail, fasilitas sosial, dan rekreasi
- Tingkat permeabilitas jalan
- Keterkaitan dan saling membutuhkan antara lingkungan – lingkungan sekeliling
- Infrastruktur berkualitas tinggi
- Transportasi umum yang diatur dengan baik, terjangkau, dan dapat diandalkan
- Polusi udara dan suara pada standar yang dapat diterima
- Pengadaan infrastruktur dasar: air, saluran pembuangan, dan listrik
- Fasilitas umum yang cukup: kesehatan dan pendidikan
- Bersih, aman, dan layak huni

IV.1 KOMPONEN PERANCANGAN/PENATAAN KAWASAN

Dalam perancangan/penataan/desain kawasan tidak terlepas dari aspek-aspek dan komponen perancangan kota secara umumnya. Berdasarkan konsep dasar perancangan kota yang dikemukakan Hamid Shirvani, maka aspek-aspek

perancangan kawasan kota atau bagian dari wilayah kota yang perlu mendapat perhatian dalam perancangan atau diatur adalah yaitu (Shirvani, 1985):

1. Peruntukan lahan (*land use*)

Studi dari Tata Guna Tanah menjadi penting untuk memetakan apa yang menjadi faktor-faktor yang sangat penting dalam pola-pola tata guna tanah dalam ekonomi pasar di kota. Rencana tata guna tanah dibangun dengan kebijakan dan menghasilkan dasar untuk menentukan fungsi yang sesuai untuk suatu daerah. Pada waktu lalu terdapat dua masalah utama dalam kebijakan tata guna tanah, yaitu:

- a. Kurangnya keragaman fungsi tata guna tanah, dengan kata lain terjadi penggolongan dan segregasi dalam tata guna tanah di kota.
- b. Kegagalan untuk mempertimbangkan faktor fisik lingkungan dan alam.

Mixed use menjadi bahan pertimbangan untuk kedepan dalam kebijakan tata guna tanah di kota, hal ini untuk mendukung kegiatan 24 jam di dalam kota, dengan meningkatkan sirkulasi lewat fasilitas pedestrian, sistem infrastruktur, analisis berdasarkan lingkungan dan peningkatan sistem infrastruktur dengan pertimbangan penting dalam hal pemeliharaan dan pengoperasian.

Dalam bukunya *Land Use Planning*, Chapin F Stuart menulis bahwa Tata Guna Tanah (*Land Use*) dibagi menjadi dua hal:

1. Distribusi ruang dari fungsi-fungsi kota, meliputi daerah perumahan, industri, komersial, distrik bisnis (CBD), institusi, dan fungsi rekreasi.
2. Dua bagian bingkai kerja yang menampilkan daerah urban;
 - Pola aktivitas masyarakat dalam penataan kota dan kebutuhan akan ruang
 - Fasilitas Fisik atau peningkatan tanah dalam penataan kota untuk mengakomodasi aktivitas-aktivitas.

Johara T Jayadinata dalam bukunya *Tata Guna Tanah dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah*, menyimpulkan bahwa yang dimaksud dengan tata guna tanah (*land use*) adalah Pengaturan penggunaan tanah (tata = pengaturan). Dalam tata guna tanah dibicarakan bukan saja mengenai penggunaan permukaan bumi di daratan, tetapi juga mengenai penggunaan permukaan bumi dilautan.

Hamid Shirvani dalam bukunya *Urban Design Process* mengulas bahwa tata guna tanah adalah denah dua dimensi dimana tercipta ruang tiga dimensi dan fungsi yang terjadi. Berdasarkan ketiga definisi diatas, maka dapat disimpulkan bahwa Tata Guna Tanah adalah Pengaturan pendistribusian wilayah untuk aktivitas-aktivitas masyarakat pada perencanaan sebuah kota.

Arahan pengembangan kawasan perkotaan harus sesuai dengan karakteristik kegiatan dan masalah yang berkaitan. Kenyataan ini mengarahkan bagaimana seharusnya suatu daerah kota dikembangkan dan di definisikan secara baik. *Zoning* merupakan sebuah proses dalam membagi kota menjadi beberapa bagian, dimana setiap bagian mempunyai kepentingan yang berbeda-beda. *Land Use* berpengaruh terhadap hubungan antara sirkulasi dan kepadatan aktivitas / fungsi lahan dalam suatu kawasan. Land use mempunyai hubungan yang dekat dengan “*transportation corridors*”. Dalam land use perlu dipertimbangkan dua hal yaitu pertimbangan segi umum dan aktivitas pejalan kaki atau street level yang akan menciptakan lingkungan yang lebih manusiawi.

Perubahan dari *land use* yang sudah ada (eksisting) bisa meningkatkan lingkungan yang sudah terbangun, dengan cara menyesuaikan ijin dan kepadatan bangunan. Zoning merupakan metoda yang paling baik dalam mengontrol land use. Fungsi dari zoning adalah supaya kita tidak menemukan fungsi atau bentuk bangunan yang berbeda dari lingkungan sekitarnya. Dengan demikian maka penggunaan lahan di dalam suatu area dapat lebih optimal.



Gambar 4. 1 Ilustrasi Konsep Tata Guna Lahan pada Kawasan

Land Use berpengaruh terhadap hubungan antara sirkulasi dan kepadatan aktivitas / fungsi lahan dalam suatu kawasan. Land use mempunyai hubungan

yang dekat dengan “*transportation corridor*”. Dalam *land use* perlu dipertimbangkan dua hal yaitu pertimbangan segi umum dan aktivitas pejalan kaki atau street level yang akan menciptakan lingkungan yang lebih manusiawi.

Kita tidak harus membangun kawasan dimana-mana atau membangun semua kawasan yang baru, sebaliknya kita dapat melestarikan sejarah dengan mencari fungsi baru bagi bangunan-bangunan tua apabila fungsi sebelumnya tidak sesuai berada dikawasan tersebut. Penataan kawasan bersejarah juga menjadi bagian yang ada dalam pengaturan *land use*.

Pemetaan kembali lahan bangunan berfungsi untuk mengurangi potensi pengembangan kembali tanpa adanya kemungkinan untuk merubah hak pengembangan mereka yang masih tidak tertata dengan baik.

Ada 2 masalah utama dalam kebijakan *land use* yaitu:

1. Kurangnya pemanfaatan fungsi dalam suatu lahan
2. Tidak menyadari potensi fisik lingkungan

Land use lebih bersifat 2 dimensi. Oleh karena itu, diperlukan cara bagaimana melihatnya dalam 3 dimensi. Hal ini berkaitan erat dengan sistem sirkulasi, karena nilai lahan akan meningkat apabila aksesibilitasnya tinggi. Sistem sirkulasi yang ada akan menentukan nilai lahan. Intensitas pemanfaatan lahan ditentukan oleh pencapaian, dan lokasi yang diatur dalam peraturan yang selain mengikat juga memudahkan.

Sistem sirkulasi membentuk sebuah lahan dan menyebabkan lahan diapit oleh beberapa sisi jalan. Pencapaian semu biasanya terjadi melalui jalan bawah tanah atau bagian dari jalan tol. Lahan baru memiliki nilai bila diberikan informasi intensitas.

Peruntukan lahan umum biasanya terdiri atas; Daerah komersial untuk perdagangan dan perkantoran, Ruang terbuka sebagai tata hijau dalam kota, Perumahan, Fasilitas umum untuk melayani masyarakat kota, Fungsi campuran (*mixed use*) Peruntukan lahan secara horisontal memperlihatkan; Sirkulasi, Hubungan antar lantai, Pedestrian dan penempatan kendaraan, Sistem transportasi, Sistem pendukung (utilitas).

2. Massa bangunan (*building form and massing*)

Image dalam sebuah kawasan sangat ditentukan oleh komponen-komponen pembentuk kota salah satunya yaitu tipologi bangunan. Menurut Zahnd (1999) dalam bukunya Perancangan Kota Secara Terpadu, karakter terhadap konteks kawasan dipengaruhi oleh bagaimana tipologi setempat dibentuk. Dari teori tersebut, bangunan-bangunan pada kawasan tertentu saja memiliki tipologi yang berfungsi sebagai pembentuk image.

Istilah tipologi secara bebas dapat diartikan sebagai telaah suatu kawasan berdasarkan tipe atau jenis - jenisnya. Istilah tipologi pada tingkat mikro, digunakan untuk menggambarkan tipe bangunan secara spesifik, yang dalam penelitian ini akan dikelompokkan ke dalam tipe atau jenis berdasarkan:

- Bentuk bangunan
- Fungsi bangunan
- Tipe bangunan

Suatu bentuk bangunan mempunyai ciri-ciri visual yang antara lain menyangkut:

- Wujud, yang merupakan ciri-ciri pokok yang menunjukkan bentuk. Wujud adalah hasil konfigurasi tertentu dari permukaan-permukaan dan sisi-sisi suatu bentuk.
- Dimensi, dimensi suatu bentuk adalah panjang, lebar dan tinggi. Dimensi-dimensi ini menunjukkan proporsinya. Adapun skalanya ditentukan oleh perbandingan ukuran relatif terhadap bentuk-bentuk disekelilingnya.
- Posisi, adalah letak relatif suatu bentuk terhadap suatu lingkungan atau medan visual
- Orientasi, adalah posisi relatif suatu bentuk terhadap bidang datar, arah mata angin atau terhadap pandangan seseorang yang melihatnya.

Perancangan dalam kota tidak berpusat pada tampilan selubung (*appearance*) bangunan saja namun juga memperhatikan:

- Hubungan tampilan antar bangunan dan kesatuan hubungan bangunan-bangunan yang menciptakan lingkungan visual secara menyeluruh dalam satu kerangka kawasan
- Adanya hubungan antara bangunan lama dan bangunan baru

- Memperhatikan aspek kesehatan dan keselamatan bangunan
- Hubungan lanskap dan bangunan

Menurut Spreiregen (1965), isu-isu penting mengenai building form and massing antara lain:

- **Scale**, yaitu hubungan antara manusia dengan lingkungan sekitarnya dalam ukuran yang sesuai dengan tubuh manusia.
- **Urban space**, sebagai elemen primer dalam urban design; yaitu pentingnya sebuah alur dalam bentuk kota yang membentuk pula ruang-ruang di dalam kota sehingga menghasilkan berbagai macam ruang kota
- **Urban mass**, termasuk bangunan, permukaan bangunan dan objek apapun di dalam ruang kota yang dapat mendukung aktifitas baik dalam skala besar maupun kecil.



Gambar 4. 2 Ilustrasi Penataan Tata Massa dan Intensitas Bangunan

Pengadaan suatu fungsi bangunan pada suatu kawasan sangat berpengaruh kepada kondisi intensitas bangunan yang ada pada wilayah tersebut. Keberadaan suatu bangunan selalu memberikan pengaruh terhadap lingkungannya, sehingga dalam proses pembangunannya haruslah memperhatikan peraturan dan atau ketentuan persyaratan bangunan yang ada. Hal tersebut penting untuk dijadikan sebuah acuan dasar, karena bertujuan untuk mencegah dampak negatif yang muncul akibat keberadaan bangunan tersebut terhadap lingkungan sekitarnya. Semakin tingginya tingkat kepadatan yang ada dalam suatu pola kehidupan

perkotaan, secara tidak langsung akan berakibat pula kepada terjadinya berbagai bentuk variasi jaringan kepadatan bangunan yang ada disuatu kawasan.

Intensitas bangunan adalah ketentuan teknis mengenai kepadatan dan ketinggian bangunan untuk fungsi tertentu pada suatu lokasi atau kawasan, meliputi nilai koefisien KDB, KLB dan jumlah lantai bangunan. Intensitas bangunan dan aspek – aspek yang ada didalamnya diatur berdasarkan kondisi fisik kawasan, sehingga nilai – nilai koefisien yang menentukan intensitas bangunan dapat berbeda – beda pada setiap kawasan.

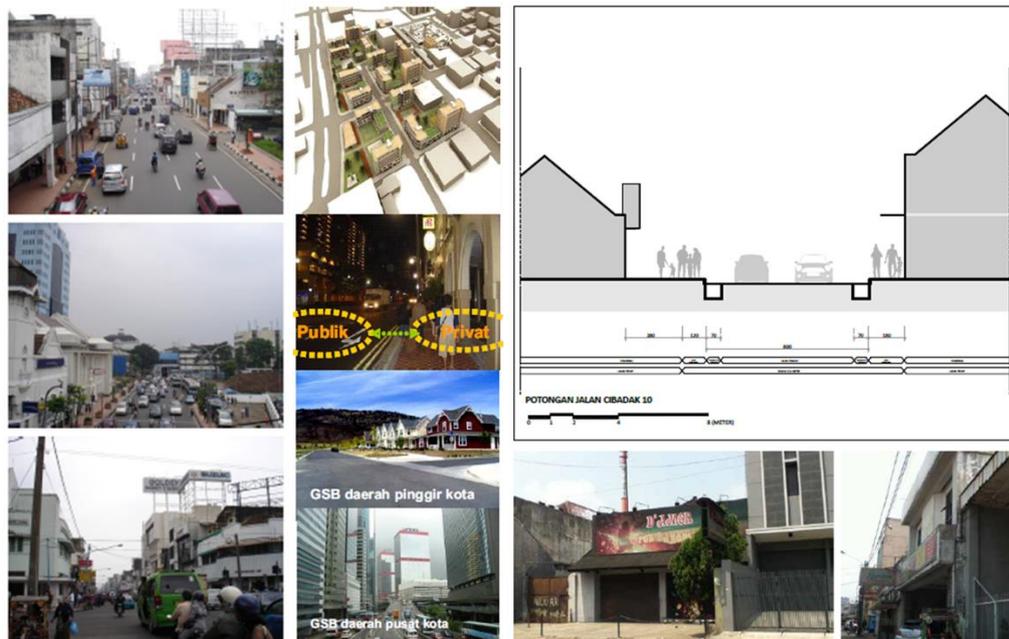
Aspek – aspek intensitas yang ada dapat dijadikan guidelines untuk mengendalikan dan mengatur perkembangan serta pertumbuhan dari kepadatan massa dan bangunan dalam konteks perkotaan. Langkah awal yang perlu dilakukan dalam upaya mengartikulasikan intensitas dari suatu bangunan adalah dengan melakukan identifikasi dari pelaku utama dan aspek kerasionalitas dibalik bentukan fisik suatu kawasan perkotaan. Dengan hal tersebutlah maka seseorang dapat Menyusun sebuah kerangka pedoman perancangan (*design guidelines*) dan atau mengimplementasikannya secara mekanis, Tanpa didasari dengan adanya proses studi dan analisis tersebut maka pedoman perancangan (*design guidelines*) hanyalah menjadi sebuah gambaran pengembangan bentukan tiga dimensional saja, tanpa dapat diartikan dan diimplementasikan secara lebih lanjut.

3. Sirkulasi dan area parkir (*circulation and parking*)

Sistem penghubung (sirkulasi) merupakan salah satu elemen fisik yang penting dalam sebuah perancangan kota. Lingkaage System merupakan urat nadi yang menunjukkan denyut kehidupan sebuah kota/kawasan. Didalam wadah sistem penghubung ini terjadi pergerakan baik manusia, barang dan jasa serta wadah interaksi bagi warga kota. Kualitas lingkungan yang didukung dengan sistem penghubung akan mempengaruhi kualitas kehidupan masyarakat kota di dalamnya. Sebagai ruang umum kota, bentukan sistem penghubung sangat tergantung pada pola kegiatan masyarakatnya yang mana hal tersebut tergantung pada kondisi sistem penghubungnya dengan negara yang tertutup dan sosialis.

Keterkaitan dalam perancangan sistem penghubung pada suatu kawasan terdapat 3 hal, yaitu sirkulasi dan parkir, jalur pedestrian dan aktifitas

penunjang. Sirkulasi dan parkir merupakan elemen yang paling kuat dalam menyusun lingkungan kota. Sistem ini dapat berupa bentuk, petunjuk atau pola-pola yang mengontrol aktifitas seperti jalan umum, jalur pedestrian, sistem transit, dan pusat – pusat perdagangan.



Gambar 4. 3 Ilustrasi Penataan Tata Massa Bangunan Pada Koridor Jalan

4. Ruang terbuka (*open space*)

Menurut Shirvani, 1985 ruang terbuka adalah semua landscape, hardscape (jalan, pedestrian dan sebagainya), taman-taman, serta area rekreasi dalam lingkungan urban (perkotaan). Definisi lainnya adalah ruang yang diperuntukan bagi kegiatan dan kepentingan umum dan melibatkan emosi masyarakat atau kelompok masyarakat yang mengalami atau memakainya (Kusumo, 1997).

Ruang terbuka publik adalah tempat dimana kegiatan manusia saling terkait dalam konteks komunal. Memiliki fungsi sebagai penyeimbang kehidupan rutinitas kerja dan rumah, dengan menyediakan ruang untuk pergerakan, node komunikasi dan tempat untuk bermain serta relaksasi (Carr, dkk., 1992).

Ruang terbuka selalu menjadi elemen yang penting dalam merancang kota, bahkan sebagai area yang sangat penting untuk dipikirkan. walaupun di masa lalu ruang terbuka dianggap sebagai ruang sekunder dibandingkan dengan bentuk dan massa bangunan. Ruang terbuka adalah tempat dimana terjadinya

interaksi sosial. Dimana orang bisa berada disana tanpa merasa tersisihkan dari segi ekonomi, sosial, gender dan lainnya. Artinya adalah setiap orang boleh menggunakan ruang terbuka sesuai kebutuhan masing-masing. Ruang terbuka di kota dapat berupa *hardscape* (jalan, pedestrian, plaza, *square*) dan *landscape* (taman, area rekreasi lainnya). Namun yang pasti dimiliki oleh semua kota di belahan dunia manapun adalah jalan.

Dalam teori *figure ground* (Trancik) lebih luas dikemukakan bahwa lingkungan perkotaan merupakan perbandingan antara area yang tertutup oleh bangunan (*figure*) dan area yang terbuka (*ground*). Area terbuka atau urban void secara sederhana dibagi menjadi 5 kategori menurut sifat pelayanan dan *enclosure* yang dimiliki, yaitu:

- a. *Foyer*, merupakan tempat transisi dari ruang privat ke teritori publik
- b. *Block void*, ruang semi privat ditengah blok
- c. Jaringan jalan dan square
- d. Taman Publik
- e. Ruang terbuka linear, seperti yang terdapat di sepanjang badan air, sungai, danau dan lainnya



Gambar 4. 4 Ilustrasi Tipologi Ruang Terbuka (*Open Space*)

Tiga nilai primer untuk menuntun arah pengembangan ruang terbuka menurut Carr adalah *responsive, democratic, meaningful*.

1. *Responsive*, ruang dirancang dan diatur untuk melayani kebutuhan penggunanya. Kebutuhan utama manusia terhadap lingkungannya adalah kenyamanan, relaksasi, pengikat aktif dan pasif dan petualangan. Relaksasi mengeluarkan manusia dari aktifitas sehari – hari. Pengikat aktif dan pasif antara manusia dengan lingkungannya menciptakan rasa kebersamaan dan memiliki. Kontak visual dan fisik menimbulkan manfaata positif bagi Kesehatan.



Gambar 4. 6 Ilustrasi Tipologi Ruang Terbuka (Open Space)

5. Jalur pedestrian (pedestrian ways)

Jalur pedestrian merupakan elemen penting dalam perancangan kota, karena berperan sebagai sistem penghubung yang membutuhkan aspek kenyamanan dalam rangka mendukung vitalitas ruang-ruang kota. Jalur pedestrian sebagai salah satu elemen sistem penghubung merupakan bagian dari ruang umum kota yang memungkinkan warga kota berinteraksi tanpa harus bersaing atau bersinggungan dengan kendaraan.

Sistem sirkulasi pejalan kaki di kota bukan hanya media kelengkapan jalan, tetapi juga sebagai pengalaman estetika dan merupakan bagian dari karakteristik sistem ruang publik. Pengalaman pejalan kaki sebagai pengguna trotoar haruslah menyenangkan, ada fasilitas street furniture dan hirarki ruang jalan yang jelas. Ruang teritori pejalan kaki memberikan derajat kenyamanan terhadap keadaan sekitarnya.

Sistem pedestrian yang baik bisa mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan bermotor di daerah pusat kota, menambah keramaian dan juga meningkatkan kualitas lingkungan karena segala sesuatunya dibuat dalam skala manusia. dengan demikian maka bisa meningkatkan kualitas udara. Elemen pedestrian harus bisa membantu interaksi antar elemen-elemen urban desain lainnya, memperkuat relasi antar bangunan dengan aktifitasnya. Yang

terpenting dalam penyediaan pedestrian adalah keseimbangan antara ruang yang diberikan untuk manusia dan ruang yang diberikan untuk kendaraan bermotor. Dengan perbandingan yang sesuai, pedestrian yang baik dapat memberikan rasa aman dan nyaman kepada penggunanya. sehingga mengurangi keinginan untuk menggunakan kendaraan bermotor.

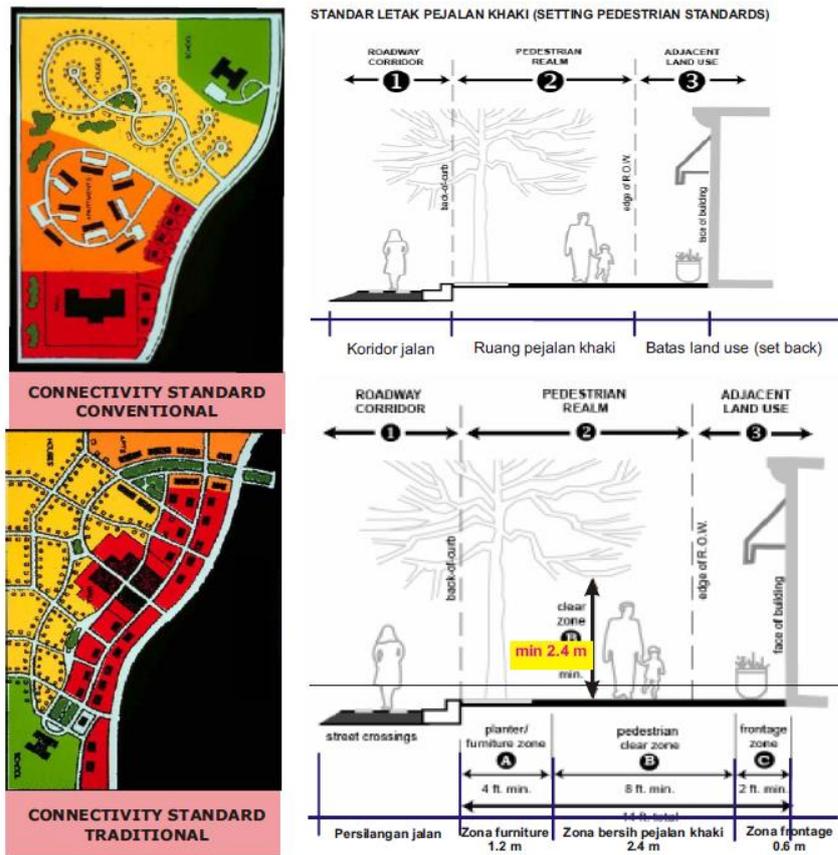
Sistem sirkulasi jalur pedestrian merupakan sistem penghubung yang merupakan salah satu elemen fisik yang penting dalam sebuah perancangan kawasan. Sistem sirkulasi merupakan urat nadi yang meunjukkan denyut kehidupan sebuah kawasan. Di dalam wadah system penghubung ini terjadi pergerakan baik manusia, barang dan jasa serta wadah interaksi bagi warga kotta. Kualitas lingkungan kehidupan yang didukung dengan sistem penghubung akan mempengaruhi kualitas kehidupan masyarakat kota di daamnya.

Dalam merancang sistem penghubung ada 3 (tiga) hal yaitu sirkulasi dan parkir, jalur pedestrian dan aktifitas penunjang. Sirkulasi dan sistem parkir merupakan alat yang paling kuat dalam menyusun lingkungan perkotaan. Sistem ini dapat berupa bentuk, petunjuk atau pola – pola yang mengontrol aktifitas seperti jalan umum, jalur pedestrian, sistem transit dan pusat – pusat perdagangan.

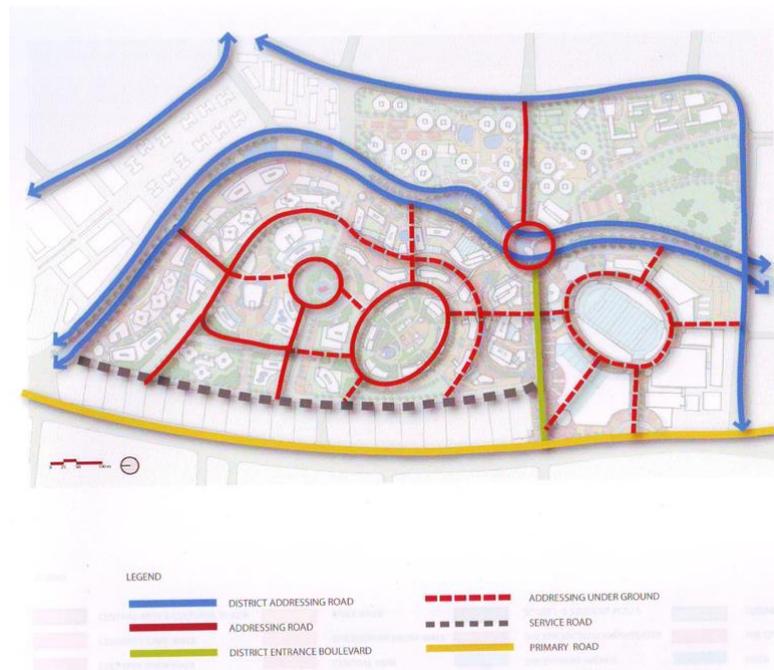
Pedestrian ways adalah elemen penting dalam *urban design* karena berperan sebagai sistem kenyamanan yang mendukung vitalitas ruang – ruang kota. Jalur pedestrian sebagai salah satu elemen sistem penghubung yang merupakan ruang publik yang memungkinkan warga berinteraksi tanpa harus bersaing dengan kendaraan. *activity support* meliputi segala penggunaan dan aktifitas yang membantu memperkuat ruang – ruang publik karena pada hakikatya ruang fisik dan aktifitas saling melengkapi satu sama lainnya.



Gambar 4. 7 Keterkaitan Lingkage System Dalam Perancangan Kawasan



Gambar 4. 8 Standar Sistem Penghubung dan *Pedestrian Ways*



Gambar 4. 9 Konsep *Pedestrian Ways*, Aktifitas Penunjang dalam Konteks Tautan Lingkungan

6. Aktifitas pendukung (*activity support*)

Shirvani (1973) menyatakan bahwa dalam perancangan kota terdapat 7 (tujuh) elemen, yang salah satunya adalah elemen aktivitas penunjang (*activity support*). Keterkaitan elemen ini terhadap ruang sangat tinggi yang ditunjukkan dengan kehidupan suatu ruang sangat terikat pada jenis dan intensitas aktivitas yang dapat menarik manusia untuk berkumpul dengan berbagai jenis aktivitas dan waktu yang beragam. Indikator penting keberhasilan sebuah ruang, khususnya ruang terbuka publik adalah pemanfaatannya, yaitu semakin tinggi pemanfaatan sebuah ruang terbuka publik maka ruang tersebut dikatakan berhasil memerankan fungsi dan perannya.

Aktifitas pendukung adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan-kegiatan yang mendukung ruang publik suatu kawasan. Bentuk, lokasi dan karakter suatu kawasan yang memiliki ciri khusus dan berpengaruh terhadap fungsi, penggunaan lahan dan kegiatan pendukungnya. Pendukung aktifitas tidak hanya berupa sarana pendukung jalur pejalan kaki, tetapi juga mempertimbangkan guna dan fungsi elemen kota yang dapat membangkitkan aktivitas seperti pusat perbelanjaan, taman rekreasi, alun-alun, dan sebagainya, sehingga kawasan tersebut hidup setiap waktu dan menunjang terciptanya interaksi pengguna kawasan.

Hal-hal yang harus diperhatikan dalam penerapan desain aktivitas penunjang adalah:

- a. Adanya koordinasi antara kegiatan dengan lingkungan binaan yang di rancang.
- b. Adanya keragaman intensitas kegiatan yang dihadirkan dalam suatu ruangan tertentu.
- c. Bentuk kegiatan memperhatikan aspek kontekstual.
- d. Pengadaan fasilitas lingkungan.

Aktivitas penunjang juga merupakan sesuatu yang terukur, menyangkut ukuran, bentuk, lokasi dan fasilitas yang dapat menampung seluruh kegiatan masyarakat. Dengan demikian perancangan ruang pada kawasan tertentu, khususnya ruang publik harus mampu menarik orang dan kegiatan yang beragam.

Integrasi kegiatan indoor maupun outdoor merupakan salah satu aspek yang dipertimbangkan dalam perancangan kawasan. Kehidupan kota tidaklah tercipta dengan sendirinya, melainkan tercipta melalui proses yang melibatkan beberapa elemen yaitu, warga kota, aktivitas dan ruang kota. Warga kota melakukan aktivitas untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Aktivitas menjadi semakin beragam seiring meningkatnya kebutuhan warganya. Adanya warga kota yang melakukan aktivitas tentu membutuhkan ruang sebagai wadah untuk beraktivitas. Aktivitas warga kota akan berlangsung dalam ruang kota. Dengan demikian kehidupan kota dapat terbentuk oleh adanya aktivitas yang dilakukan warga kota pada ruang kota sepanjang hari.

Pada dasarnya keterkaitan antara aktivitas masyarakat dan ruang dapat dibedakan berdasarkan jenis dan tipe aktivitas dan ruang sebagai sarannya, yaitu aktivitas pada luar ruangan/ruang terbuka (*outdoor activities*) dan aktivitas dalam ruangan/ruang tertutup (*indoor activities*) (Gehl. 1987).

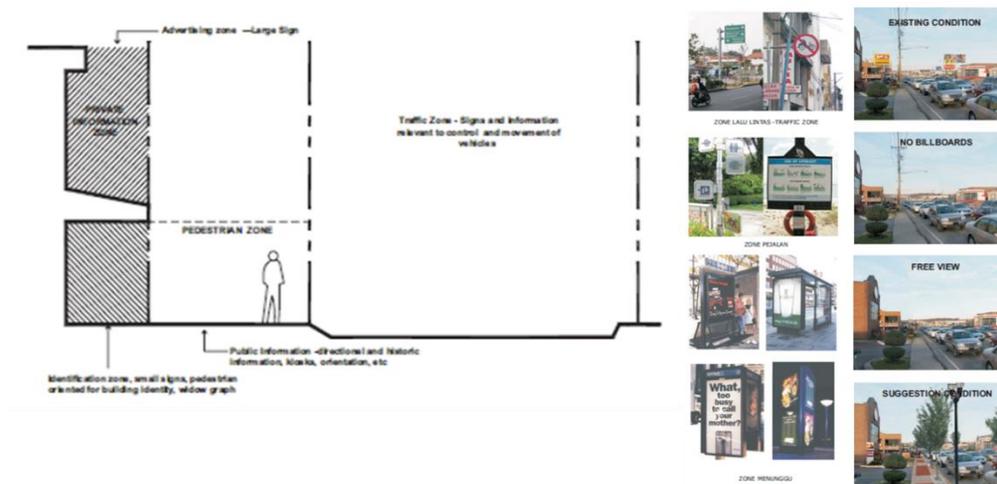
Dukungan aktivitas meliputi semua fungsi dan aktivitas yang dapat membantu memperkuat ruang publik kota. Untuk aktivitas dan ruang fisik yang selalu melengkapi satu sama lain. Pengertiannya tidak terbatas hanya pada jalur-jalur pejalan atau plaza-plaza, namun juga fungsi-fungsi utama dan elemen fungsi kota yang membangkitkan aktivitas.

Berbelanja, makan, menonton, beristirahat, pergi dan pulang kerja adalah tanda-tanda vital dari sebuah pusat keramaian kota yang sehat (Long Beach, 1980:5). Isu kritisnya adalah bagaimana dukungan-dukungan aktivitas dan peluang dikembangkan, dikoordinasikan dan diintegrasikan ke dalam struktur fisik kota eksisting. Integrasi aktivitas *indoor* dengan *outdoor* juga merupakan dimensi penting dalam perencanaan dukungan aktivitas

7. Penanda (*signage*)

Berdasarkan kamus Webster, istilah *signage* diartikan sebagai *the sign collectively displayed as in community often specify when graphically coordinated*. De Chiara mendefinisikan sign sebagai segala bentuk tulisan, gambar, emblem dan bendera yang dipasang pada bangunan atau struktur tertentu engan cara ditempelkan, dicat atau dengan cara lainnya, yang bertujuan untuk mempromosikan sesuatu dengan cara menarik perhatian publik yang berada di luar bangunan.

Signage merupakan media komunikasi visual arsitektural sebagai bagian dari sistem informasi kota bagi kepentingan umum yang dapat menciptakan kualitas tertentu pada sebuah kota. Berfungsi untuk memperkuat dan memperjelas posisi serta menawarkan barang dan jasa (Handayani, 1992). Rubenstein (1992) mengartikan sebagai bagian dari keseluruhan disain grafis kota yang menyampaikan pesan penting terhadap fungsi, keselamatan serta keamanan di dalam ruang publik. tidak hanya ditujukan bagi pejalan kaki, namun harus memperhatikan moda sirkulasi yang bervariasi.



Gambar 4. 10 Ilustrasi Penerapan Signage

IV.2 RUANG TERBUKA PUBLIK (*PUBLIC OPEN SPACE*) SEBAGAI ELEMEN PEMBENTUK CITRA KAWASAN

IV.2.1 ELEMEN PERANCANGAN RUANG PUBLIK

Dalam lingkup perancangan kota, ruang publik (*public space*) memegang peranan penting sebagai penghubung fungsi-fungsi yang memiliki karakter dan kebutuhan yang berbeda-beda (Shirvani, 1985). Keberadaannya sebagai ruang pusat aktivitas manusia, dapat menentukan tinggi rendahnya tingkat vitalitas sebuah kawasan. Dalam konteks perkotaan, prinsip penciptaan makna sebuah tempat (*sense of place*) adalah salah satu kunci keberhasilan ruang publik. Ruang publik

merupakan ruang dalam jaringan kota yang terbuka dan dapat dicapai secara visual maupun fisik, digunakan secara bersama dalam suasana kebebasan (*freedom*) dan kesamaan (*equality*), serta terbuka untuk berbagai pilihan dan tindakan yang bersifat spontan (Carr, 1992). Ruang publik dapat merupakan bagian dari ruang kota yang tertutup (*indoor*) atau terbuka (*outdoor*), yang masing-masing mempunyai hierarki sesuai dengan karakteristiknya (Barnett, 1982).

Whyte (1980) mendefinisikan elemen-elemen ruang publik secara fisik sebagai bagian yang tak terpisahkan dengan elemen psikologis yang dirasakan pengguna dalam beraktivitas di dalamnya. Adapun elemen-elemen tersebut diantaranya; tempat duduk, matahari, angin, vegetasi, aksesibilitas, tempat makan, aktivitas hiburan, dan pengguna ruang publik. Namun kini elemen tersebut dapat lebih diperluas hingga mencakup, perabot jalan (*street furniture*), media informasi ruang luar (*signage*), seni jalanan (*street art*), elemen air, dll.

Ditinjau dari sifat kegiatannya, secara umum keberadaan ruang publik (*public space*) dapat diklasifikasikan menjadi 2 (dua) bagian, yaitu:

1. Ruang publik aktif yaitu ruang publik yang memiliki unsur-unsur kegiatan di dalamnya. Bentuk ruang publik ini dapat berupa lapangan terbuka (*plaza*), lapangan olahraga, tempat bermain anak, dll.
2. Ruang publik pasif yaitu ruang publik yang tidak memiliki unsur-unsur kegiatan manusia di dalamnya. Umumnya berupa taman (kawasan hijau) yang berfungsi sebagai elemen estetis atau ekologis pada kawasan perkotaan.

Secara teoritis, fungsi ruang publik sangat bergantung dari konteks latar belakang sosial dan budaya masyarakatnya, tidak hanya untuk kepentingan fungsional saja. Dibawah ini merupakan beberapa fungsi umum dari ruang publik, yang diantaranya adalah (Carmona, 2003):

1. Sebagai tempat bertemu dan berinteraksi warga kota, atau sebagai tempat relaksasi dan rekreasi (bermain, berolahraga, dll) warga kota.
2. Menjadi simbol tempat dan identitas kota dengan menghadirkan ruang pandang perkotaan (*urban scene*) terutama pada kawasan padat penduduk.
3. Melindungi fungsi ekologis kawasan, mengakomodasikan kebutuhan akan cahaya (sinar matahari), dan sirkulasi udara bagi lingkungan disekitarnya.

4. Sebagai tempat peralihan, menunggu, parkir kendaraan dan sarana penghubung antara satu tempat dengan tempat yang lain (pergerakan), juga berfungsi sebagai pembatas atau pemilah jarak diantara konstruksi bangunan.
5. Sebagai kawasan cadangan bagi pengembangan masa yang akan datang.
6. Sebagai tempat untuk melakukan kegiatan seremonial atau aktivitas perekonomian yang sifatnya temporer (pedagang kaki lima dan pasar kaget).

Pada dasarnya pengadaan ruang publik dibedakan atas kepemilikan lahan yang mewadahi kegiatan di dalamnya. Pengadaan ini dapat dibedakan atas ruang yang:

1. Menggunakan lahan umum (milik pemerintah), seperti taman kota, jalan, dll.
 2. Menggunakan lahan pribadi, seperti pengadaan atrium dalam bangunan, jembatan penghubung (*air rights/skywalk*) antar bangunan, bagian atap bangunan (*roof top*), dll.
 3. Pemanfaatan bersama (*point use*) antara ruang publik dan privat, misalnya untuk jalur pejalan kaki. Dalam hal ini, status lahan masih dalam kepemilikan pribadi, namun sebagian tanahnya diperuntukan bagi pembangunan trotoar.

IV.2.2 RUANG PUBLIK YANG BERKUALITAS

Carr (1992) menyebutkan 3 (tiga) nilai utama penentu kualitas dari sebuah ruang publik (public space), yaitu; dirancang dan dikelola sesuai kebutuhan penggunaannya (responsive), memberikan kebebasan untuk bertindak dalam batasan tertentu (democratic), memiliki makna terhadap penggunaannya (meaningful). Penciptaan ruang publik yang berkualitas, tidak dapat terwujud dengan hanya menata elemen fisik ruang publik sebagai sosok tunggal saja, melainkan harus diletakan secara utuh sebagai satu kesatuan dengan penataan elemen fisik perancangan kota lainnya. Elemen fisik tersebut menurut Shirvani (1985) terdiri dari; tata guna lahan, tata massa bangunan, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, jalur pedestrian, aktifitas penunjang serta media informasi ruang luar. Dibawah ini adalah beberapa aspek yang perlu diperhatikan dalam konteks perancangan ruang publik yang berkualitas, yaitu (Project for Public Space, dalam Carmona,2003):

1. Tautan dan akses (*aces and linkages*)

Menghubungkan ruang publik dengan tempat lain baik itu secara visual maupun fisik. Memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi pengguna untuk berjalan dan mengakses tempat-tempat lain yang berada di sekitarnya.

2. Citra dan kenyamanan (*comfort and images*)

Kenyamanan dan keamanan dari pengguna ruang publik, serta keindahan secara visual, merupakan kunci keberhasilan dari sebuah ruang publik.

3. Aktivitas dan fungsi (*uses and activities*)

Keragaman desain fisik, aktifitas sosial, budaya, dan ekonomi, baik itu yang sifatnya temporer ataupun permanen pada sebuah ruang publik, dapat menarik minat wistawan/warga kota untuk datang ke tempat tersebut.

4. Keramahan (*Sociability*)

Ruang publik mampu menciptakan suasana yang kondusif kepada penggunanya untuk saling berinteraksi atau melakukan kontak sosial.

IV.2.3 TIPOLOGI RUANG TERBUKA PUBLIK

Berdasarkan bentuknya, ruang publik pada kawasan perkotaan dapat dibedakan kedalam dua bentuk dasar, yaitu berupa ruang terbuka bidang dan ruang terbuka koridor. Karakteristik geometri dan bentukan ruangnya (*spatial*) adalah sama, keduanya dibedakan dari dimensi dan area pembatas yang mengikatnya, serta, pola fungsi dan sirkulasi yang menjadi identitasnya. Dibawah ini adalah beberapa penjelasan mengenai tipologi ruang publik yang terdapat pada kawasan kota, yaitu sebagai berikut:

1. Ruang Terbuka Publik Bidang (Ruang antar bangunan atau ruang sisa)

Ruang ini terbentuk secara spontan oleh susunan bangunan-bangunan dan halaman-halaman rumah yang tidak menggunakan pagar, yang kemudian berubah fungsinya menjadi sebuah tanah lapang atau lapangan. Dimensi dan skala ruang terbuka bidang ini, umumnya tidak terlalu besar dan dilingkupi oleh kumpulan bangunan. Tanah lapang dan halaman (Ruang antar bangunan atau ruang sisa) sebagai ruang terbuka (*open space*) tidak sepenuhnya terbuka atau

bersifat publik. Hal ini disebabkan sebagian besar ruang terbuka yang ada, statusnya dimiliki oleh privat. Untuk yang sifatnya publik, ruang terbuka tersebut sebagian besar digunakan untuk mewedahi aktivitas olahraga, menjemur kain, sosialisasi antar warga, dan tempat bermain.

2. Ruang Terbuka Publik Koridor (jalan atau gang)

Ruang ini dibentuk dari susunan perletakan massa bangunan yang membentuk ruang sempit diantara bangunan, sebagai jalur sirkulasi (kendaraan dan manusia), berupa jalan/gang. Secara fisik, karakteristik jalan/gang pada kawasan kampung kota tidak mengenal konsepsi batas ketinggian antara jalur pejalan kaki dan kendaraan. Jalan/gang merupakan bidang horizontal yang rata. Jika diklasifikasikan, maka fungsi lain dari jalan atau gang pada kawasan kampung kota adalah sebagai berikut (Irfan, 2006):

- a. Fungsi sosial: tempat berinteraksi dan bermain.
- b. Fungsi ekonomi: tempat berjualan dan bekerja.
- c. Fungsi budaya: tempat berkreaitivitas dan melakukan ritual.
- d. Fungsi kesehatan: sirkulasi udara dan cahaya.

Tabel 4. 1 Jenis dan Tipe Ruang Publik Yang Dapat Dikembangkan Pada Kawasan Perkotaan

Jenis	Tipe	Karakter
Taman publik	<i>Neighborhood Park</i>	Ruang terbuka yang dibangun di area perumahan, dibangun untuk publik dan dikelola sebagai bagian dari ruang terbuka kota atau bagian dari ruang terbuka yang dimiliki oleh pengembang swasta. Didalamnya terdapat sarana olahraga, tempat bermain dan lain sebagainya
	<i>Mini/Vest Pocket</i>	Ruang terbuka kecil dikelilingi oleh bangunan, terdapat elemen-elemen air berupa kolam atau air terjun buatan
Pasar	<i>Farmer market</i>	Ruang terbuka atau jalan yang dipakai sebagai pasar tradisional atau pasar kaget, bisa bersifat sementara atau hanya pada masa tertentu, ruang yang dipakai bisa berupa tempat parkir.
Jalan	<i>Pedestrian Mall</i>	Jalan yang ditutup dari kendaraan bermotor, pedestrian yang ditambahkan perangkat-perangkat kenyamanan, seperti bangku taman, vegetasi yang terletak di pusat kota
Tempat bermain anak	<i>Playground</i>	Tempat bermain yang terletak di area perumahan, yang didalamnya terdapat alat bermain untuk anak-anak.

<i>Community Open Space</i>	<i>Community garden/park</i>	Ruang terbuka dalam lingkungan perumahan yang didesain, dikembangkan dan dikelola oleh penghuni. Biasanya terletak pada lahan privat.
<i>Atrium/indoor market palce</i>	<i>Atrium</i>	Ruang publik dalam bangunan yang termasuk dalam sistem ruang terbuka perkotaan. Dikembangkan dan dikelola oleh swasta sebagai bagian dari areal komersial
<i>Found/Neighborhood spaces</i>	<i>Found spaces/Everyday open spaces</i>	Sudut jalan, area pencapaian bangunan yang pada akhirnya dipakai oleh masyarakat atau lahan kosong yang tidak dibangun dan menjadi area kegiatan publik

IV.3 PRINSIP PENERAPAN PERANCANGAN RUANG PUBLIK

IV.3.1 LINGKUNGAN YANG DAPAT DITEMPUH DENGAN BERJALAN KAKI

Jalur pejalan kaki didefinisikan sebagai jalur sirkulasi/jalan yang dikhususkan bagi aktifitas pejalan kaki (statis maupun dinamis) (Moudon, 1987). Dalam prakteknya, lahan untuk jalur pejalan kaki dan jalan seringkali dimiliki oleh privat, namun secara teoritis keduanya merupakan ruang publik (Moudon, 1987). Menurut Fruin (1971), tujuan utama pengembangan fasilitas jalur pejalan kaki adalah keamanan dan perbaikan gambaran fisik sistem untuk meningkatkan kenyamanan, kesenangan, kesinambungan, kelengkapan dan daya tarik.

Lingkungan yang dapat ditempuh dengan berjalan kaki (*walkable neighbourhood*) merupakan sebuah lingkungan/kawasan yang memiliki struktur ruang kota yang kompak dan berorientasi pada pejalan kaki. Sebagai sebuah pendekatan dalam konteks perancangan ruang publik, maka hal ini dapat digunakan untuk mengurangi ketergantungan pengguna kawasan terhadap kendaraan bermotor dan jumlah areal parkir yang harus disediakan pada kawasan. Dengan adanya aktivitas berjalan kaki maka hal tersebut dapat mendorong terciptanya kualitas wajah jalan (*streetscape*) dan ruang publik kawasan yang lebih atraktif dan nyaman, meminimalisasikan tingkat polusi, serta meningkatkan aktivitas sosial masyarakat pada kawasan (Tolley, 2003). Beberapa kriteria yang berpengaruh dalam menciptakan sebuah kawasan/lingkungan yang dapat ditempuh dengan

berjalan kaki adalah, permeabilitas kawasan (*permeability*), keragaman (*variety*), dan kejelasan struktur ruang kawasan (*legibility*).

Dalam pendekatan ini, keberadaan dari fasilitas terbuka publik aktif dan penunjang pada kawasan sebaiknya ditempatkan dengan radius antara 200-800 m atau dapat ditempuh dalam tenggang waktu 3-10 menit. Jalur pejalan kaki yang ada juga harus dirancang dengan memperhatikan prinsip perancangan untuk seluruh kalangan (*universal design*). Keberhasilan perancangan kawasan ini turut ditentukan pula oleh adanya penataan infrastruktur dan elemen perabot jalan yang menarik, serta memberikan rasa aman dan nyaman bagi pengguna kawasan.

Dibawah ini adalah beberapa kriteria perancangan yang penting dalam menciptakan lingkungan/kawasan yang dapat ditempuh dengan berjalan kaki, yaitu (Tolley, 2003):

1. Aktivitas jalur pejalan kaki harus dapat dilihat oleh pengemudi, penghuni, dan pejalan kaki.
2. Desain jalur pejalan kaki pada kawasan harus dapat mengarahkan, memiliki kualitas ruang yang positif, dan bebas hambatan.
3. Desain jalur pejalan kaki yang ada, tidak berpotensi menimbulkan konflik antara pejalan kaki dan pengguna kendaraan, serta aktivitas-aktivitas lain yang terdapat di dalam kawasan.
4. Desain bangunan tepi jalan dengan bagian depan/muka yang aktif (*active street frontages*) dan memberikan akses visual yang tinggi (*transparan*), sehingga memberikan rasa aman dan nyaman bagi pejalan kaki untuk berjalan disepanjangnya.

Terkait dengan adanya karakteristik kegiatan industri rumah tangga pada kawasan, maka perlu disediakan satu akses keluar-masuk khusus untuk jalur sirkulasi servis bagi kegiatan industri. Jalur ini harus terhubung langsung dengan jalan utama, sehingga tidak mengganggu jalur sirkulasi pejalan kaki di dalam kawasan. Jalur ini harus dapat diakses oleh beragam moda transportasi servis seperti, truk, mobil angkut barang (*pick-up*), motor, minibus, dll, yang terhubung langsung dengan area parkir dan tempat menurunkan barang (*loading dock*).

IV.3.2 DIMENSI MANUSIA PADA JALUR PEJALAN KAKI

Agar dapat beraktivitas secara leluasa di ruang publik, dibutuhkan ruang dengan ukuran tertentu, yang sesuai dengan ukuran tubuh (ergonomic) dan kebutuhan ruang gerak manusia, jarak sosial dan tingkat kepadatan pejalan kaki, jangkauan penglihatan, serta jarak dan rute berjalan.

2. Ukuran tubuh dan kebutuhan ruang gerak manusia (orang dewasa)

Dalam hal kebutuhan ruang yang harus disediakan, dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4. 2 Tingkat Kepadatan Pejalan Kaki Dalam Posisi Stasioner

Posisi	Kebutuhan Ruang Gerak Manusia	
	Panjang x Lebar	Luas (m ²)
Diam	0.45 x 0.60	0.27 m ²
Berjalan dan beraktivitas	1.25 x 0.75	0.90- 1.20 m ²
Berjalan membawa barang	1.80 x 0.75	1.35 – 1.62 m ²
Pengguna kursi roda	1.50 x 1.50	2.25 m ²
Pengguna kendaraan roda 2 (dua)	2.00 x 1.20	2.40 m ²

Sumber: Untermann, 1984; Rubenstein, 1997

3. Jarak sosial dan tingkat kepadatan pejalan kaki

Tingkat *privacy* dan interaksi akan menentukan pilihan seseorang dalam mengambil jarak sosial. Menurut Hall (1969), terdapat 4 (empat) klasifikasi jarak interpersonal dalam berkomunikasi, yaitu diantaranya.

Tabel 4. 3 Tingkat Kepadatan Pejalan Kaki Dalam Posisi Stasioner

Kualitas	Jarak Antara	Luas Per-orang	Keterangan
Tidak terhalangi	≥ 1.20 m	≥ 1.20 m ²	Pejalan kaki (<i>pedestrian</i>) tidak saling menghalangi.
Terhalangi	1 – 1.20 m	0.90 – 1.20 m ²	Nyaman untuk berdiri, namun sirkulasi antara orang terbatas.
Tidak leluasa	0.60 – 0.90 m	0.30 -0. 70 m ²	Tidak bersentuhan tetapi nyaman, pergerakan hanya dapat dilakukan secara berkelompok.
Padat	≤ 0. 60 m	0.20 – 0.30 m ²	Terjadi kontak antar pejalan kaki (<i>pedestrian</i>), pergerakan secara berkelompok tidak dimungkinkan.
Macet	0	≤ 0.20 m ²	Pejalan kaki (<i>pedestrian</i>) berdiri bedesakan dan tidak dapat bergerak sama sekali.

Sumber: Fruin, 1971

4. Jangkauan penglihatan

Sudut dan jarak pandang pengamat terhadap objek akan mempengaruhi tingkat kejelasan dan kenyamanan visual. Ruang pandang manusia normal berkisar antara 3° hingga 70° . Sudut paling nyaman pada arah horizontal (lebar) adalah sekitar 60° , sedangkan pada arah vertikal (tinggi) adalah 30° .

5. Jarak berjalan

Menurut penelitian yang dilakukan Untermann (1984), jarak berjalan yang dapat diterima dalam situasi normal adalah berkisar antara 400 – 500 meter. Untuk anak-anak, manula, dan orang cacat, jarak yang dapat diterima, cenderung kurang dari jarak tersebut. Penentuan jarak tidak hanya ditentukan oleh panjang jalan saja, tetapi juga termasuk kepada pengalaman ruang yang dapat dirasakan oleh seseorang. Jarak berjalan lebih dari 500 meter, tanpa halangan dan jalur pejalan kaki (jalur pedestrian) yang sepi, akan terasa jauh dan melelahkan. Untuk jarak yang sama, dengan didukung kesan ruang yang menarik dan beragam, maka rute yang ditempuh akan dirasakan secara bertahap dan tidak terasa jauh (Gehl, 1987).

6. Rute berjalan

Pejalan kaki akan enggan untuk menerima rute yang akan memperjauh perjalanannya. Apabila seseorang dapat melihat tujuannya, maka cenderung secara langsung ia akan mencapainya dengan memotong jalan (Gehl, 1987). Pola jalur pejalan kaki juga dapat menentukan rute utama yang akan ditempuh oleh pejalan kaki (pedestrian), demikian juga halnya dengan perubahan ketinggian. Pejalan kaki pada umumnya cenderung tidak memilih jalur yang memiliki perbedaan ketinggian. Untuk itu jalur pejalan kaki lebih disukai apabila tidak terlalu banyak memiliki perbedaan ketinggian (tangga) atau dapat berupa jalur sirkulasi yang menurun (*ramp*).

IV.3.3 FASILITAS PARKIR

Parkir adalah tempat menempatkan/menanggalkan dengan memberhentikan kendaraan angkutan/barang (bermotor ataupun tidak bermotor) pada suatu tempat dalam jangka waktu tertentu (Natalivan, 2002). Parkir muncul sebagai akibat

adanya aktivitas yang menimbulkan pergerakan. Dalam hal penyediaannya, parkir pada kawasan pusat kota dapat dilakukan dengan menggunakan sistem:

a. Parkir pada bagian tepi badan jalan (*on street parking*)

Parkir dilakukan dengan menggunakan sebagian badan jalan pada salah satu sisi atau kedua sisi jalan. Petak parkir yang ada diletakkan dengan memberikan jarak bebas minimal 6 meter dari titik tikungan pertama. Keunggulan dari sistem parkir ini adalah dapat meminimalkan jarak tempuh untuk berjalan kaki, sedangkan kekurangannya adalah dapat berdampak pada terjadinya pengurangan kapasitas jalan. Banyaknya petak parkir yang dapat ditampung pada sebuah jalan dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.1 Banyaknya Petak Parkir Sisi Jalan

Sudut	Pemakaian lebar jalan (meter)		Banyaknya Petak Parkir (Mobil)
	Untuk Parkir	Ruang Gerak	
Sejajar	2.60	6.25	$N = L / 22 \text{ feet}$
30°	5.00	8.40	$N = (L - 2,8) / 17 \text{ feet}$
45 °	5.70	9.80	$N = (L - 6,7) / 12 \text{ feet}$
60 °	6.00	11.70	$N = (L - 6,6) / 9,8 \text{ feet}$
90 °	5.50	13.10	$N = L / 8,5 \text{ feet}$

Keterangan: N = Jumlah petak parkir, L = panjang sisi jalan (*feet*), 1 *feet* = 0,3048 meter

Sumber: De Chiara, 1975.

b. Parkir di luar badan jalan (*Off street parking*)

Parkir di luar badan jalan merupakan parkir yang tidak memanfaatkan badan jalan. Jenis parkir ini diantaranya berupa, areal pelataran parkir, bangunan parkir, dan parkir bawah tanah (*basement*). Sistem parkir ini seringkali membuat jarak berjalan kaki menjadi lebih jauh, namun memiliki keunggulan dalam hal, tidak mengganggu arus lalu lintas di jalan raya, tingkat keamanan yang lebih tinggi, pengaturan petak parkir yang lebih leluasa. Standar jumlah parkir dari tiap-tiap fungsi bangunan dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.2 Standar Jumlah Parkir Pada Tiap-Tiap Fungsi Bangunan

Penggunaan	Tingkat/Predikat	Standar Parkir 1 (Satu) Mobil
Perkantoran	-	Setiap 75 m ² luas lantai.
Jasa perdagangan/ Toko	-	Setiap 50 m ² luas lantai.
Hotel/Hunian Vertikal	bt. 3 kebawah, Rusun	Setiap 10 unit kamar/hunian.

Restoran/hiburan	Kelas I dan II	Setiap 10 s/d 20 m ² lt bruto.
Pasar	Tingkat lingkungan	Setiap 300 m ² lt bruto, ditambah minimal 3 parkir mobil barang.
Sekolah, tempat olahraga		Setiap 100 m ² lt bruto.

IV.3.4 AKTIFITAS TEMPORER PADA RUANG TERBUKA PUBLIK BIDANG

Keterbatasan lahan dan beragamnya aktivitas masyarakat, termasuk aktivitas produksi (industri rumah tangga) dalam menggunakan ruang terbuka publik, menjadi faktor penting yang perlu dicermati dalam konteks perancangan ruang terbuka publik bidang di kawasan kampung industri. Hal tersebut menunjukkan bahwa sebuah ruang terbuka publik bidang pada kawasan kampung industri perlu dirancang untuk dapat mengakomodasi dan mengadaptasikan berbagai macam aktivitas sosio-ekonomi dari masyarakat yang ada. Bahkan pada kampung industri, biasanya aktivitas produksi menjadi lebih dominan dibandingkan dengan aktivitas lainnya (olah raga, rekreasi, dll).

Dari sudut pandang bidang arsitektur, beberapa aktivitas kreatif dari masyarakat kampung industri pada lahan-lahan/ruang-ruang terbuka publik bidang yang terbatas, tidak menjadi suatu masalah. Sebuah Fasilitas ruang terbuka publik bidang pada dasarnya dapat digunakan untuk memwadahi berbagai jenis aktivitas masyarakat, dengan menggunakan pendekatan manajemen pembagian waktu atau disebut juga dengan pembagian waktu aktivitas (*time sharing activities*) (Woerjantari dan Koesbandiah, 2007). Sebagai contoh, aktifitas-aktifitas yang bersifat temporer seperti pasar kaget, pasar festival, pasar malam, dll, dapat diadakan pada waktu-waktu tertentu yang disesuaikan dengan pola pengunjung potensial yang akan datang ke kawasan tersebut. Keuntungan dari adanya aktivitas temporer ini diantaranya meliputi; mampu meningkatkan pendapatan sektor informal dari masyarakat setempat, menghidupkan kawasan dan meningkatkan kegiatan wisata, serta meningkatkan jaringan ekonomi dan harmoni sosial bagi masyarakat perkotaan. Kerugiannya, diantaranya meliputi; timbulnya gangguan kebisingan, kemacetan lalu lintas, over kapasitas lahan parkir, serta permasalahan pengelolaan sampah dan kebersihan dari tempat tersebut (Wahid, 2008).



Gambar 4. 11 Aktifitas Temporer Pada Ruang Terbuka Publik

Terkait dengan hal ini, maka salah satu pendekatan yang dapat digunakan dalam konteks perancangan ruang terbuka publik bidang yang ada, diantaranya adalah dengan menggunakan konsep atrium kota (urban atrium). Atrium kota (urban atrium) adalah sebuah konsep desain ruang terbuka publik bidang, berupa plaza yang separuh atau seluruh bagian atapnya tertutup (ternaungi) dari ekspos cuaca. Tempat ini, umumnya diletakkan pada bagian tengah dari sebuah kompleks bangunan, dan menjadi pusat kegiatan dari berbagai aktivitas yang ada pada kawasan.

Konsep ini secara keseluruhan dapat memberikan kontribusi kepada terciptanya jalur penghubung antara jalur pejalan kaki, ruang terbuka publik bidang, dan bangunan sekitarnya, serta menyediakan iklim mikro yang nyaman untuk manusia dan vegetasi. Pendekatan ini juga sekaligus dapat menyediakan tempat untuk sirkulasi pejalan kaki, berkumpul, dan bersosialisasi, dengan kemungkinan fungsi sekunder seperti tempat makan, pertunjukan, dll.



Gambar 4. 12 Desain Urban Atrium Pada Kompleks bangunan Komersial

IV.4 PENCIPTAAN MAKNA SEBUAH KAWASAN ATAU TEMPAT

IV.4.1 PENGERTIAN *PLACEMAKING*

Prinsip dari keberhasilan sebuah kawasan adalah mencari keunikan dan perbedaan dari masing-masing tempat yang dikunjungi. Sebagaimana yang diungkapkan Rosenow (1979), bahwa kunci dari kegiatan wisata pada suatu kawasan adalah makna dari sebuah tempat (*sense of place*). Menurut Von Meiss (1994), sebuah tempat tentu akan lebih bermakna jika memiliki suatu ruang dan kegiatan yang dapat memberikan makna dan karakter tersendiri. Dalam hal ini, memberikannya *sense of place*. *Sense of place* sendiri, dalam istilah bahasa latin diartikan sebagai '*genius loci*' (Jackson, 1994). Istilah '*genius loci*' sebetulnya mengandaikan adanya semangat untuk berbuat sesuai dengan konteks lingkungannya. Adapun keinginan untuk mengekspresikan ciri-ciri lokal dengan tanda-tanda khusus, adalah sebagai bagian dari tuntutan komunikasi (Saliya, 2003). Ciri-ciri lokal ini memiliki sesuatu yang bersifat menarik dan memberikan perasaan (*sense*) yang tak terdefinisi, yang membuat seseorang ingin kembali lagi ke tempat tersebut dari waktu ke waktu untuk melakukan ritual yang beragam (Jackson, 1994).

Menurut Punter (1991), makna sebuah tempat (*sense of place*) dibentuk dari adanya irisan antara komponen fisik, kegiatan, dan juga arti (*meaning*). Dalam hal ini, fisik merupakan komponen yang paling mudah untuk dipelajari, dikarenakan komponen tersebut merupakan tempat terjadinya kegiatan budaya dan interaksi dari suatu komunitas. Menyempurnakan pemikiran John Punter, Montgomery (1998) memaparkan bahwa makna sebuah tempat dapat dibentuk dari adanya irisan antara komponen bentuk (*form*), kegiatan (*activity*), dan citra (*image*). Ketiga komponen inilah yang nantinya akan digunakan sebagai dasar untuk mengungkapkan makna tempat dari kawasan sebuah kawasan.

Konsep *placemaking* merupakan konsep yang mengubah ruang menjadi tempat yang memiliki makna. Tempat ini dapat berarti sebagai wujud dari kegiatan baru yang mampu menghidupkan kawasan menjadi lebih bernilai dari fisik dan non fisik. Pada subbab ini akan membahas mengenai pengertian, komponen dan indikator

placemaking, konsep pembentuk *placemaking* dan penerapan komponen *placemaking* pada pengembangan sebuah kawasan.

Placemaking merupakan suatu teori tentang pembentukan tempat. *Place* dapat diartikan sebagai suatu *space* yang memiliki makna atau arti yang berbeda sebagai perwujudan dalam peningkatan kualitas kawasan. Teori *placemaking* menurut Nick dalam Safira (2012), *placemaking* adalah suatu cara bagaimana menciptakan suatu yang *special*, baik dari dalam atau luar ruang (*space*). *Placemaking* juga merupakan proses transformasi dari ruang menjadi sebuah tempat yang memiliki suasana tertentu dan suasana dapat terbentuk dari aktivitas, bentuk, lingkungan dan pola budaya yang dikembangkan pada suatu kawasan.

Placemaking juga dikemukakan oleh Relph dalam Carmona (2003) berupa suatu ruang yang terbangun dari pengalaman-pengalaman yang dirasakan langsung. Carmona (2003) untuk menciptakan suatu *place* atau tempat yang memiliki makna dapat ditinjau dari *activity* (aktivitas), *form* (bentuk tempat) dan *image* (karakter tempat). Trancik (1986) dalam Zahnd (1999) menyatakan bahwa manusia memerlukan suatu sistem *places* (tempat-tempat tertentu) yang berarti dan agak stabil untuk mengembangkan kehidupan dan budayanya. *Place* adalah sebuah *space* yang memiliki suatu ciri khas tersendiri. Sebuah *space* akan ada kalau dibatasi sebagai sebuah *void* dan sebuah *space* menjadi sebuah *place* kalau mempunyai arti dari lingkungan yang berasal dari budaya daerahnya.

Pengertian *Placemaking* secara keseluruhan dapat disimpulkan sebagai proses mengubah ruang (*space*) menjadi tempat (*place*) yang memiliki makna, dimana proses perubahan ini melibatkan fisik dan non fisik pada ruang. *Place* dapat dibentuk dengan menciptakan tempat yang atraktif dan sebaliknya *place* juga dapat terwujud dari kegiatan non fisik seperti artaksi budaya, nilai kearifan lokal dan sikap atau aktivitas pelaku dalam ruang. Perubahan fungsi pada kawasan dengan konsep yang berbeda juga dapat dinyatakan sebagai *placemaking*, yaitu dimana suatu kota bertransformasi menjadi suatu tempat yang memiliki makna, yang dapat menarik seseorang untuk melihat, mengunjungi dan menikmati kawasan. Konsep *Placemaking*, dapat menjadi bagian penting dari perancangan kota, karena akan memberikan nuansa tempat yang berbeda, dan tentunya melibatkan masyarakat dalam pengembangannya.

IV.4.2 POLA SEBUAH TEMPAT

Pola suatu tempat pada teori *placemaking*, juga dapat diidentifikasi melalui teori *figure-ground*. Teori *figure-ground* dipahami dari perancangan kota sebagai hubungan tekstural antara bentuk yang dibangun (*building mass*) dan ruang terbuka (*open space*). Teori *figure ground* adalah alat yang sangat baik untuk mengidentifikasikan sebuah tekstur dan pola-pola sebuah tata ruang perkotaan (*urban fabric*), serta mengidentifikasikan masalah keteraturan massa atau ruang perkotaan (Zahnd, 1999).

Pola pembentukan tempat yang dikemukakan oleh Zahnd (1999) terdiri dari sistem pengaturan berupa pola tekstur sebuah ruang dan pola ini secara arsitektural dibagi kedalam tiga kelompok yaitu:

- Susunan kawasan bersifat homogen, yang jelas dimana hanya ada satu pola penataan;
- Susunan kawasan yang bersifat heterogen, dimana dua atau lebih pola berbenturan;
- Susunan kawasan yang bersifat menyebar, dengan kecenderungan kacau.

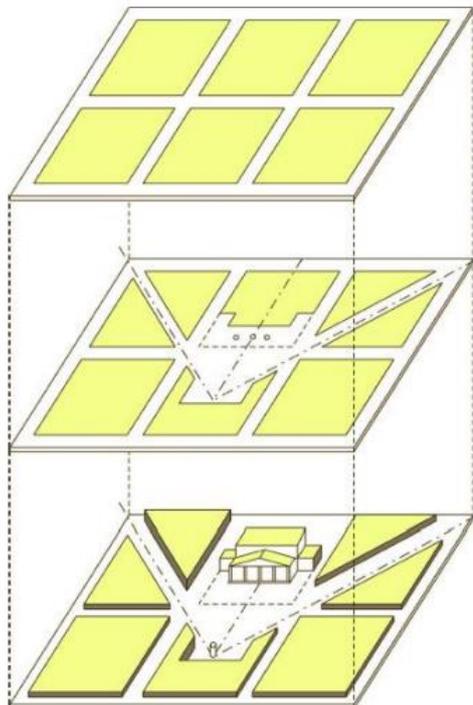


Figure ground

Merupakan suatu pendekatan dimana fungsi awalnya adalah untuk mengidentifikasi bentuk kota (*urban forms*) dari menganalisis hubungan antara massa bangunan (*building mass*) dan ruang-ruang terbuka kota (*open space*)

Lingkage

Hubungan sebuah tempat dengan yang lainnya dari berbagai aspek sebagai suatu henerator perkotaan. Teori ini menegaskan hubungan – hubungan dan gerak-gerak dinamika sebuah tata ruang perkotaan.

Place

Place merupakan pembentukan tempat dengan menciptakan tempat yang memiliki makna dari berbagai unsur, sistem place ini kemudian menghubungkan tempat menjadi beberapa bagian yang memiliki makna (*solid-void*)

Gambar 4. 13 Pola Sebuah Tempat

IV.4.3 HUBUNGAN ANTAR TEMPAT

Menurut Cross (2001) dalam jurnal yang berjudul *“What is sense of place”*, menyatakan bahwa *place* atau tempat dibentuk oleh beberapa jenis konektivitas dengan tempat dan dikategorikan kedalam enam jenis hubungan yaitu biologi, spiritual, ideologi, narasi komodifikasi dan dependen. Berikut adalah hubungan antar tempat yang dirasakan oleh seseorang, dan setiap orang memiliki lebih dari satu hubungan antar tempat.

Tabel 4. 4 Hubungan Antar Tempat

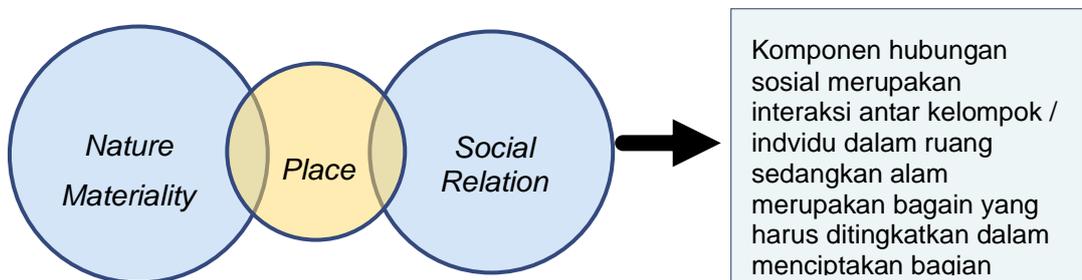
No	Hubungan	Jenis Obligasi (Ikatan)	Proses
1	Biografi	Sejarah dan Keluarga	Memilih tempat berdasarkan Tempat tinggal, tempat dilahirkan dan mengalami perkembangan setiap waktunya.
2	Spiritual	Emosional dan tidak berwujud	Memilih tempat berdasarkan rasa memiliki dan merasakan bagaimana tempat dapat tercipta.
3	Ideologi	Moral dan Etika	Memilih tempat berpedoman dengan moral dan etika mengapa tempat harus dijaga dan dirawat.
4	Narasi	Mitos	Memilih tempat karena ingin belajar tentang tempat melalui cerita, termasuk penciptaan mitos, sejarah keluarga, politik dan hal-hal fiktif
5	Komodifikasi	Kognitif (berdasarkan pilihan dan keinginan)	Memilih tempat berdasarkan daftar atau ciri khas tempat yang diinginkan dan sesuai preferensi gaya hidup serta perbandingan dengan beberapa tempat ideal lainnya
6	Dependen	Material	Memilih suatu tempat berdasarkan kemampuan finansial, dan bergantung pada orang lain atau kesempatan yang ada.

Sumber: Cross J, Department of Sociology Colorado State University (2001)

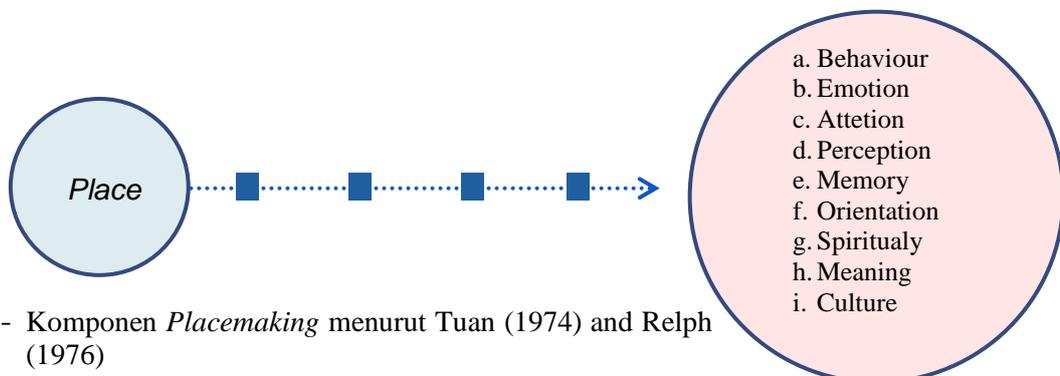
Hubungan antar seseorang dalam memilih suatu tempat jadi menjadi faktor pertimbangan dalam mencitakan tempat yang memiliki makna, sehingga ketertarikan orang dalam satu kawasan akan menjadi faktor utama dalam penciptaan suatu tempat.

IV.4.4 KOMPONEN DAN INDIKATOR PEMBENTUK *PLACEMAKING*

Menurut Sack's (1997) dalam Williams (2014) komponen pembentuk *place*, terdiri dari komponen meaning atau makna, *social relations* atau hubungan sosial dan nature (alam). Komponen *placemaking* juga dikemukakan oleh Tuan (1974) dan Relph (1976) dalam Lengen (2012), dimana beberapa komponen *placemaking*, terdiri dari *behavior, body, emotion, attention, perception, memory, orientation, spirituality, meaning/value, culture, and sociality*. Adapun beberapa komponen ini dapat dilihat pada gambar berikut ini.



- Komponen *Placemaking* menurut Sack's (1992)



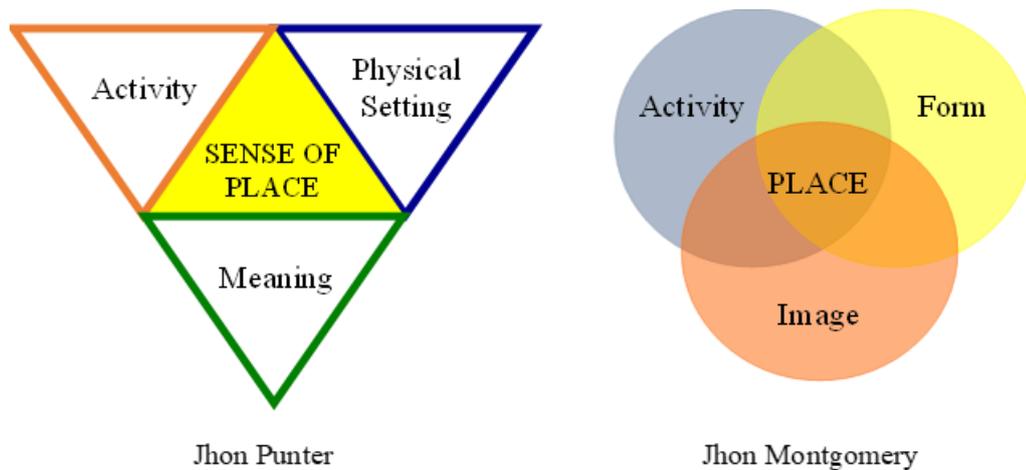
- Komponen *Placemaking* menurut Tuan (1974) and Relph (1976)

Place yang dikemukakan oleh Punter (1991) lebih menekankan pada beberapa hal seperti:

- a. *Acitivity* (aktifitas) berupa peningkatan pada penggunaan lahan, alur pejalan kaki, prilaku, pola, bunyi dan bau serta sirlukasi kendaraan;
- b. *Physical Setting* (pengaturan fisik) berupa wajah kota, bentuk terbangun, laskap dan ruang publik;
- c. *Meaning* (makna) berupa legibilitas, asosiasi terhadap kebudayaan, persepsi terhadap fungsi, keterkaitan dan penilaian kualitatif.

Sedangkan *place* yang dikemukakan oleh Montgomery (1998) terdiri dari beberapa komponen berupa:

- a. *Activity* (aktifitas) berupa keragaman, vitalitas, kehidupan jalan, event dan tradisi lokal, dan kondisi ekonomi yang stabil;
- b. *Form* (bentuk) berupa skala, intensitas, landmarks, ruang antara bangunan dan area milik publik;
- c. *Image* (karakter) berupa simbolisasi dan ingatan, keterbacaan dan pembentuk image, pengalaman sensori, pengetahuan dan akses psikologi.



Gambar 4. 14 Ilustrasi Dalam Peningkatan *Sense Of Place* Kawasan

Place diciptakan dengan meeningkatankan fasilitas-fasilitas penunjang, dimana fasilitas ini dianggap sebagai suatu bagian yang mampu meingkatkan kualitas kawasan, diantaranya dengan menciptakan ruang yang nyaman dan aman, dan meingkatkan perekonomian masyarakat lokal.

BAB V ANALISIS

V.1 PEMAHAMAN KONTEKS KAWASAN

Kabupaten Cirebon memiliki lokasi dan fungsi strategis, namun belum memiliki lingkungan binaan yang optimal yang dapat menunjang. Secara umum, Kota Kabupaten Cirebon yaitu Sumber memiliki tiga pilar utama, yaitu pusat pemerintahan Kabupaten Cirebon, Pusat Aktivitas Ekonomi seperti pasar, koridor komersial, dan PKL, serta elem-elemen kawasan seperti nodes dan ruang terbuka hijau yang luas seperti Taman Hutan Kota Sumber.

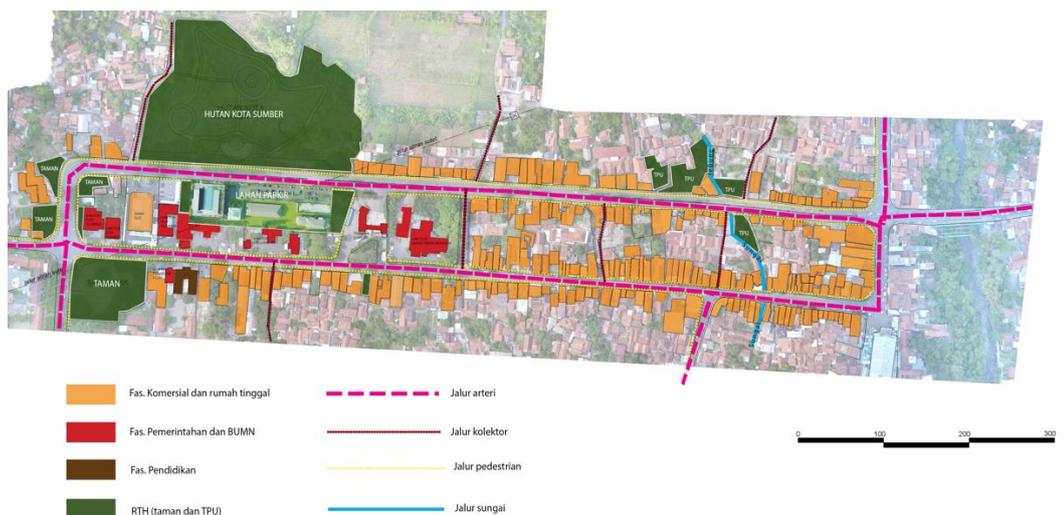


Gambar 5. 1 Foto Drone Taman Hutan Kota Sumber.

Beberapa permasalahan yang terdapat di Taman Hutan Kota Sumber adalah sebagai berikut:

- Ruang Terbatas Yang Tersegmentasi
 - Ruang Hutan Kota Sumber terbagi menjadi area vegetasi, area bermain (*playground*), area danau (*wetland*), area PKL, area parkir.
 - Terbatasnya keterhubungan ruang dengan masjid dan kantor kecamatan.
 - Belum mengakomodir segmentasi semua kalangan (gender, usia, kelompok, dll.)
- Aksesibilitas & Sirkulasi

- Strategis, namun minim ketersediaan sarana sirkulasi dan prasarana pedestrian. Aksesibilitas baik belum menjadi kesatuan sistem baik secara kualitas dan kondisi yang menerus.
- Sirkulasi internal tidak jelas dan belum mempertimbangkan aspek kenyamanan, keselamatan dan estetika.
- Belum mengakomodir sarana penunjang untuk pengunjung yang berkebutuhan khusus (*diffable*).
- Pemanfaatan Ruang Dalam
 - Dimanfaatkan oleh warga, belum menjadi daya tarik untuk masyarakat luas.
 - Saat ini tidak terjadi pembagian ruang dan fasilitas yang terdefinisi dengan baik.
 - Pemanfaatan rendah (livabilitas rendah)
 - Aktifitas pada ruang publik cenderung homogen
 - Image ruang negatif
- Terbatasnya Sarana Pendukung
 - Konflik ruang, tempat parkir dimanfaatkan untuk PKL.
 - Aktifitas PKL temporer pada weekend
 - Belum adanya infrastruktur listrik, air bersih, dan pengelolaan air limbah.
- Kualitas Perabot Luar (*Komponen Rancang RTH*)
 - Minimnya elemen/komponen fisik pada ruang Taman Hutan Kota Sumber.
 - Tidak adanya *sense of place*, berimplikasi pada terciptanya ruang negatif



Gambar 5. 2 Tata guna lahan kawasan perencanaan.

Dilihat dari sisi makro, keseluruhan kawasan perencanaan memiliki guna lahan yang bervariasi, seperti fasilitas komersial dan rumah tinggal, fasilitas pemerintahan dan BUMN, fasilitas Pendidikan, dan ruang terbuka hijau. Adapun jalur sirkulasi yang melewatinya adalah jalur arteri, kolektor, pedestrian, dan jalur sungai.

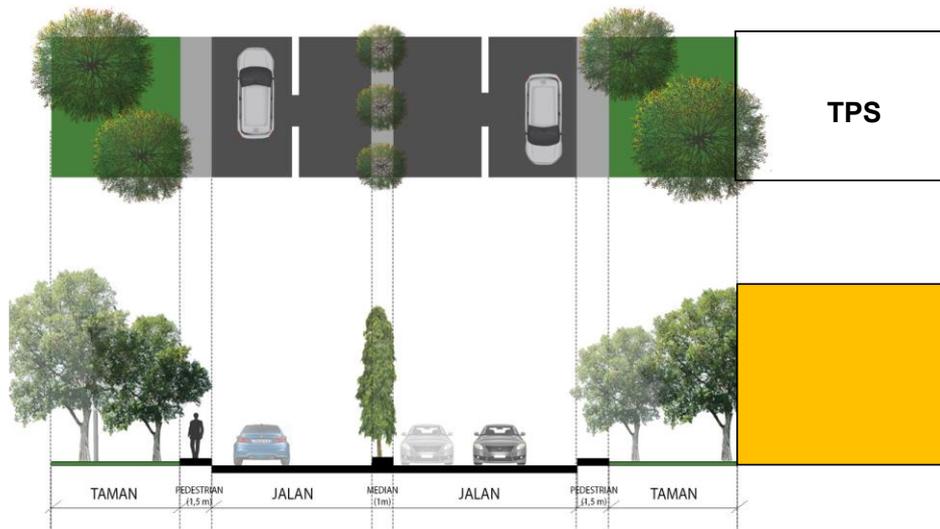


Gambar 5. 3 Keterhubungan tiga elemen utama di Kelurahan Sumber.

Dibutuhkan perancangan Taman Hutan Kota Sumber yang unik dan memiliki konsepsi (***unique & distinctive***) yang berbeda dengan ***Square Park Sumber***. Ke-2 ruang terbuka ini perlu dihubungkan dengan menyediakan sarana pejalan kaki (misal JPO) yang dapat meningkatkan livabilitas pada kawasan Sumber.

Analisis mikro dilakukan dengan membagi Kawasan perencanaan menjadi enam penampang. Penampang pertama terdapat di perempatan JL. Sultan Agung. Area ini merupakan **Gerbang Kawasan** dari sisi Barat, serta **Simpul (nodes)** ke Pusat Pemerintahan Kab. Cirebon dan Jalan Sultan Agung (Taman Hutan Kota Sumber, *Square Park*, Terminal Tipe B dan Pasar Sumber. Lebar pedestrian cukup untuk kebutuhan minimal dua orang melintas (1,5m – 2 m). Di sisi kiri dan kanan pedestrian ini terdapat *pocket park*, yaitu area hijau dengan kondisi yang sudah tertata dan terdapat elemen *street furniture*, antara lain bangku taman dan ornamen *landmark*. Terdapat kantung ruang terbuka yang berpotensi untuk dilakukan peningkatan kualitas *pocket park* baik desain maupun fungsional sehingga dapat memberikan penguatan identitas kawasan melalui pendekatan perancangan (aspek fisik).

Di area ini juga terdapat bangunan TPS yang berada pada lokasi yang strategis, yaitu di perempatan simpang Jalan Sultan Agung – Jalan Dewi Sartika dan Jalan Pangeran Kejaksaan dan terdapat area hijau (*buffer*). Secara visual, estetika dan polusi berpengaruh terhadap lingkungan sekitar, sehingga terdapat kebutuhan adanya penanganan, antara lain pendekatan desain melalui kamufase untuk menutup bangunan dan meminimalkan dampak negatif.

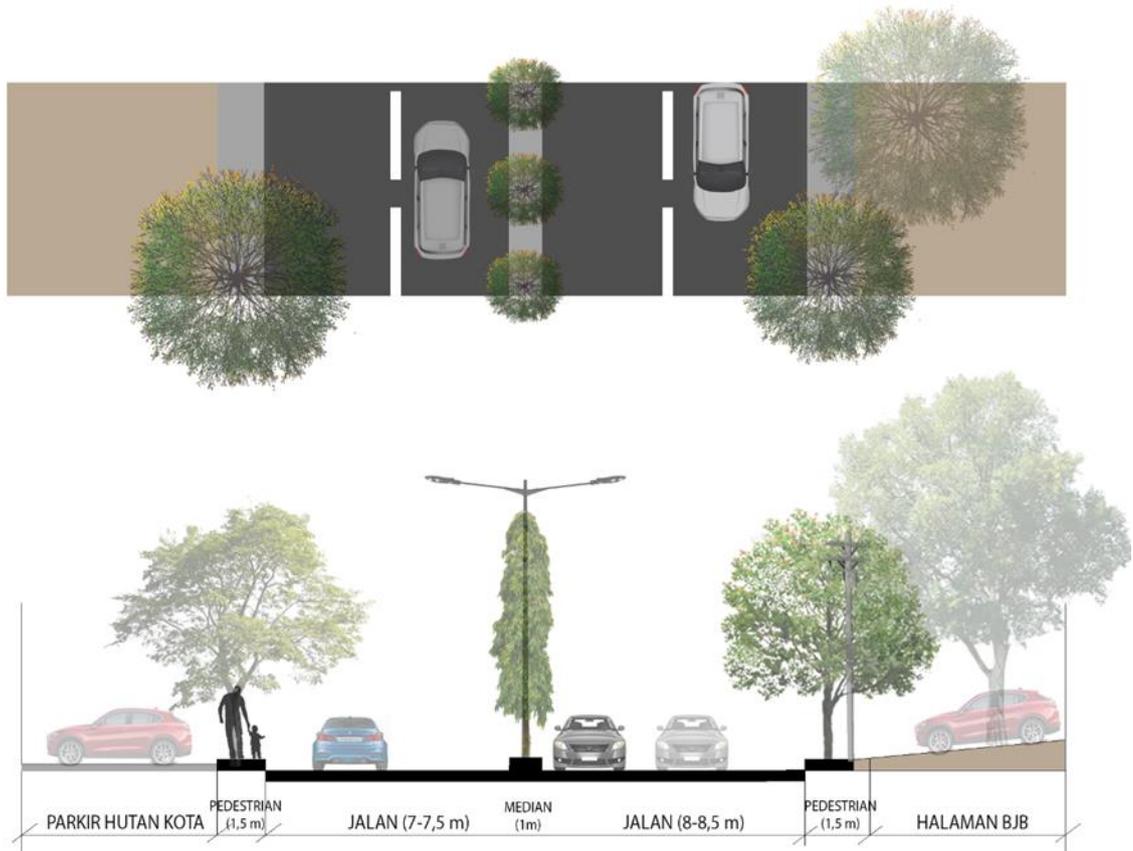


Gambar 5. 4 Potongan penampang 1 Jalan Sultan Agung.



Penampang kedua terdapat di Jalan Sultan Agung depan Bank Jabar Banten (BJB). Lebar pedestrian cukup untuk kebutuhan minimal dua orang melintas (1,5m – 2m). Aktifitas pada segmen ini pada waktu – waktu tertentu sangat tinggi yang diakibatkan aktifitas pada Bank BJB, hal ini dapat dilihat pada ruang – ruang publik, antara lain badan jalan, RTH dimanfaatkan untuk parkir, istirahat, makan/minum. Namun karena belum terdapat penataan, maka terkesan semerawut.

Di area, khususnya pada segemn koridor pedestrian mapun jaan belum terbentuk identitas wajah jalan (*streetscape*) yang idela sehingga belum memberikan pengalaman ruang spesifik bagi pejalan kaki.



Gambar 5. 5 Potongan penampang 2 Jalan Sultan Agung.



Penampang ke-tiga terdapat di Jalan Sultan Agung pada segmen depan Hutan Kota Sumber. Lebar pedestrian cukup untuk kebutuhan minimal dua orang melintas (1,5m – 2m) tetapi pembagian zona tidak ideal, karena terdapat konflik ruang pejalan kaki dengan zona *street furniture*, yaitu salah satunya karena penempatan pohon berada ditengah jalur pedestrian serta konflik dengan PKL pada ruang pedestrian, terutama pada pagi hingga sore.

Pada segmen ini terdapat lahan yang direncanakan sebagai area parkir komunal (taman parkir) yang direncanakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Cirebon. Hal ini menjadi potensi relokasi area parkir ke taman parkir agar ruang – ruang publik, seperti badan jalan di Kelurahan Sumber dapat

berfungsi secara optimal. Taman parkir ini akan dilengkapi dengan fasilitas *foodcourt* untuk menampung PKL makanan dan minuman (F&B) dan terintegrasi dengan taman hutan Kota Sumber dengan tematik yang berbeda.



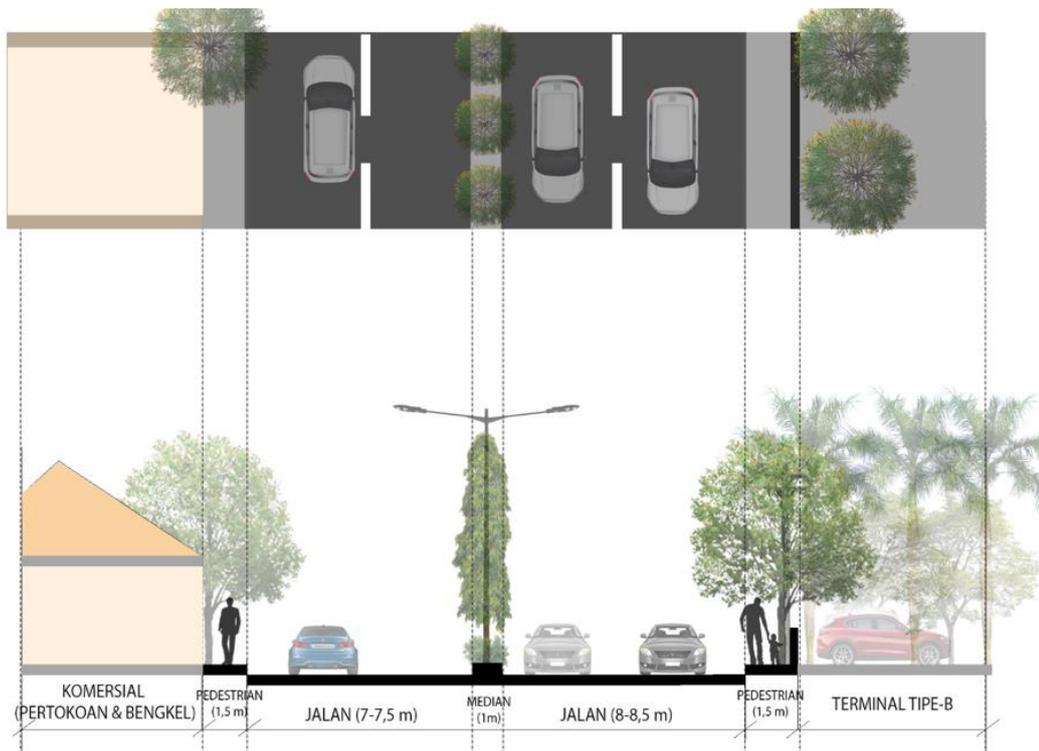
Gambar 5. 6 Potongan penampang 3 Jalan Sultan Agung.

Penampang keempat terdapat di Jalan Sultan Agung depan terminal. Lebar pedestrian cukup untuk kebutuhan minimal dua orang melintas, tetapi tidak dapat dilalui karena pohon berada ditengah jalur pedestrian dan waktu pagi hingga sore dimanfaatkan oleh PKL. Beberapa titik, jalur pedestrian juga dipakai sebagai bagian dari aktifitas bangunan. Kondisi eksisting perkerasan *paving block* juga banyak yang sudah rusak dan tidak nyaman dilalui.

Area ini berpotensi dikembangkan menjadi koridor *sidewalks arcade* dan GSB 0. Selain fungsi guna lahan yang berkembang adalah perdagangan dan jasa, juga sudah disiapkan ruang parkir komunal yang mempermudah bagi pengunjung

untuk menyimpan kendaraannya dan melakukan aktifitas dengan berjalan ke spot – spot yang dituju di sepanjang koridor Jalan Sultan Agung. Panjang jalan 1,2 Km dengan pembagian segmen radius 500m dan penataan *streetscape* akan memberikan pengalaman ruang bagi pejalan kaki yang nyaman.

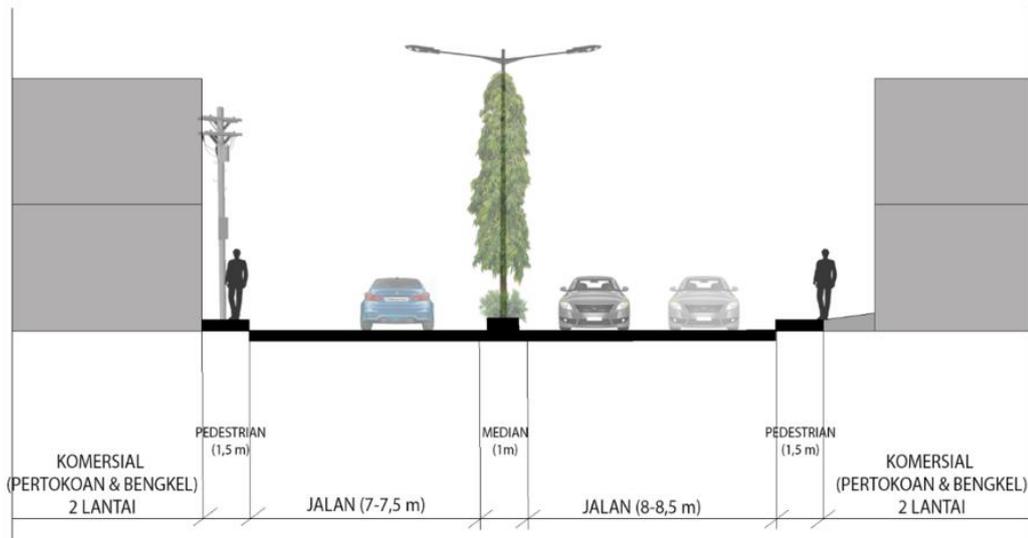
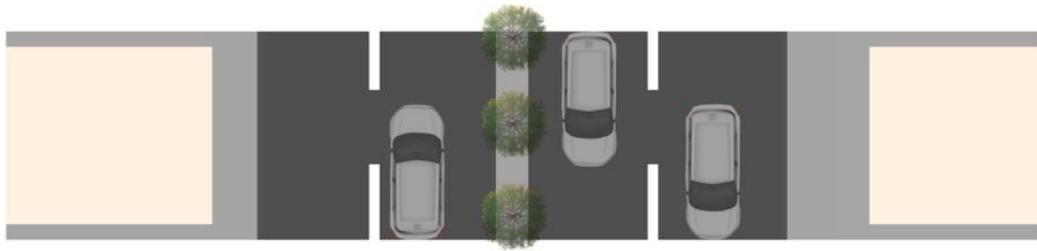
Pedestrian di depan area terminal cenderung lebih nyaman untuk dilalui namun konstruksi *paving* juga sebagian sudah rusak. Tidak terdapat *shelter* sebagai sarana peralihan moda kendaraan.



Gambar 5. 7 Potongan penampang 4 Jalan Sultan Agung.



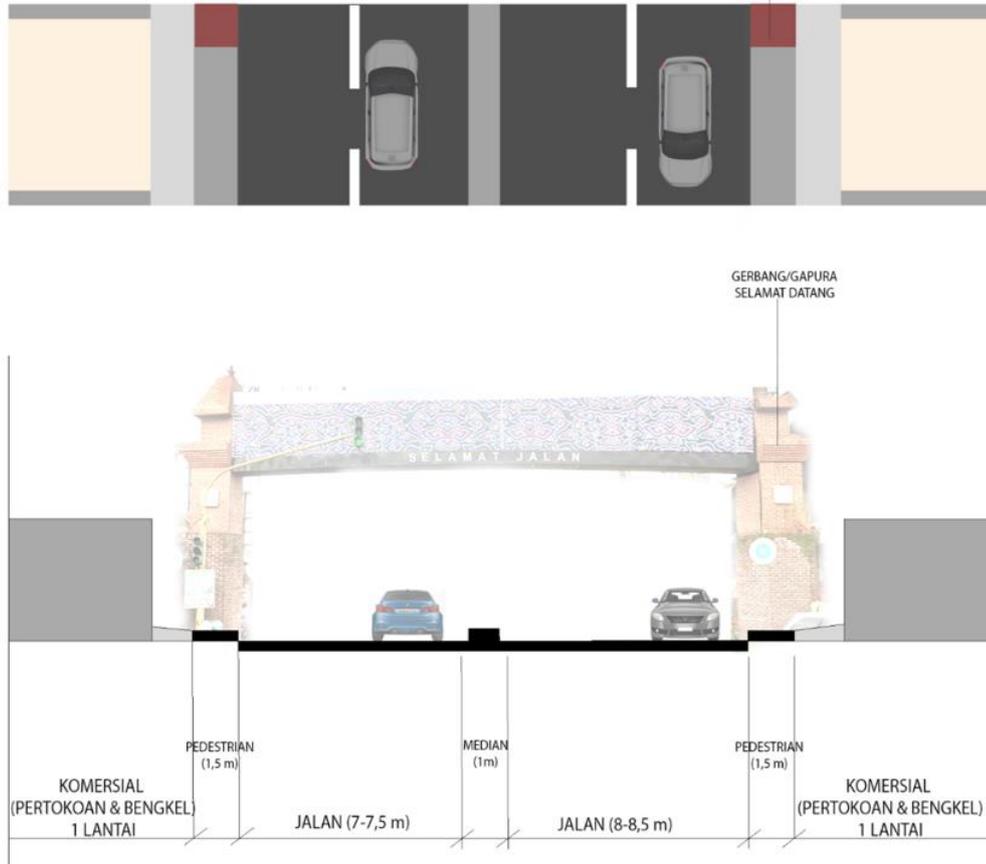
Penampang kelima terdapat di Jalan Sultan Agung koridor komersial. Lebar pedestrian cukup untuk dilalui, namun kondisinya sekarang dipakai jadi bagian dari aktifitas bangunan, terpotong oleh pohon dan tiang serta elevasi yang naik turun. Belum terbentuk identitas wajah jalan (*streetscape*) sehingga belum memberikan pengalaman ruang spesifik bagi pejalan kaki. Area ini berpotensi dikembangkan menjadi koridor *sidewalks arcade* dan GSB 0. Selain fungsi guna lahan yang berkembang adalah perdagangan dan jasa, juga sudah disiapkan ruang parkir komunal yang mempermudah bagi pengunjung untuk menyimpan kendaraannya dan melakukan aktifitas dengan berjalan ke spot – spot yang dituju di sepanjang koridor Jalan Sultan Agung. Panjang jalan 1,2 Km dengan pembagian segmen radius 500m dan penataan *streetscape* akan memberikan pengalaman ruang bagi pejalan kaki yang nyaman.



Gambar 5. 8 Potongan penampang 5 Jalan Sultan Agung.



Penampang keenam terdapat di Jalan Sultan Agung gerbang “selamat datang”. Lebar pedestrian cukup untuk dilalui, namun kondisinya sekarang dipakai jadi bagian dari aktifitas bangunan (*accessories use*). Lebar efektif pedestrian untuk pejalan kaki terpotong oleh pohon dan tiang utilitas serta elevasi permukaan yang naik turun. Terdapat *landmark* juga sebagai *focal point* kawasan, namun belum memberikan jati diri yang optimal bagi Kelurahan Sumber dan/atau Kecamatan Sumber secara umum. Terjadi konflik pemanfaatan ruang pejalan kaki dengan kondisi jalur pedestrian dipakai sebagai parkir dan aktifitas bangunan, tidak nyaman untuk dilalui pejalan kaki.



Gambar 5. 9 Potongan penampang 1 Jalan Sultan Agung.



Kesimpulan dari analisis diatas adalah sebagai berikut:

1. *Diversity of Uses (Keragaman Fungsi dan Kegiatan)*

Kawasan Sumber merupakan kawasan dengan dominasi penggunaan lahan untuk pelayanan publik, diantaranya perkantoran pemerintah, jasa perbankan, hunian dan perdagangan dan jasa. Penggunaan lahan di sekitar Jalan Sultan Agung tidak terlepas dari fungsi – fungsi kawasan di sekitarnya terutama yang berada di Jalan Dewi Sartika, terutama keberadaan Pasar Sumber dan koridor komersial yang terbangun disekitarnya. Guna lahan yang beragam tersebut menjadi potensi bagi

terwujudnya kawasan Jalan Sultan Agung, Taman Parkir dan Hutan Kota Sumber yang dapat berfungsi sebagai ruang temu publik untuk beragam aktifitas di sela aktifitas rutin. Hal ini juga dapat menjadikan kawasan menjadi ruang publik yang aktif (*livabel*) dan aman (*secure*). Beberapa ruang taman di persimpangan dapat diolah menjadi pocket park dengan tematik tertentu sebagai elemen ruang antara menuju hutan kota Sumber.

2. **Active facades (Zona Ruang Pejalan Terintegrasi Muka Bangunan)**

Pada jalan - jalan utama, khususnya pada koridor jalan perlu diciptakan ruang pejalan kaki yang dapat menghidupkan kawasan melalui konsepsi desain yang memungkinkan *frontage* yang aktif. GSB 0 pada koridor komersial, penyediaan *street furniture*, *spatio temporal* dapat meningkatkan *public life* pada koridor

3. **Social Dimension and Urban Vitality (Wadah Bagi Interaksi dan Aktifitas Sosial)**

Ruang publik menjadi wadah bagi dimensi sosial yang beragam. paguyuban, komunitas tertentu perlu diberikan wadah bagi eksistensi pada ruang publik. Pada Kawasan Sumber, Hutan Kota akan disediakan plaza – amphitheater untuk mewadahi komunitas. PKL akan disediakan ruang untuk berjualan. Penyediaan ruang dengan pembagian zona - zona untuk dapat menampung beragam dimensi sosial akan meningkatkan vitalitas kawasan.

4. **Human Scale (Skala Ruang)**

Skala ruang pada kawasan Sumber diarahkan yang dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna.

5. **Lightning (Pencahayaan)**

Pencahayaan untuk memudahkan visual baik dalam ruang publik juga dari luar ruang publik. Ruang publik yang terbuka akan memberikan dampak terhadap aspek keamanan, kenyamanan dan visual yang baik

6. **Stimulating The Local Economy (Pemberdayaan Ekonomi Lokal)**

Ruang publik di Hutan Kota Sumber, Taman Parkir dan pada koridor Sumber menjadi wadah bagi kegiatan ekonomi lokal (PKL, UMKM)

7. **Local Identity (Jati Diri Sumber dan Cirebon Secara Umum)**

Identitas lokal dapat diakomodasi dalam sebuah aktifitas (komunitas) dan penyediaan elemen – elemen fisik (*landmark, street furniture, dsb.*)

8. **Complete Streets (Mempertimbangkan 8 Aspek Perancangan/Desai Ruang Publik)**

Ruang pedestrian dan pejalan kaki menerapkan universal desain (8 aspek universal desain jalur pedestrian).

9. **Green Areas (Aspek Keberlanjutan)**

Hutan Kota Sumber memiliki ragam vegetasi yang menjadi potensi sebagai “hijau” multifungsi, antara lain fungsi iklim mikro, estetika dan edukasi

10. **Social Participations (Partisipasi)**

Pelibatan/Partisipasi stakeholder, antara lain Pemerintah Daerah, Swasta, Karang Taruna, Paguyuban, Komunitas dan masyarakat (*resident*) dalam perencanaan, Pemanfaatan dan Pemeliharaan atau Pengendalian

BAB VI PERANCANGAN PENATAAN KAWASAN

VI.1 KERANGKA DESAIN

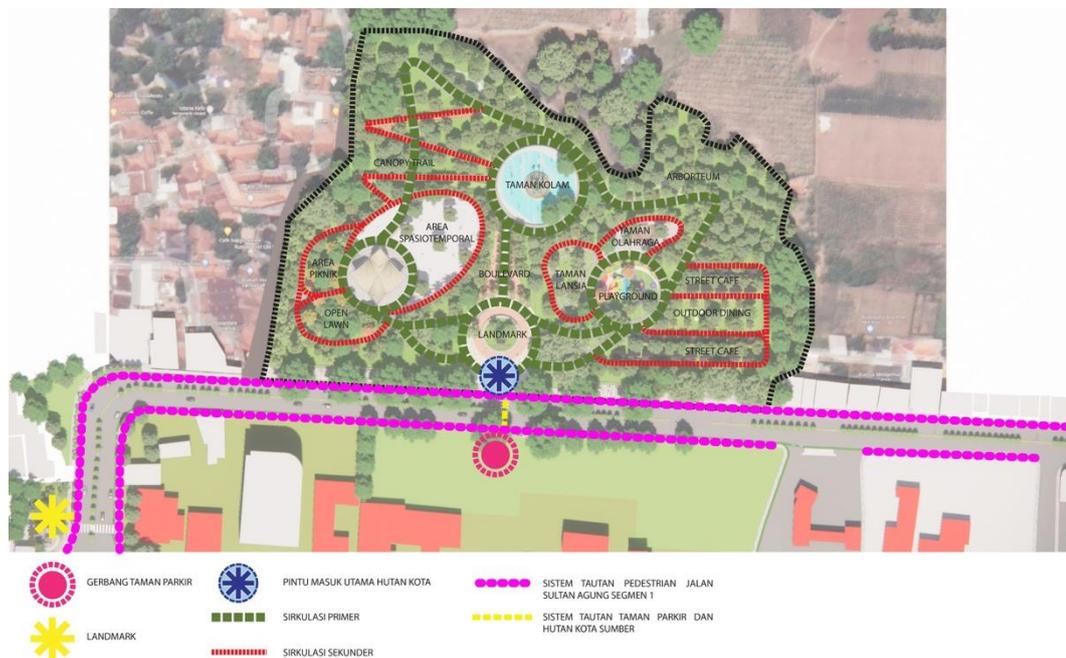


Kerangka desain penataan kawasan Kelurahan Sumber mencakup koridor Jalan Sultan Agung, Hutan kota Sumber dan area rencana Taman Parkir (samping BJB). Penataan Dimulai dari penguatan identitas kawasan terutama pada simpul - simpul (*nodes*) yang terdapat pada kawasan yaitu simpang per-empatan Jalan Sultan Agung – Jalan Dewi (sekitar kantor Pos dan Taman PKK serta pada simpul Jalan Sultan Agung ke arah Pasar Sumber (eksisting gapura).

Penataan koridor Jalan Sultan Agung melalui penyediaan jalur pedestrian yang menghubungkan beberapa fungsi publik dengan tujuan untuk memberikan pengalaman ruang yang dapat menciptakan kehidupan pada ruang publik yang unik dan dalam rentang waktu yang Panjang (livabilitas tinggi). Pada segmen lain di koridor Jalan Sulta Agung dirancang menjadi jalur pedestrian yang memiliki *active frontage* yang memungkinkan adanya interaksi tinggi antara pejalan kaki dengan fasade yang didominasi oleh aktifitas perdagangan dan jasa.

Pentaaan taman Hutan Kota Sumber dilakukan sebagai upaya untuk mewujudkan ruan terbuka (*public space*) yang menjadi identitas baru (*rebranding*) sebagai pusat aktifitas berbagai kegiatan publik sekaligus menjadi ikon di Kelurahan Sumber bahkan Kab. Cirebon secara umum. Penataan kawasan RTH Hutan Kota Sumber menjadikan sebuah tempat kultur baru yang menyajikan ruang interaksi waraga yang dapat memberikan pengalaman ruang menyenangkan, healing dan unik. Program ruang pada RTH Hutan Kota Sumber terbagi atas area plaza amphitheatre seluas 1.472 m², area *street café* seluas 1.467 m², area *playscape* seluas 706 m², area lansia 650 m² dan area olahraga seluas 442 m². Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.

Area *street café* akan dimanfaatkan untuk menampung aktifitas Pedagan kaki lima dan Usaha Mikro dan Kecil Menengah (UMKM) yang utamanya saat in berada di wilayah Jalan Sultan Agung dan jalan dewi Sartika di Kelurahan Sumber. Dengan luas area sebesar 1.467m² maka pada sub zona (ruang) ini dirancang dapat menampung ± 50 Pedagan (*tenant*).



VI.2 DESAIN KONSEPTUAL

HUTAN KOTA SUMBER direncanakan untuk menjadi sebuah tempat kultur baru menyajikan ruang interaksi warga yang dapat memberikan pengalaman ruang menyenangkan, *healing* dan unik.



Gambar 6. 1 Desain *Landmark* Taman Hutan Kota Sumber.

Perlunya *Re-Branding* Hutan Kota Sumber dengan menyediakan plaza *focal point* Kawasan Sumber, dilengkapi dengan *landmark* Kab. Cirebon dipadukan dengan unsur modern. Plaza area penerima merupakan ruang terbuka yang menjadi salah satu ruang interaksi sosial dan memiliki daya tarik visual untuk *swa-foto (selfie)*.



Gambar 6. 2 Desain pedestrian plaza.

Plaza Pedestrian dirancang menjadi penghubung area penerima (*landmark*) dengan zona taman kolam. Plaza juga dapat menjadi ruang interaksi sosial yang memberikan nuansa *healing* melalui interaksi panca indera dengan unsur vegetasi yang beragam. Area ini juga dilakukan pengolahan *streetscape* melalui penyediaan bangku taman, *waste bin* dan pencahayaan.



Gambar 6. 3 Desain Multi-Purpose Plaza Amphitheater.

Multi-Purpose Plaza Ampitheatre dibutuhkan sebagai ruang aktif dan pasif pembentuk livabilitas yang tinggi. Juga sebagai wadah ragam aktifitas (interaksi sosial, aktifitas *outdoor* dan berbagai komunitas, golongan, usia, serta wadah bagi ekspresi ragam aktifitas maupun tren aktifitas publik di Kec. Sumber dan Kab. Cirebon secara umum. Area ini terkoneksi ke zona arboretum.



Gambar 6. 4 Desain Canopy Trail Di Arboretum.

Di area arboretum, terdapat canopy trail untuk menjadi fasilitas public, namun tetap menjaga area resapan. Fasilitas ini dapat berguna untuk *Capturing view* dan spot swa foto (selfie). Area ini dikembangkan dengan tema besar *urban healing*.



Gambar 6. 5 Desain Taman Kolam.

Area kolam eksisting perlu *re – branding* agar dapat menjadi identitas bagi Taman Hutan Kota Sumber. Aktifitas yang diwadahi adalah aktifitas pasif, seperti jalan santai atau menikmati pemandangan kolam. Area ini perlu dilengkapi dengan elemen *street furniture* dan pencahayaan yang berfungsi sebagai aksesoris estetika dan memperkuat aspek keamanan. Area ini berpotensi menjadi area spot swa foto (*selfie*).



Gambar 6. 6 Desain Playscape.

Area playground eksisting dikembangkan untuk memiliki ragam aktifitas untuk semua golongan dan usia, baik aktifitas aktif ataupun pasif. Elemen *playground* dengan ragam aneka permainan memberikan pengalaman ruang untuk motorik anak – anak.



Gambar 6. 7 Desain Taman Olahraga.

Selain taman anak, direncanakan juga Taman Olahraga dan Taman Lansia. Taman Olahraga dilengkapi dengan elemen perkerasan dan sarana olahraga olah tubuh yang bervariasi. Area ini memberikan pengalaman ruang healing dan menyehatkan, dilengkapi dengan vegetasi yang mendukung pemulihan sensori.



Gambar 6. 8 Desain Taman Lansia.

Direncanakan juga Taman Lansia sebagai wadah sosialisasi untuk golongan usia lanjut. Elemen perkerasan didukung elemen fisik yang memberikan pengalaman

ruang yang rileks (*healing*), seperti adanya jalur refleksi batu, tempat duduk ergonomis, serta vegetasi yang mampu membantu memulihkan indera sensori.



Gambar 6. 9 Desain Street Cafe.

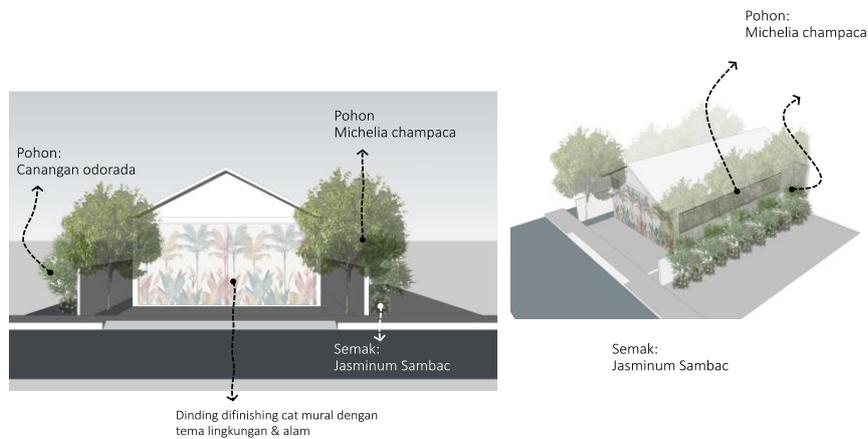
Taman Hutan Kota Sumber memiliki daya tarik unik untuk memwadahi potensi UMKM/PKL di Kelurahan Sumber. Dilakukan penataan *tenant* untuk UMKM, PKL yang tertib, teratur dan mampu menjaga kualitas lingkungan.



Gambar 6. 10 Desain Landmark Kelurahan Sumber.

Di bagian luar Taman Hutan Kota Sumber, beberapa konsep *Pocket Park* dapat dikembangkan sebagai ruang komunal pada simpul kawasan. Dilakukan juga penguatan identitas melalui Landmark dengan ornamen lokal dan modern. Berseberangan dengan lokasi landmark, terdapat TPS yang perlu dilakukan

treatment dengan penanaman vegetasi yang aromatic, serta penutupan fasad TPS menggunakan mural dengan tema alam dan cinta lingkungan.



Gambar 6. 11 Desain fasade TPS.



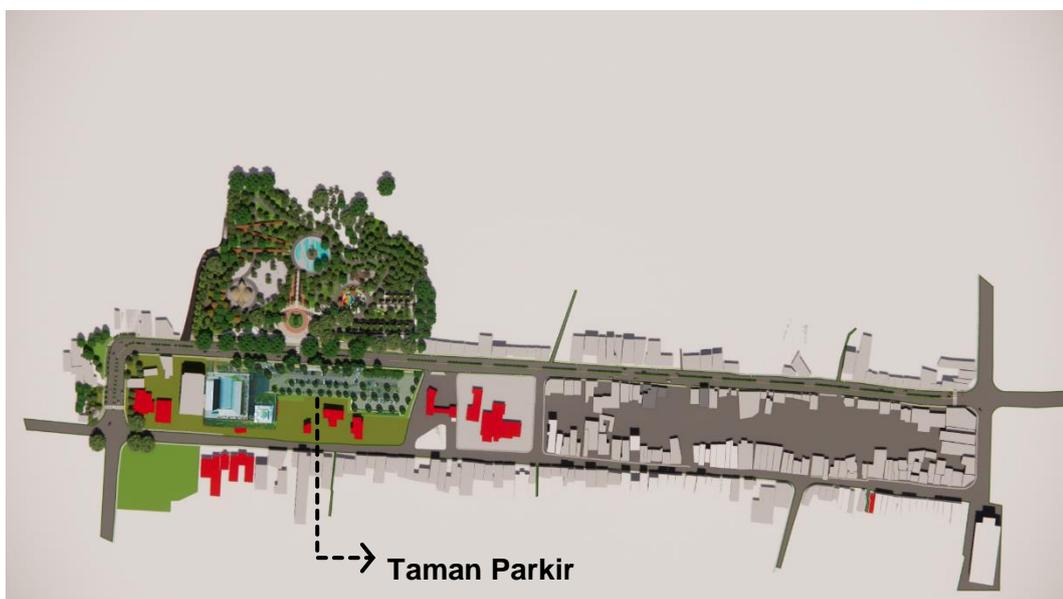
Gambar 6. 12 Jalur pejalan kaki di depan Taman Hutan Kota Sumber.

Jalur pejalan kaki yang ada di sekitar Taman Hutan Kota perlu direvitalisasi dengan mempertimbangkan 8 aspek standar universal, serta memberikan pengalaman ruang yang kontinu sampai pada area *focal point* Hutan Kota Sumber, dengan menyediakan elemen *streetscape* sebagai pembentuk ruang utama.

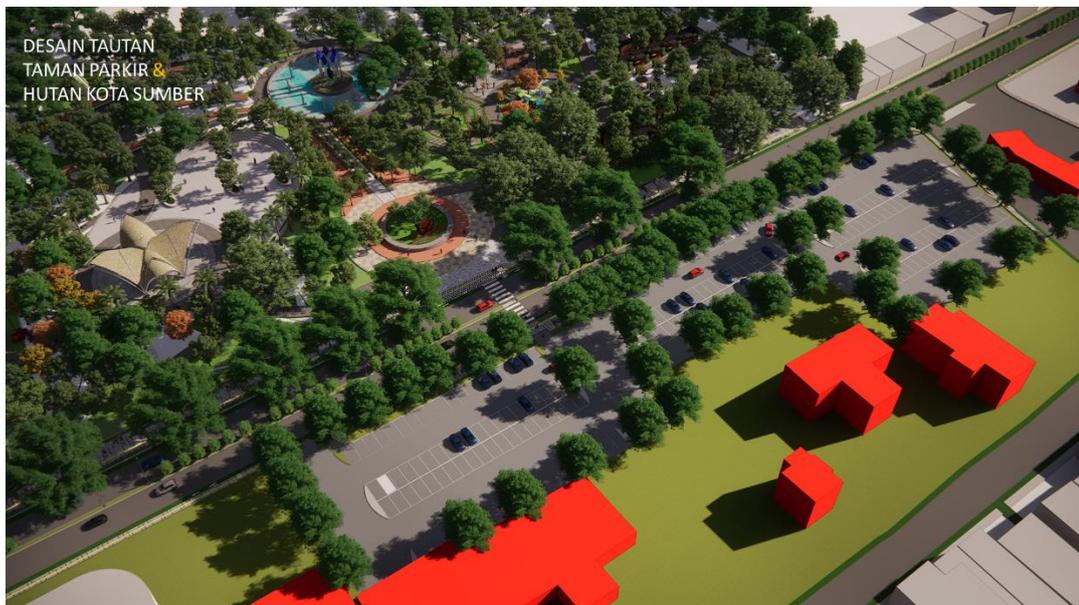


Gambar 6. 13 *Pelican crossing* sebagai penghubung Taman Parkir dan Taman Hutan Kota Sumber.

Area taman parkir berada di samping Bank BJB dengan peruntukan utama sebagai sarana parkir terpadu (*off street parking*) dan area untuk menampung pedagang kaki lima (PKL) di sekitar wilayah Kel. Sumber, terutama yang saat ini berada di koridor Jalan Dewi Sartika. Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



Tautan antara taman parkir ke taman hutan kota sumber difasilitasi dengan pelican crossing dengan penataan di area penerima melalui desain pedestrian plaza yang dapat memwadah orang berkelompok. Konektifitas antar 2 area tersebut direspon dengan penyediaan plaza yang luas dan *street furniture* untuk memberikan kenyamanan orang beraktifitas pada kedua area tersebut. Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.



Taman parkir merupakan area parkir komunal berbasis *on-site parking* yang dilengkapi dengan zonan penunjang, antara lain *foodcourt* untuk menampung PKL makanan dan minuman serta fasilitas umum.

Tautan Lingkungan yang menjamin kemudahan pencapaian antar zona (Taman Parkir menuju Hutan Kota Sumber dan sebaliknya) dengan mempertimbangkan aspek keselamatan pejalan kaki saat melakukan *crossing*. Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.





Gambar 6. 14 Desain halte bus di sepanjang Jalan Sultan Agung.



Gambar 6. 15 Desain Jalur Pedestrian Koridor Komersial.

Menuju akhir Jalan Sultan Agung, perlu dilakukan revitalisasi terhadap jalur pejalan kaki dengan mempertimbangkan 8 aspek standar universal, yang mampu memberikan pengalaman ruang yang kontinu, dengan desain koridor *active frontage* melalui konsep arcade pedestrian atau GSB 0. Selain itu juga menyediakan elemen *streetscape* sebagai pembentuk ruang utama.



Gambar 6. 16 Desain Gerbang Di Sisi Timur.

Sebagai gerbang akhir Jalan Sultan Agung, diperlukan *Landmark* pada simpul (nodes) Jalan Sultan Agung dan Jalan Dewi Sartika. Hal ini dilakukan dengan penguatan identitas melalui *landmark* dengan ornamen lokal dan modern.

Beberapa elemen *street furniture* untuk di kawasan di sepanjang koridor Jalan Sultan Agung mencakup tempat duduk, tempat sampah, jalur penyebrangan pejalan kaki (*pelican crossing*). Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.

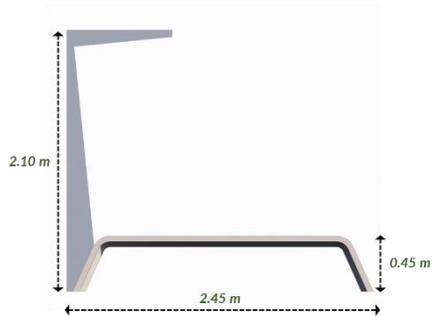
Elemen *Street Furniture*

#Tempat Duduk 1



Elemen Street Furniture

#Tempat Duduk 2



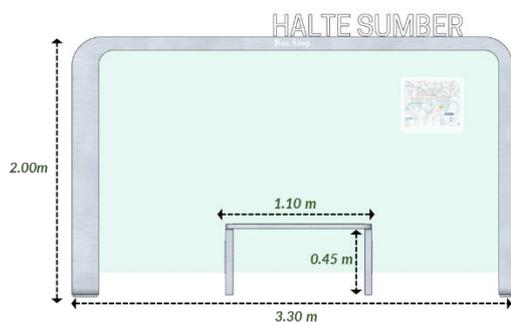
TAMPAK DEPAN
(nts)



PERSPEKTIF
(nts)

Elemen Street Furniture

#Tempat Duduk 3

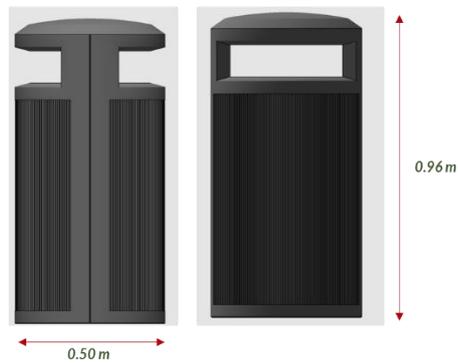


TAMPAK DEPAN
(nts)



PERSPEKTIF
(nts)

#Tempat Sampah



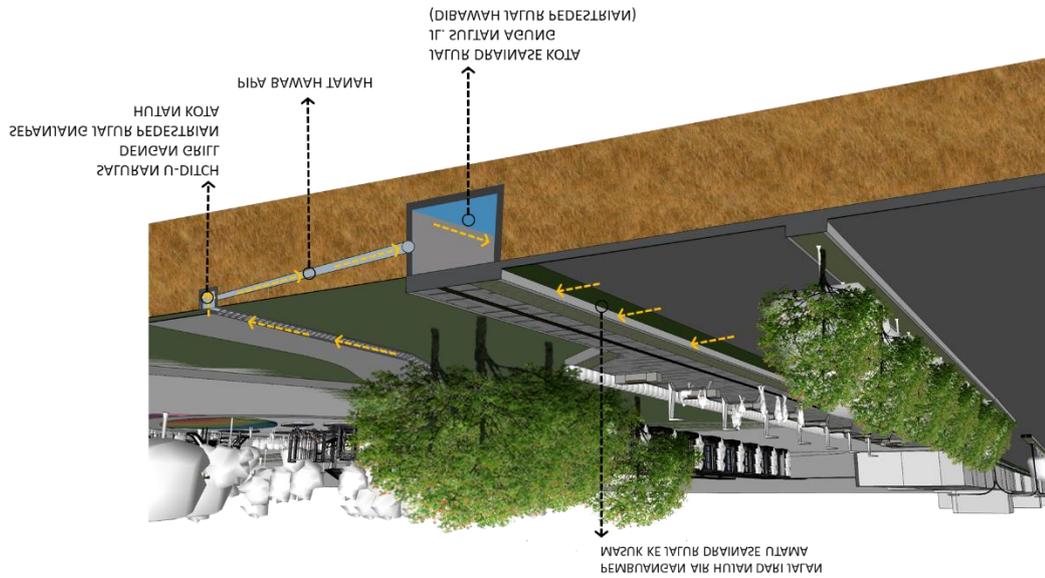
Elemen Sanitasi #Toilet



Toilet komunal untuk pemenuhan sanitasi di RTH Hutan Kota Sumber

Infrastruktur pada RTH Hutan Sumber lainnya adalah jaringan drainase yang di rencanakan dapat menjadi media wadah sirkulasi perairan di dalam kawasan yang terkoneksi ke sistem jaringan drainase tersier dan/atau sekunder di luar kawasan. Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut.

**SISTEM JARINGAN DRAINASE
AREA HUTAN KOTA SUMBER**



V.I RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)

Rencana Anggaran Biaya (RAB) penataan Kawasan Kel. Sumber sebesar Rp 49.960.127.625,84 yang terdiri atas pentahapan kegiatan:

1. Persiapan Rp 148.785.000, -
2. Pekerjaan Kontruksi Pedestrian Segmen 1 Rp 1.938.021.506, -
3. Pekerjaan Penataan Hutan Kota Sumber Rp 37.500.000.000, -
4. Pekerjaan Konstruksi Pedestrian Segmen 2 Rp 1.701.673.608, -
5. Pekerjaan Street Furniture Rp 1.402.545.000, -

Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

No.	PEKERJAAN	SAT.	VOL.	HARGA SATUAN	JUMLAH HARGA
1	Persiapan	ls	1	148.785.000,00	148.785.000,00
2	Pekerjaan Konstruksi Pedestrian Seg.1				
	Bongkaran eksisting	m2	1997	58.866,00	117.555.402,00
	Buang Bongkaran	m3	199,7	47.652,00	9.516.104,40
	Pekerjaan Beton	m3	199,7	2.000.000,00	399.400.000,00
	Pas. Batu Andesit	m2	1789	350.000,00	626.150.000,00
	Pas. Batu Pola	m2	208	550.000,00	114.400.000,00
	Pas. Difiable tile	m2	400	325.000,00	130.000.000,00
	Pas. Kanstein	m1	2000	110.000,00	220.000.000,00
	Pengecatan Kanstein	m2	600	60.000,00	36.000.000,00
	Pengecatan Jalur Sepeda	m2	3000	95.000,00	285.000.000,00
					-
3	Pekerjaan Konstruksi Pedestrian Seg.2				
	Bongkaran	m2	1590	58.866,00	93.596.940,00
	Buang Bongkaran	m3	159	47.652,00	7.576.668,00
	Pekerjaan Beton	m3	159	2.000.000,00	318.000.000,00
	Pas. Batu Andesit	m2	1600	350.000,00	560.000.000,00
	Pas. Difiable tile	m2	300	325.000,00	97.500.000,00
	Pas. Kanstein	m1	2000	110.000,00	220.000.000,00
	Pengecatan Kanstein	m2	2000	60.000,00	120.000.000,00
	Pengecatan Jalur Sepeda	m2	3000	95.000,00	285.000.000,00
4	Pekerjaan penataan Hutan Kota Sumber	m2	25000	1.500.000,00	37.500.000.000,00
5	Pekerjaan Street Furniture :				
	Landmark Artwork	ls	1	450.000.000,00	450.000.000,00
	Gerbang Kelurahan Sumber	ls	1	250.000.000,00	250.000.000,00
	Tempat duduk tipe 1	unit	30	7.250.000,00	217.500.000,00
	Tempat Duduk tipe 2	unit	8	7.800.000,00	62.400.000,00
	Lampu Taman	unit	45	3.500.000,00	157.500.000,00
	Shelter	ls	2	5.000.000,00	10.000.000,00
	Wayfinding Signage	unit	8	7.350.000,00	58.800.000,00
	Bolard Tiang	unit	70	850.000,00	59.500.000,00
	Softscape (pohon dan semak)				
	Pohon	nos	197	425.000,00	83.725.000,00
	Semak	m2	1328	40.000,00	53.120.000,00
				JUMLAH	42.691.025.114,40
				PPn 10%	4.269.102.511,44
				TOTAL HARGA	46.960.127.625,84

Penyelenggaraan penataan kawasan Kelurahan sumber ini melibatkan multi stakeholder, terutama beberapa organisasi perangkat daerah sesuai dengan tupoksinya dalam penataan kawasan, misalnya Dinas Lingkungan Hidup (DLH), Dinas PUPR, Dinas UMKM, satpol PP, Dinas Perhubungan dan lain sebagainya.

V.II KESIMPULAN DAN SARAN

Sebagaimana tujuan dari pekerjaan Kajian Pengembangan Penataan Kota di Kelurahan Sumber yaitu memperoleh gambaran kebutuhan mengenai penataan kota sumber yang dapat mengantisipasi perkembangan kawasan terbangun yang mendukung upaya penataan dan penanganan masalah di wilayah ibukota Kabupaten Cirebon. Pendekatan perancangan pada aspek fisik menjadi solusi pendekatan untuk mewujudkan ruang kota di Kelurahan Sumber agar layak huni dan memiliki daya hidup (*livabilitas*) tinggi serta memberikan identitas dan karakter sesuai dengan fungsi dan peran strategis di Kelurahan Sumber dan Kecamatan Sumber sebagai ibukota Kabupaten Cirebon dimasa mendatang.

Kerangka desain penataan kawasan kota di Kelurahan Sumber mencakup koridor Jalan Sultan Agung, Hutan kota Sumber dan area rencana Taman Parkir (samping BJB). Penataan Dimulai dari penguatan identitas kawasan terutama pada simpul - simpul (*nodes*) yang terdapat pada kawasan yaitu simpang per-empatan Jalan Sultan Agung – Jalan Dewi (sekitar kantor Pos dan Taman PKK serta pada simpul Jalan Sultan Agung ke arah Pasar Sumber (eksisting gapura). Kawasan ini diharapkan menjadi pusat aktifitas dan kultur baru bagi Kelurahan Sumber dan Kabupaten Cirebon pada umumnya. Kawasan ini diharapkan akan menjadi *trigger* bagi tumbuhnya interaksi antara warga dengan ruang (*wdah*) yang atraktif, unik dan berkarakter.

Penataan kawasan kota di Kelurahan Sumber juga membutuhkan integrasi dan kolaborasi multi sektor dan stakeholder. Keberhasilan penyediaan sebuah ruang publik adalah pemanfaatannya yang inklusif bagi seluruh warga dari berbagai golongan ekonomi, usia dan komunitas. Oleh karena itu penyediaan ruang terbuka sebagai bagian dari penataan kota di Kelurahan Sumber perlu dilakukan secara partisipasi penuh.