



## PENATAAN KORIDOR JALAN JENDERAL SUDIRMAN PERKOTAAN TOBOALI KABUPATEN BANGKA SELATAN DILIHAT DARI ELEMEN RANCANG KOTA

Oleh.

Zulphiniar Priyandoko,<sup>1</sup> Hermawan, A.,<sup>2</sup> Taufik, M.<sup>3</sup>

<sup>1.</sup> Dosen Tetap Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Pasundan Bandung. Jabatan Fungsional Asisten Ahli. email : [zulphiniar@yahoo.com](mailto:zulphiniar@yahoo.com)

<sup>2.</sup> Dosen Tetap Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Islam Bandung

<sup>3.</sup> Alumni Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Pasundan Bandung

### ABSTRAK

*Penelitian yang dilakukan pada daerah studi adalah berupa koridor jalan yang mempunyai panjang 7 km yang mempunyai permasalahan mengenai elemen rancang kota, di tunjang dengan analisis serta arahan mengenai delapan (8) elemen rancang kota yang terdiri dari Guna lahan, Bentuk dan Tata Massa Bangunan, Sirkulasi dan Parkir, Tata Informasi, Pendukung Kegiatan, Jalur Pedestrian, Jalur Hijau Jalan dan Bangunan Bersejarah.*

*Koridor Jalan Jenderal Sudirman merupakan satu-satunya pusat pertumbuhan perekonomian di Kabupaten Bangka Selatan. Pada koridor jalan jenderal sudirman ini terdapat beberapa kegiatan seperti permukiman, perkantoran, pemerintahan, perdagangan, dan jasa. Perkembangan Koridor Jalan Jenderal Sudirman saat ini tidak diimbangi dengan kelengkapan elemen rancang kota yang baik.*

*Hasil penelitian ini adalah bahwa pertumbuhan koridor jalan jenderal sudirman yang sangat pesat harus didukung oleh penataan khususnya penataan elemen rancang kota, sehingga terciptanya koridor jalan jenderal sudirman yang dapat meningkatkan kualitas lingkungan. Rekomendasi dari penelitian ini adalah melakukan arahan penataan terhadap kedelapan (8) elemen rancang kota yang terdiri dari Guna lahan, Bentuk dan Tata Massa Bangunan, Sirkulasi dan Parkir, Tata Informasi, Pendukung Kegiatan, Jalur Pedestrian, Jalur Hijau Jalan dan Bangunan Bersejarah.*

**Kata Kunci** : Kota, Elemen Rancang Kota, Koridor, Pusat Pertumbuhan Ekonomi, Arahan Penataan.

## I. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Kota merupakan suatu lingkungan binaan yang selalu berubah dan berkembang sebagai wadah lingkungan fisik yang menampung segala kegiatan fungsional dan sosial masyarakat, maka sebuah perkotaan harus mengandung unsur-unsur masyarakatnya. Secara ideal bisa dikatakan bahwa suatu perkotaan adalah lingkungan binaan manusia akan ruang tempat hidup, mencari penghidupan, dan berbudaya.

Seiring dengan perkembangan kota yang diikuti dengan laju pertumbuhan penduduk yang cukup tinggi maka menuntut akan kebutuhan lahan hunian untuk bertempat tinggal dan beraktifitas. Umumnya perkembangan dan laju pertumbuhan

penduduk di daerah perkotaan membutuhkan ruang yang cukup luas hingga menuju daerah pinggiran (*fringe area*) perkotaan bahkan ada juga yang memanfaatkan ruang publik untuk melakukan aktifitas sehari-hari. Hal ini, bila dibiarkan akan mengakibatkan lahan yang diperuntukkan untuk kebutuhan publik atau sebagai ruang publik ikut tersingkir dan digantikan dengan kegiatan penduduk seperti pada kawasan koridor jalan sebagai ruang terbuka publik.

Koridor jalan sebagai salah satu media bagi manusia dalam melakukan kegiatan untuk memenuhi kebutuhannya merupakan salah satu faktor terpenting yang harus diperhatikan dalam perancangan kota. Jalan-jalan yang diperuntukkan untuk perdagangan jasa, pemerintahan, perkantoran, pendidikan serta permukiman seharusnya dapat menciptakan kenyamanan dan

seharusnya dirancang untuk mengakomodasi pejalan kaki, sirkulasi kendaraan, menyediakan parkir dan menciptakan lingkungan yang nyaman dan aman. Oleh karena itu, koridor jalan perdagangan jasa, pemerintahan, perkantoran, pendidikan serta permukiman seharusnya ditata dan diarahkan untuk memberikan rasa aman dan nyaman.

Perkotaan Toboali merupakan satu-satunya pusat pertumbuhan perekonomian yang ada di Kabupaten Bangka Selatan, dimana Perkotaan Toboali merupakan Kota Kecamatan. Potensi yang dimiliki oleh Perkotaan Toboali cukup beragam mulai dari Lada Putih, sampai dengan timah. Pasar Toboali yang berada di Koridor Jalan Jenderal Sudirman bertindak sebagai pusat perdagangan dan jasa yang ada di Perkotaan Toboali.

Untuk mendukung peningkatan potensi yang ada di Perkotaan Toboali tersebut perlu didukung oleh beberapa sarana dan prasarana yang memadai. Sejalan dengan dinamika dan paradigma yang berkembang mengenai perkembangan perkotaan dan perencanaan perkotaan baik secara struktur ruang maupun pola pemanfaatan ruang, maka dibutuhkan suatu rencana yang bersifat komprehensif untuk Perkotaan Toboali.

Pada kawasan Koridor Jalan Jenderal Sudirman yang meliputi Kelurahan Teladan, Toboali, Gadung dan Tanjung Ketapang, perkembangan perdagangan jasa, pemerintahan, perkantoran, pendidikan dan permukiman cenderung terkonsentrasi pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman saja yang apabila tidak ditata dengan bijaksana akan menimbulkan permasalahan dikemudian hari. Pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman tersebut melewati beberapa bangunan yang sangat penting seperti Pasar Toboali, dan bangunan – bangunan yang mempunyai nilai budaya dan sejarah yang tinggi seperti Gedung Nasional dan Benteng Toboali yang kondisinya pada saat ini sangat memprihatinkan karena kurang dilestarikan.

Adapun permasalahan yang ada di Koridor Jalan Jenderal Sudirman yaitu mulai dari kurangnya ruang terbuka (*open space*) seperti jalur hijau jalan dan pulau jalan, kurang tertatanya Pasar Toboali yang memberikan kesan kumuh karena tidak didukung dengan infrastruktur yang baik, kurangnya lahan untuk tempat parkir, kondisi eksisting pedestrian/trotoar yang tidak diperuntukan untuk penyandang cacat, serta kurangnya tanda-tanda (*signage*) khususnya tata informasi lalu lintas, serta banyaknya bangunan baru yang mempunyai desain arsitektur modern yang tidak diimbangi dengan bangunan-bangunanlainnya yang ada di sepanjang Koridor Jenderal Sudirman Perkotaan Toboali sehingga terkesan kumuh.

Dengan adanya arahan penataan komponen rancang kota di sepanjang koridor jalan jenderal

sudirman tersebut maka akan meningkatkan kondisi lingkungan dan memberikan kemudahan dalam pelayanan terhadap Perkotaan Toboali khususnya dan Kabupaten Bangka Selatan pada umumnya.

Dari struktur ruang perkotaan yang ada, perkembangan Perkotaan Toboali cenderung terkonsentrasi di koridor Jalan Jenderal Sudirman yang kegiatan utamanya didominasi oleh perdagangan Jasa. Hal ini dikarenakan kondisi fisik daerahnya yang berorientasi terhadap laut yang mencerminkan sebagai perkotaan pesisir.

## 1.2 Rumusan Permasalahan

Dari latar belakang permasalahan yang telah diuraikan diatas dapat disimpulkan bahwa permasalahan Koridor Jalan Jenderal Sudirman Perkotaan Toboali tidak lagi menjamin kriteria penataan khususnya elemen rancang kota yang seharusnya, seperti :

- Banyaknya Kegiatan Perdagangan dan Jasa di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman yang membuat estetika di sepanjang jalan kurang tertata
- Kondisi eksisting trotoar yang sangat sempit dan tidak di peruntukan untuk penyandang cacat sehingga pengguna trotoar tersebut tidak dapat bergerak secara leluasa.
- Kurangnya Ruang Terbuka (*Open Space*)
- Kurangnya lahan untuk Tempat Parkir sehingga parkir di kondisi eksisting menggunakan *street parking*, sehingga mengganggu lalu lintas.
- Banyaknya bangunan baru yang mempunyai desain arsitektur modern yang tidak diimbangi dengan bangunan-bangunan lainnya sehingga terkesan kumuh.

Permasalahan-permasalahan yang telah diuraikan diatas merupakan beberapa bagian permasalahan mikro kesemrawutan (tidak tertata dengan baik) Perkotaan Toboali, maka dari itu dengan mempertimbangkan permasalahan yang terjadi pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman, maka pertanyaan penelitian yang ingin dijawab adalah **“Bagaimana Arahan Penataan Koridor Jalan Jenderal Sudirman, Perkotaan Toboali Dilihat dari Elemen Rancang Kota sehingga dapat meningkatkan kualitas lingkungan”**.

## 1.3 Tujuan dan Sasaran

### 1.3.1 Tujuan

Berdasarkan latar belakang studi dan rumusan permasalahan yang telah diuraikan diatas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk memberikan **“Penataan Koridor Jalan Jenderal Sudirman Perkotaan Toboali, Kabupaten Bangka Selatan”** Usaha ini dilakukan guna memperbaiki kualitas lingkungan (dilihat dari elemen rancang kota)

koridor Jalan Jenderal Sudirman yang mempunyai fungsi sebagai kawasan perdagangan dan jasa.

### 1.3.2 Sasaran

Sasaran ini dibuat untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Adapun sasaran yang dimaksud adalah sebagai berikut :

1. Mengidentifikasi kondisi eksisting Elemen-elemen rancang kota di koridor jalan Jenderal Sudirman Perkotaan Toboali, Kabupaten Bangka Selatan.
2. Mengevaluasi kondisi eksisting elemen rancang kota di Koridor Jalan Jenderal Sudirman Perkotaan Toboali, Kabupaten Bangka Selatan.
3. Merumuskan potensi dan permasalahan yang terdapat di Koridor Jalan Jenderal Sudirman Perkotaan Toboali Kabupaten Bangka Selatan.
4. Memberikan konsep dan arahan perbaikan penataan Koridor Jalan Jenderal Sudirman dilihat dari Elemen Rancang Kota.

## II. METODOLOGI PENELITIAN

Untuk mempermudah proses perencanaan yang berkaitan dengan input – proses – output maka pendekatan studi ini dibagi atas tiga bagian yaitu metode pendekatan studi, metode pengumpulan data, dan metode dalam analisis data.

### 2.1 Metode Pendekatan Studi

Sesuai dengan tujuan studi yang akan dicapai, maka metode pendekatan studi yang akan digunakan adalah sebagai berikut :

1. Mengidentifikasi Kawasan Koridor Jalan Jenderal Sudirman melalui norma Perancangan Perkotaan (*Urban Design*).
2. Mengidentifikasi Komponen Penataan Koridor Jalan Jenderal Sudirman dengan melakukan tahap survey lapangan atau Observasi secara langsung (survey primer) untuk mendapatkan gambaran umum dan deskripsi tentang kondisi eksisting Kawasan Perkotaan Toboali khususnya Koridor Jalan Jenderal Sudirman.
3. Merumuskan potensi dan permasalahan yang di Koridor Jalan Jenderal Sudirman.
4. Membuat konsep dan arahan perbaikan penataan untuk Koridor Jalan Jenderal Sudirman. Perumusan konsep dan arahan penataan didasarkan pada deliniasi kawasan yang telah ditentukan sebelumnya.

### 2.2 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data pada studi ini dilakukan dengan beberapa cara yaitu :

#### A. Survey Primer

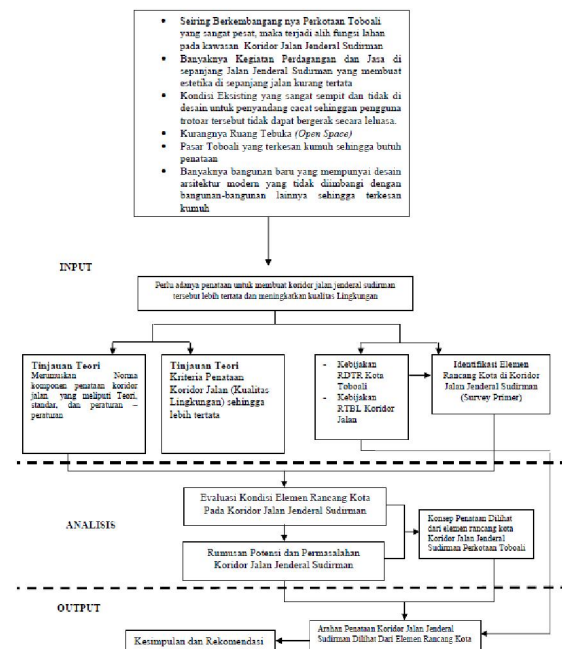
Observasi secara langsung dengan melihat kondisi eksisting komponen perancangan kawasan pendidikan. Survey ini dilakukan pada waktu kerja (senin – sabtu) alasan pemilihan hari kerja ini karena Koridor Jalan Jenderal Sudirman kegiatannya didominasi oleh perdagangan jasa, pendidikan, serta pariwisata.

#### B. Survey Sekunder

Berupa kajian pustaka (*literatur view*) dan kebutuhan data penunjang dari instansi yang berkaitan dengan Koridor Jalan Jenderal Sudirman. Kajian pustaka (*literatur view*) dilakukan untuk mendapatkan kriteria komponen rancang perkotaan yang dipadukan dengan penunjang seperti kebijakan, standar, serta peraturan-peraturan.

### 2.3 Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan adalah metode analisis deskriptif perbandingan yaitu dibatasi pada usaha mengungkapkan suatu masalah keadaan atau peristiwa sebagaimana adanya sehingga sekedar mengungkapkan fakta yang terjadi di Koridor Jalan Jenderal Sudirman. Selain itu, metode deskriptif ini akan meneliti situasi-situasi yang berkaitan dengan kondisi sosial, kondisi ekonomi, kondisi fisik, dan kondisi-kondisi lain yang dianggap perlu guna mendukung penelitian ini.



Gambar 1. Kerangka Penelitian

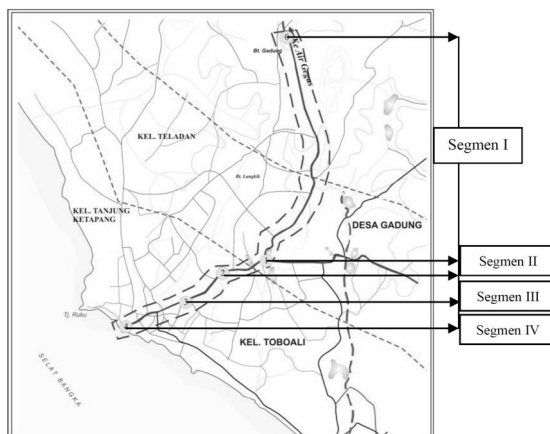
## III. HASIL PENELITIAN

Jalan Jenderal Sudirman merupakan satu-satunya Koridor Jalan yang berfungsi sebagai pusat kegiatan ekonomi di Kabupaten Bangka Selatan. Seiring dengan semakin berkembangnya

Kabupaten Bangka Selatan sehingga mendorong Koridor Jalan Jenderal Sudirman yang berada di Perkotaan Toboali untuk berkembang secara signifikan. Perkembangan Koridor Jalan Jenderal Sudirman tersebut ternyata tidak sepenuhnya dilengkapi dengan komponen rancang kota (komponen Bentuk dan Tata Massa Bangunan, Sirkulasi dan Perparkiran, Jalur Pedestrian, Aktifitas Penunjang, Tata Informasi (*Signage*), Jalur Hijau Jalan dan Bangunan *Peservasi*) yang mempertimbangkan Kriteria-pentaaan. Oleh karena itu, pada bab ini akan membahas mengenai Analisis, Konsep dan Arahana Penataan Koridor Jalan Jenderal Sudirman sebagai satu-satunya pusat kegiatan ekonomi di Perkotaan Toboali, Kabupaten Bangka Selatan.

### 3.1 Pembagian Segmentasi

Koridor Jalan Jenderal Sudirman yang mempunyai panjang  $\pm 7$  Km Untuk mempermudah mengidentifikasi kegiatan yang ada di sepanjang Koridor Jalan Jenderal Sudirman maka akan dibagi beberapa Segmen yaitu segmen I - Segmen IV, pembagian segmentasi ini tidak berdasarkan batas administrasi tetapi berdasarkan batas kegiatan sejenis. Seperti yang ada pada Segmen I yaitu mempunyai dominasi kegiatan rumah-rumah (permukiman), untuk Segmen II – III didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa, sedangkan untuk Segmen IV didominasi oleh kegiatan perdagangan. Jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 2** di bawah ini.



**Gambar 2.** Pembagian Segmen Koridor Jalan Jenderal Sudirman

Pembagian segmentasi ini dilakukan untuk mempermudah melakukan identifikasi kondisi elemen rancang kota pada setiap segmentasi, berikut pembagian segmentasi berdasarkan lokasi dapat dilihat pada **Tabel 1** di bawah ini.

**Tabel 1.** Lokasi Pembagian Segmen Koridor Jalan Jenderal Sudirman

No	Segmen	Lokasi
1	Segmen I	Pintu Gerbang Toboali – Tugu Nanas
2	Segmen II	Tugu Nanas – Jl. SMPN 1
3	Segmen III	Jl. SMPN 1 – Jl. Simpang A Yani
4	Segmen IV	Jl. Simpang A. Yani – Benteng Toboali

Sumber : Hasil Pengamatan Lapangan, 2011

### 3.2 Analisis Unsur Pembentuk Lingkungan

#### 3.2.1 Analisis Path (Jalan)

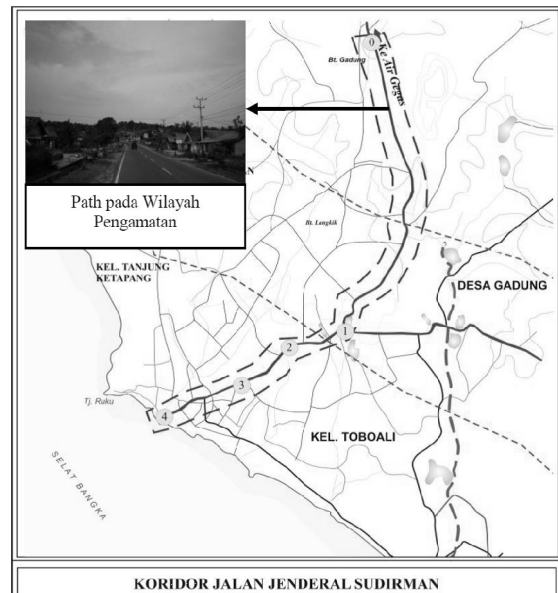
Path merupakan elemen yang paling penting dalam image kota yang menunjukkan rute-rute sirkulasi yang biasanya digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum, yakni jalan, gang-gang utama, jalan transit, lintasan kereta api, saluran dan sebagainya.

Path pada wilayah amatan adalah Koridor Jalan Jenderal Sudirman sebagai rencana media transportasi air, serta jalan-jalan di sekitarnya. Dimana Jalan Jenderal Sudirman mempunyai fungsi sebagai jalan Arteri Sekunder.

**Tabel 2.** Lebar Jalan Pada Setiap Segmen di Koridor Jalan Jenderal Sudirman

No	Segmen	Lebar (m)
1	Segmen I	6,92
2	Segmen II	6,20
3	Segmen III	6,03
4	Segmen IV	8,25

Sumber : Dishub Kab. Bangka Selatan, 2011

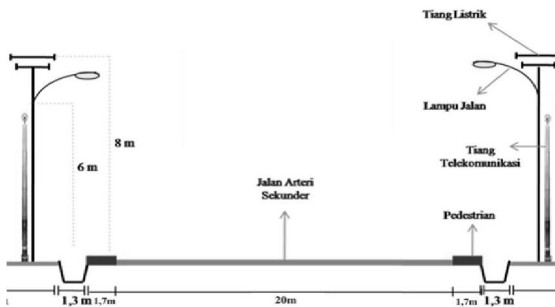


**Gambar 3.** Path Pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman



**Gambar 4.** Geometrik Koridor Jalan Jenderal Sudirman Eksisting

Menurut Panduan Penentuan Klasifikasi Fungsi Jalan Di Wilayah Perkotaan Bina Marga Tahun 1990 menjelaskan bahwa Jalan Arteri Sekunder harus mempunyai lebar badan jalan tidak kurang 8 meter dan kecepatan paling rendah 30 Km<sup>2</sup>. Untuk itu sesuai dengan arahan RDTR Kota Toboali lebar jalan Arteri Sekunder Koridor Jalan Jenderal Sudirman akan dilebarkan menjadi 20 meter. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 5 di bawah ini.



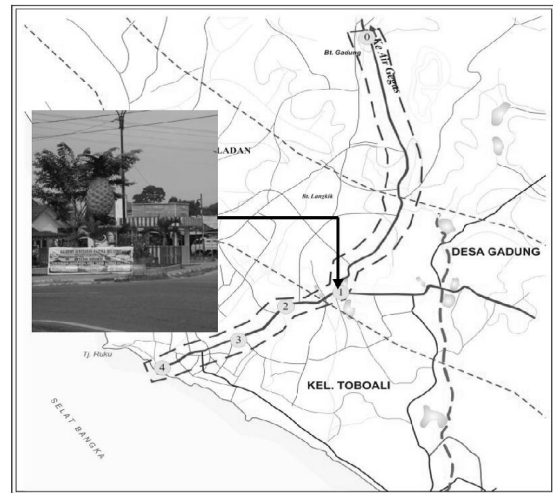
**Gambar 5.** Geometrik Koridor Jalan Jenderal Sudirman Rencana

**3.2.2 Analisis Edges (Batas)**

Elemen edge pada wilayah kajian adalah Tugu Nanas yaitu membatasi kawasan permukiman dengan kawasan aktifitas perdagangan dan jasa atau perbatasan antara segmen I dan Segmen II di Koridor Jalan Jenderal Sudirman Perkotaan Toboali Kabupaten Bangka Selatan.

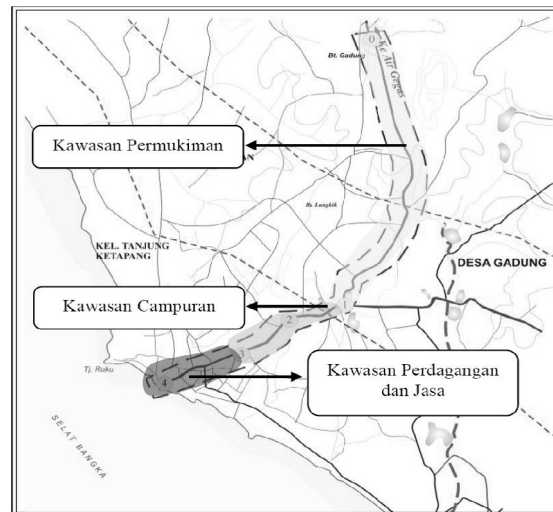
**3.2.3 Analisis Distrik (Kawasan)**

*District* adalah kawasan yang memiliki karakter atau aktivitas khusus yang mudah dikenali dan dibedakan oleh pengamat.



**Gambar 6.** Batas (*Edge*) Pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman

*District* yang dimaksud pada wilayah kajian adalah kawasan permukiman dan perdagangan dan jasa di sepanjang koridor jalan Jenderal Sudirman Perkotaan Toboali Kabupaten Bangka Selatan, dimana kawasan yang ada di sepanjang koridor melewati tiga (3) kawasan yaitu kawasan permukiman, kawasan campuran dan kawasan perdagangan dan jasa. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



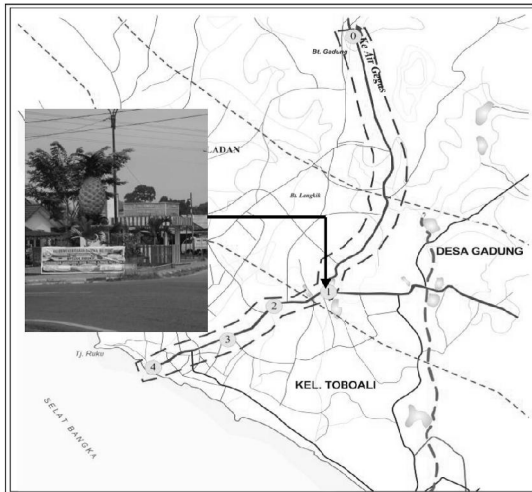
**Gambar 7.** Distrik Pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman

**3.2.4 Analisis Nodes (Pusat Kegiatan)**

Elemen *nodes* dapat ditemukan pada simpul strategis yang dapat menghubungkan atau mengubah arah atau aktivitas dan dapat memberikan perasaan pada pengamat bahwa mereka memasuki atau keluar dari kawasan tersebut. Pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman Perkotaan Toboali Kabupaten Bangka Selatan, elemen *nodes* terletak pada Tugu Nanas atau sering disebut sebagai jalur pemisah antara kawasan perdagangan jasa dan Pelabuhan Sadai.

### 3.2.5 Analisis Landmark

Landmark adalah elemen citra kota yang paling mudah dikenali karena merupakan simbol dari kawasan yang dapat menarik perhatian dengan bentuk unik serta skala yang berbeda dari lingkungannya sehingga dapat menjadi salah satu elemen yang membantu orang mengenali suatu daerah. Landmark eksisting pada wilayah Koridor Jalan Jenderal Sudirman Perkotaan Toboali adalah Tugu Nanas.



Gambar 8. Landmark Pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman

### 3.3 Evaluasi Elemen Rancang Kota Penataan Koridor Jalan Jenderal Sudirman Dilihat Dari Elemen Rancang Kota

Untuk mendapatkan kondisi komponen penataan koridor jalan dengan mempertimbangkan Kriteria penataan yang didapatkan dari berbagai sumber (normatif). Hal ini berfungsi sebagai alat bantu untuk dapat mengidentifikasi seberapa besar komponen penataan yang ada pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman sesuai dengan kriteria normatif (teori, standar, peraturan dan lain-lainnya).

#### 3.3.1 Analisis Komponen Bentuk dan Tata Massa Bangunan

Fasade merupakan bagian yang dapat memperlihatkan ekspresi dari suatu bangunan sehingga memberikan kesan menarik. Karakteristik bangunan yang berada di kawasan studi umumnya memiliki daya tarik yang berbeda – beda, itu dapat dilihat dari masing-masing segmen. Seperti yang terlihat pada Segmen I (Pintu Gerbang Toboali – Tugu Nanas) dimana kondisi fasade bangunan ini pada cenderung tidak memiliki kesan menarik dan monoton. Hal ini dikarenakan pada Segmen I ini didominasi oleh Rumah khas Bangka Selatan namun ada beberapa kegiatan perkantoran dan perdagangan yang terkesan seperti rumah penduduk biasa dan tidak menunjukkan kesan atau aura perkantoran atau aura perdagangan.

Sedangkan pada Segmen II (Tugu Nanas – Jl. SMPN 1) dan Segmen III (Jl. SMPN 1 – Jl. Simpang A. Yani) fasade yang ada beragam namun cenderung tidak memiliki keindahan visual, karena kegiatan yang ada pada Segmen II dan Segmen III memiliki kegiatan campuran, seperti kegiatan jasa, perkantoran, pemerintahan, dan permukiman, dimana masing – masing kegiatan memiliki fasade yang beragam.

Untuk Segmen IV fasade bangunan terkesan kumuh, karena bentuk bangunan-bangunan yang ada pada Segmen IV tidak mencirikan kesan perdagangan, karena bangunan satu dengan bangunan lainnya mirip sebagai rumah terkecuali pasar Toboali.

Selain Fasade bangunan, evaluasi elemen rancang kota khususnya untuk Bentuk dan Tata Massa Bangunan ini berhubungan dengan Garis Sempadan Bangunan (GSB) dan Koefisien Lantai Bangunan (KLB), GSB dan KLB pada masing-masing segmen yang ada pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman sangat beragam seperti yang ada pada Segmen I Garis Sempadan Bangunan (GSB) (GSB ini dihitung mulai dari as jalan) sangat baik yaitu 8-10 meter, sedangkan untuk segmen II – III Garis Sempadan Bangunan (GSB) berbeda-beda meskipun kegiatan yang ada sama yaitu didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa, GSB yang ada pada Segmen II dan Segmen III yaitu antara 3-6 meter, sedangkan untuk Segmen IV mempunyai GSB sekitar 3-4 meter.

Tabel 3. Evaluasi Komponen Bentuk dan Tata Massa Bangunan

No	Kriteria Penataan	Kondisi Eksisting	Evaluasi
1	Jarak antara bangunan cukup sehingga tidak terdapat lorong-lorong/ruang-ruang hampa yang tidak dimanfaatkan.	Pada Segmen I ini terdapat beberapa lorong (gang) yang mempunyai fungsi sebagai akses menuju kebun dan kolong bekas galian timah ketika malam hari seram dan dapat mengakibatkan tindak kriminalitas. Salah satu contohnya lorong/gang yang terdapat pada deretan bangunan permukiman. Sedangkan untuk Segmen II, Segmen III dan Segmen IV memiliki bangunan yang cukup rapat sehingga tidak meninggalkan ruang kosong, untuk Pasar Toboali yang terdapat pada Segmen IV memiliki lorong/gang sehingga rawan terjadinya tindak kriminalitas.	Pada gang/lorong saat ini tidak terdapat pencahayaan yang baik, maka perlu adanya suatu perbaikan pencahayaan agar tidak terjadi tindak kriminal di kemudian hari.
2	Dilihat dari Garis Sempadan Bangunan (GSB) berkisar 7 – 6 meter.	Bentuk dan Tata Massa Bangunan dilihat dari Garis Sempadan Bangunan (GSB) Segmen I sangat baik, karena sangat jauh dengan jalan. Segmen II dan Segmen III memiliki GSB 2 meter, sedangkan untuk Segmen IV tidak memiliki GSB sama sekali.	Dibutuhkan suatu aturan mengenai Garis Sempadan Bangunan (GSB) untuk Koridor Jalan Jenderal Sudirman Perkotaan Toboali.
3	Mempunyai keterkaitan dengan arsitektur bangunan sekitarnya baik dalam segi desain.	Pada umumnya keterkaitan antara arsitektur bangunan dengan bangunan lainnya pada kawasan studi tidak sepenuhnya seragam dan cenderung berderet dan menghadap ke Koridor Jalan Jenderal Sudirman. Hampir rata-rata dilihat dari desain arsitek bangunan khusus untuk rumah tinggal mempunyai sentuhan bangunan khas bangka dan modern, sehingga bila dilihat dari rumah yang satu kerumah yang di sebelahnya mengurangi keindahan.	Ketidak seragaman arsitektur bangunan pada ruas jalan tertentu membuat koridor jalan tidak monoton, namun ketidak seragaman bentuk bangunan – bangunan tersebut harus diatur sehingga apabila diatur mempunyai keindahan bila dilihat.

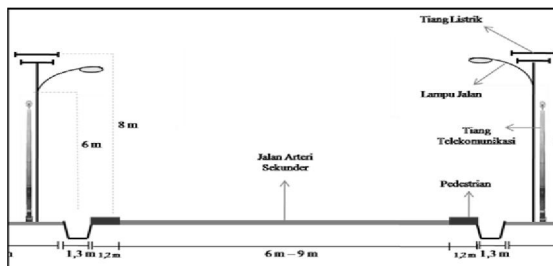
Sumber : Hasil Analisis, 2012

Untuk menggambarkan sebuah cakrawala baik itu untuk perkotaan maupun kota maka harus didukung oleh *Skyline* dimana *Skyline* tersebut mempunyai arti yaitu pemandangan secara keseluruhan atau sebagian dari gedung-gedung maupun rumah-rumah tinggi kota maupun perkotaan dan struktur yang terdiri dari banyak

gedung pencakar langit dengan langit perkotaan maupun kota sebagai latar belakang. Untuk membuat skyline pada koridor jalan jenderal sudirman yaitu harus melihat beberapa faktor seperti Garis Sempadan Bangunan (GSB), Koefisien Dasar Bangunan (KDB), dan yang terpenting yaitu Koefisien Lantai Bangunan (KLB).

### 3.3.2 Analisis Sirkulasi dan Parkir

Pola jaringan jalan yang ada di Perkotaan Toboali berbentuk Linier atau memanjang, hal ini dapat dilihat dari kegiatan yang ada di Perkotaan Toboali mengikuti jalan jenderal Sudirman. Umumnya sistem penghubung di suatu kawasan berpedoman kepada keterkaitan antara sirkulasi eksternal dan internal pada kawasan tersebut yang juga merupakan bagian penting dalam konsep perencanaan teknis kota. Potensi sarana transportasi yang perlu di tangani dalam perencanaan terutama dalam pengaturan dan penataan “*Desain Geometrik*” jalan, khususnya dalam perencanaan jalan lingkungan yang baru sebaiknya mengikuti tapak yang sudah ada (*site original*). Sistem penghubung berupa jalan gang maupun jalan yang tidak dilewati kendaraan roda 4, dapat diterapkan pada kawasan permukiman yang padat dan pada kawasan permukiman.



**Gambar 9.** Geometrik Jalan Jenderal Sudirman

Dari gambar geometrik jalan diatas dapat dilihat bahwa karakteristik jalan jenderal sudirman yang termasuk kedalam jalan Arteri Sekunder mempunyai pola sirkulasi keluar masuk kendaraan 1 (jalur) 2 lajur (dua) arah.

Dilihat pola sirkulasi kendaraan yang paling dominan yaitu pada waktu di pagi hari dan sore hari, dimana pada pagi hari masyarakat yang ada di Perkotaan Toboali melakukan perjalanan keluar Toboali sedangkan pada sore hari kembali ke Perkotaan Toboali. Sedangkan untuk hari sabtu sirkulasi yang masuk ke Perkotaan Toboali lebih dominan dikarenakan banyak truk-truk pengangkut bahan sandang dan papan ke Pasar Toboali.

Pola Parkir yang ada di Koridor Jalan Jenderal Sudirman bila dilihat dari kondisi eksisting yaitu *parking on street* karena kegiatan yang ada disepanjang Koridor Jalan tersebut didominasi oleh jasa dan perdagangan, *Pola Parkir On Street* di di Koridor Jalan Jenderal Sudirman hanya ada 2

(dua) yaitu di Grand Marina Hotel dan Pelataran Parkir Perkotaan Toboali.

**Tabel 4.** Evaluasi Sirkulasi dan Parkir

No	Kriteria Penataan	Kondisi Eksisting	Evaluasi
1	Pemisahan sirkulasi jalur pejalan kaki (pedestrian) dan kendaraan (lahu lintas).	Pada dasarnya jalur pejalan kaki disepanjang Koridor Jalan Jenderal Sudirman hanya terdapat pada beberapa Segmen I dan Segmen III dan pada jalur pejalan kaki baik sisi barat maupun timur tidak diberi pemisah berupa pagar pembatas jalan atau media lainnya.	Tidak terdapatnya media pemisah antara sirkulasi pejalan kaki dan sirkulasi kendaraan membuat kondisi tersebut tidak memenuhi kriteria Kriteria Penataan. Kondisi ini akan menimbulkan kecelakaan berupa benturan antara pejalan dengan kendaraan.
	Terdapat Marka Jalan yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.	Pada koridor jalan terdapat marka jalan, untuk Segmen I dan II marka jalan sangat baik dan warnanya pun sangat jelas, sedangkan untuk Segmen III dan IV warna marka jalan hampir keseluruhan telah pudar dan hilang sama sekali. Hal ini mengakibatkan pengemudi tidak mengetahui batas badan jalan dengan trotoar.	Kondisi marka jalan yang telah pudar dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, realitas ini tidak sesuai dengan kriteria dan Kriteria Penataan.
2	Untuk menjaga keamanan koridor jalan yang dianggap gelap dan seram diberi penerangan	Jarak penerangan jalan pada kawasan studi pada umumnya tidak konsisten, dimana jarak penerangan lampu yaitu 80 meter adapula yang sampai 100 meter.	Interval jarak antara penerangan tidak mempertimbangkan kriteria dan Kriteria Penataan. Hal ini dapat mengakibatkan koridor jalan terkesan gelap dan seram.
3	Jarak antara tempat parkir dengan Bangunan > 100 kaki	Untuk Segmen I menggunakan <i>Off Street Parking</i> , sedangkan untuk Segmen II dan III parkir yang digunakan yaitu <i>On &amp; Off Street Parking</i> , sedangkan untuk Segmen IV menggunakan <i>Off Street Parking</i> , dimana jarak bangunan dan tempat parkir begitu dekat.	Untuk Segmen I jarak peletakan parkir dan bangunan sudah sangat baik dan memenuhi kriteria Kriteria Penataan. Sedangkan untuk Segmen II – Segmen IV ada beberapa yang tidak memenuhi kriteria Kriteria Penataan.
	Pemisahan sirkulasi keluar-masuk bangunan untuk kendaraan.	Pada Ruas Jalan Jenderal Sudirman pada umumnya tidak terdapat pemisahan keluar masuk kendaraan. Hal ini membuat sirkulasi kendaraan tidak teratur dengan baik, terkecuali pada Grand Marina Hotel dan Pelataran parkir Perkotaan Toboali.	Tidak terdapat pemisahan sirkulasi keluar-masuk bangunan untuk kendaraan membuat kondisi tersebut tidak sesuai dengan kriteria dan Kriteria Penataan.
	Terdapat pengaturan menegai Satuan Ruang Parkir dan sudut parkir agar kendaraan mudah untuk keluar-masuk bangunan pertokoan.	Lahan parkir pada setiap bangunan pertokoan sangat terbatas. Hal ini membuat sudut parkir kendaraan tidak beraturan dan adapun jarak antara kendaraan dengan kendaraan disebelahnya saling berhimpit. Hal ini membuat pengemudi susah untuk keluar dari kendaraan.	Minimnya lahan parkir membuat kendaraan dengan kendaraan lainnya dapat saling terbentur ketika melakukan manuver keluar atau masuk lahan perdagangan maupun jasa.
4	Penataan lanskap pada jalur sirkulasi (penanaman pohon/vegetasi).	Pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman sangat minim sekali ditanami pohon, namun ada beberapa pulau jalan seperti yang ada pada Segmen III yaitu dengan SMA YPK	Dilihat dari kriteria keindahan koridor jalan, di kawasan studi tidak dilengkapi dengan pohon atau vegetasi sehingga kondisi tersebut tidak memenuhi kriteria keindahan koridor jalan.

### 3.3.3 Analisis Komponen Jalur Pedestrian

Fungsi pedestrian dalam proses modernisasi kota menjadi tergeser oleh obsesi persoalan sirkulasi manusia melalui transportasi. Daerah pedestrian dapat berada di dalam atau di luar bangunan. Di dalam bangunan dapat dibedakan antara pejalan kaki yang bersifat Vertikal berupa tangga, lift dan ramp. Untuk diluar bangunan dapat dibedakan menjadi yang terlindung dan tidak terlindung atau yang terbuka. Diluar bangunan yang terlindung seperti *arcade*, lorong, sela bangunan dan untuk yang tidak terlindung (terbuka) seperti trotoar (*Side e walk*) dan jalur pedestrian yang terletak di kiri-kanan tepian badan jalan.

Jalur Pedestrian merupakan ruang atau area yang seutuhnya diperuntukan hanya untuk kepentingan pejalan kaki saja (Pedestrian). Dalam pembahasan ini jalur pedestrian meliputi trotoar sebagai zona pejalan kaki dan tempat penyebrangan orang. Secara umum, kondisi pejalan kaki yang ada di kawasan studi hanya terdapat di beberapa Segmen seperti sebagian Segmen I ada jalur pedestrian baik sisi kiri maupun sisi kanan jalan, serta segmen III terdapat pedestrian yaitu di depan SMA YPK.



Sedangkan untuk tempat penyebrangan orang, yang berada di kawasan studi hanya memiliki 3 (tiga) tempat penyebrangan orang dengan tipe *Zebra Cross*. Dari ketiga lokasi tersebut terdapat di Segmen I tepatnya di Tugu Nanas, di Segmen II dekat *Traffic Light*, serta di Segmen III tepatnya di depan SMA YPK.

**Tabel 5.** Evaluasi Komponen Jalur Pedestrian

Kriteria Penataan	Kondisi Eksisting	Evaluasi
Terdapat rambu-rambu, marka, dan perlengkapan jalan lainnya, sehingga pejalan kaki mendapat kepastian dalam berjalan, terutama bagi penyandang cacat dan kereta bayi.	Di setiap tempat penyebrangan orang pada kawasan studi tidak terdapat rambu-rambu dan marka untuk menunjukkan adanya <i>Zebra Cross</i> .	Tidak terdapatnya rambu-rambu dan marka <i>Zebra Cross</i> membuat pejalan kaki menyebrang tidak pada tempatnya.
Penempatan lampu lalu-lintas penyebrangan terlihat jelas oleh lalu-lintas kendaraan.	Pada setiap <i>Zebra Cross</i> yang berada di kawasan studi tidak terdapat sama sekali lampu lalu-lintas untuk kendaraan yang sedang bergerak.	Ketidakhadiran rambu-rambu kendaraan tidak diketahui kapan dan dimana mereka memperlambat laju kendalanya ketika memasuki kawasan <i>Zebra Cross</i> .
Permukaan jalan harus stabil, kuat, tahan cuaca, bertekstur halus tetapi tidak licin.	Rata-rata permukaan pedestrian pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman relatif memiliki permukaan yang baik dan tidak licin namun ada beberapa permukaan yang hancur dan bertekstur tidak halus. Permukaan yang hancur dan bertekstur tidak halus ini rata-rata terjadi pada dua pertemuan permukaan pedestrian.	Terdapat ketidaksesuaian kondisi pedestrian antara Kriteria-penataan dengan kondisi eksisting. Hal ini akan menyebabkan kecelakaan dan tidak menjamin keselamatan kepada pejalan kaki.
Jalur pedestrian harus bebas dari pohon, tiang rambu-rambu, lubang drainase/gorong-gorong dan benda-benda lainnya yang menghalangi seperti tiang listrik, kaki reklame, pangkal pohon dan PKL.	Pada jalur pedestrian banyak sekali rintangan yang mengganggu kebebasan pejalan kaki seperti penempatan kaki tiang reklame pada jalur pejalan kaki.	
Untuk lampu disekitar <i>roundabout</i> dan pada permukaan yang naik turun menggunakan jenis lampu sorot dengan pola jamur.	Pada kawasan studi sama sekali tidak terdapat lampu sorot pada permukaan yang naik turun (pada umumnya penerangan pedestrian hanya memanfaatkan penerangan pada pertokoan dan jalan).	
Permukaan Tempat duduk harus datar tidak boleh bergelombang pada permukaannya.	Pada dasarnya permukaan tempat duduk telah memenuhi Kriteria yaitu penempatan tempat duduk ditempatkan pada permukaan yang datar.	Dilihat Kriteria-penataan, menunjukkan bahwa penempatan atau letak tempat duduk telah memenuhi kriteria namun dilihat dari bentuk desainnya tidak menunjukkan kriteria keselamatan.
Terdapat tempat duduk dengan desain memiliki sandaran dan pegangan di tepi tempat duduk.	Terdapat tempat duduk atau area istirahat namun hanya di beberapa segmen seperti segmen II. Dimana tempat duduk tersebut tidak memiliki pegangan dan sandaran.	

Sumber : Hasil Analisis, 2012

**3.3.4 Analisis Komponen Pendukung Kegiatan (Activity Support)**

Pendukung Kegiatan (*Activity Support*) muncul oleh adanya keterkaitan antara fasilitas ruang-ruang umum perkotaan dengan seluruh kegiatan yang menyangkut penggunaan ruang perkotaan yang menunjang akan keberadaan ruang-ruang umum perkotaan. Kegiatan-kegiatan dan ruang-ruang umum bersifat saling mengisi dan melengkapi. Pada koridor jalan jenderal sudirman pendukung kegiatan lebih dari pada penyediaan fasilitas yang dibutuhkan seperti Bank (ATM), Rumah Makan, Hotel, pertokoan-pertokoan dan lain-lainnya. Pada kawasan studi penyediaan pendukung aktifitas ini sangat sedikit seperti ATM, Pos Keamanan dan Tempat istirahat. Untuk memudahkan analisis mengenai pendukung aktifitas pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman yang dikaitkan dengan Kriteria-penataan dapat dilihat pada **Tabel 6** berikut ini.

**Tabel 6.** Evaluasi Komponen Pendukung Kegiatan

No	Kriteria Penataan	Kondisi Eksisting	Evaluasi
1	Lokasi PKL diatur sedemikian rupa atau diberi kantong PKL agar tidak menempati lokasi Jalur Pedestrian dan mengganggu pejalan kaki.	Pada umumnya PKL berada di Segmen IV sehingga pejalan kaki harus rela berjalan di badan jalan dan hampir terbentur dengan lalu lintas kendaraan.	Untuk memberikan keselamatan bagi masyarakat dan pengguna jalan jenderal sudirman, maka perlu adanya suatu perbaikan untuk para PKL seperti Kantung

		PKL agar tidak sembarangan berjalan dan tidak menggunakan ruang pejalan kaki untuk berjalan.
2	Terdapat Beberapa Pos keamanan Pada Koridor jalan, baiknya pos keamanan berdekatan dengan ATM.	Pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman tidak terdapat pos keamanan di Segmen I – Segmen III, sedangkan pada segmen IV terdapat pos keamanan yaitu di depan Pasar Toboali.  Minimnya pos keamanan dapat mengakibatkan tidak kriminal pada ruang jalan yang tidak terdapat pos keamanan.
3	Terdapat ATM center agar mudah untuk mengambil uang.	Tidak terdapat ATM center di sepanjang Koridor Jalan Jenderal Sudirman, namun ada lokasi ATM di beberapa Segmen seperti Segmen II dan Segmen III hanya saja ATM yang tersedia tidak lengkap hanya ada beberapa ATM seperti ATM BRI, ATM BANK SUMSEL, dan ATM BNI  Minimnya ATM pada kawasan studi tidak sesuai dengan Kriteria-penataan.

Sumber : Hasil Analisis, 2012

**3.3.5 Analisis Komponen Tata Informasi**

Tata informasi baik rambu ataupun reklame iklan (*Advertising Sign*) merupakan elemen visual yang penting bagi pekotaan. Media informasi juga adalah merupakan salah satu kelengkapan lingkungan atau "*Street and Environmental Furnitur*". Tanda-tanda ini dapat menjadi orientasi bagi para pemakai jalan, identitas usaha, dan promosi, namun keberadaannya tidak tertata dengan baik dan dapat menimbulkan persoalan visual.

**Tabel 7.** Evaluasi Komponen Tata Informasi

No	Kriteria Penataan	Kondisi Eksisting	Evaluasi
1	Bahan material payung tata informasi yang tidak membahayakan (kokoh dan kuat).	Dari beberapa tanda iklan (Billboard) yang menunjukkan bangunan telah memiliki konstruksi yang kokoh.  Terdapat beberapa konstruksi penyangga tata informasi yaitu reklame yang dianggap tidak kuat menahan seperti di Segmen I terdapat Ballo (dibawah Billboard) Gambar Gubernur yang terbuat dari kayu yang membahayakan.	Dari kondisi konstruksi penyangga tata informasi yang ada di kawasan studi menunjukkan konstruksi yang membahayakan. Hal ini, tidak mempertimbangkan kriteria dan Kriteria-penataan.
2	Terdapat petunjuk arah untuk pos keamanan.	Tidak sama sekali terdapat informasi petunjuk arah menuju pos keamanan.	Tidak terdapatnya pos keamanan yang diperuntukkan untuk publik sehingga tidak terdapat petunjuk arah menuju pos keamanan, yang sangat menyulitkan bagi para pendatang maupun pengguna jalan Jenderal Sudirman
3	Legibilitas informasi (keterbacaan, kejelasan), yang berkaitan dengan macam dan ukuran huruf, jarak antar huruf, lokasi, warna dasar, warna huruf dan sebagainya).	Petunjuk yang ada di Sepanjang Koridor Jalan Jenderal Sudirman mulai dari Segmen I – Segmen IV cukup jelas.  Sudah cukup baik, hanya saja penempatan yang kurang baik, seperti yang ada pada Segmen I yaitu Billboard Gambar Gubernur, pada Segmen III seperti CANON, ATM BRI karena sangat berdekatan sekali dengan Jalan, namun sudutnya sudah sangat baik.	Tata informasi yang berada di kawasan studi umumnya sudah cukup baik hanya harus mempertimbangkan beberapa Kriteria-penataan.
4	Pencahayaan yang baik terutama untuk papan informasi baik itu informasi petunjuk jalan maupun informasi yang bersifat komersial	Untuk pencahayaan di Sepanjang Koridor Jalan Jenderal Sudirman mulai dari Segmen I – Segmen IV kurang baik, karena jika malam hari tidak terlihat oleh pengemudi maupun pejalan kaki.	Kondisi Penerangan tidak sesuai dengan Kriteria-penataan sehingga dibutuhkan suatu penerangan yang baik dan terlihat oleh pengemudi maupun oleh pejalan kaki.
4	Skala, proporsi huruf dan kelengkapan antara huruf dengan latar belakangnya harus memperhatikan keserasan dan keharmonisan.	Pada dasarnya penempatan perpaduan warna dengan huruf telah sesuai dengan latar belakangnya seperti salah satunya Billboard Gambar Gubernur yang ada pada Segmen I.	Perpaduan warna, huruf dan arsitektur bangunan tidak menunjukkan keserasaman, hal ini menunjukkan ketidaksesuaian antara Kriteria-penataan dan kondisi eksisting.
	Penempatan Tata Informasi harus sesuai dengan arsitektur bangunan.	Penempatan tata informasi hampir seluruhnya mulai dari Segmen I – Segmen IV jarang sekali mempunyai keserasaman dengan arsitektur bangunan.	

Sumber : Hasil Analisis, 2012

**3.3.6 Analisis Komponen Jalur Hijau Jalan**

Kondisi tata hijau di sepanjang koridor jalan jenderal sudirman dapat berfungsi sebagai menyerap panas, penyerap polusi udara, penyerap kebisingan, dan penyejuk. Namun dalam realitasnya penempatan tata hijau di sepanjang koridor jenderal sudirman sangat jarang sekali. Bila dilihat tata hijau pada Segmen I terdapat pohon besar dan semak-semak, sedangkan yang ada pada Segmen II yaitu semak-semak, serta



untuk Segmen III hanya ada pulau jalan yang terdapat di depan SMA YPK, dan untuk Segmen IV tidak ada sama sekali tata hijau, di Segmen IV tersebut hanya ada tata hijau bersifat privat karena terdapat di rumah tinggal, itu pun jumlahnya sangat sedikit sekali. Sehingga bila disimpulkan bahwa sepanjang koridor jalan jenderal sudirman tersebut terkesan sangat gersang.

Untuk lebih jelasnya untuk mengetahui keseluruhan kondisi jalur hijau jalan yang berada di Sepanjang Koridor Jalan Jenderal Sudirman di tinjau dari Kriteriapenataan dapat dilihat pada **Tabel 8** berikut.

**Tabel 8.** Evaluasi Komponen Jalur Hijau Jalan

No	Kriteria Penataan	Kondisi Eksisting	Evaluasi
1	Penempatan pangkal pohon tidak diizinkan di perkeras agar akar dapat hidup. Hal ini mengantisipasi tumbangny pohon.	Tidak ada pemukaan pangkal pohon yang diperkeras sepanjang koridor jalan jenderal sudirman.	Dilihat dari permukaan pangkal pohon yang tidak ada yang diperkeras, hal ini sesuai dengan Kriteriapenataan.
2	Interval penempatan pohon tidak boleh terlalu rapat sehingga dapat berpotensi bersembunyi.	Penempatan atau interval antar pohon pada kawasan studi tidak terlalu dekat sehingga tidak mengakibatkan tindak kriminal (bersembunyi penjahat).	Dilihat dari penempatan interval pangkal pohon tidak terlalu dekat. Hal ini sesuai dengan Kriteriapenataan.
3	Ditempatkan pada lokasi yang dianggap panas dan gersang.	Seharusnya penempatan pohon tersebut ditempatkan pada Segmen II sampai dengan Segmen IV karena bila bila dibandingkan dengan Segmen I, segmen II - Segmen IV sangat gersang.	Tidak terdapatnya penataan lansekap di segmen II segmen IV. Hal ini tidak sesuai dengan Kriteriapenataan.
4	Penempatan jenis pohon yang menunjukkan arah ke bangunan dan tempat parkir.	Hanya Segmen I yang penempatan jenis pohonnya menunjukkan ke arah bangunan, sedangkan untuk Segmen II - Segmen IV tidak menunjukkan ke arah bangunan.	

Sumber : Hasil Analisis, 2012

### 3.3.7 Analisis Bangunan Preservasi (Bangunan Bersejarah)

Perkotaan Toboali telah memiliki bangunan peninggalan generasi terdahulu (bangunan bersejarah) yang berkembang melalui beberapa periode sejarah kota, sebagai karya budaya yang berupa bangunan yang cantik dan menarik yang mempunyai corak gaya yang khas.

Dengan perkembangan Perkotaan Toboali yang begitu pesat mengakibatkan bangunan bersejarah lambat laun telah hilang identitasnya dan semakin tidak terawat. Kondisi seperti ini terjadi pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman yang secara eksisting mempunyai 2 (dua) bangunan bersejarah yaitu Gedung Nasional dan Benteng Toboali, yang kedua bangunan tersebut tidak terawat dan kondisinya rusak.

**Tabel 9.** Evaluasi Komponen Bangunan Preservasi

No	Kriteria Penataan	Kondisi Eksisting	Evaluasi
1	Bangunan sejarah yang tidak dipapir (kosong/tidak ditempati) perlu di perbaiki (vitalisasi) agar tidak dijadikan kegiatan yang membahayakan.	Bangunan Bersejarah pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman baik itu Gedung Nasional maupun Benteng Toboali, kedua bangunan tersebut tidak ditempati (kosong) serta kondisi kedua bangunan tersebut rusak.	Keberadaan bangunan bersejarah yang ada di Koridor Jalan Jenderal Sudirman yaitu Gedung Nasional dan Benteng Toboali harus di perbaiki, sehingga sesuai dengan Kriteriapenataan.
2	Warna dan bentuk fasade bangunan yang asli harus dipertahankan.	Bangunan bersejarah yaitu Gedung Nasional dan Benteng Toboali yang ada pada Segmen IV. Untuk bangunan Gedung Nasional warna dan bentuk fasade bangunan masih mempertahankan kondisi aslinya, namun kondisi bangunan tidak terawat. Sedangkan untuk Benteng Toboali warna dan bentuk fasade sudah tidak ada lagi, dikarenakan kondisi bangunan ini kondisinya sangat rusak yang tersisa hanyalah puing-puing.	Kondisi bangunan bersejarah seperti pada Gedung Nasional sudah sesuai dengan Kriteriapenataan hanya saja perlu dilakukan <i>Restorasi</i> , terkecuali untuk bangunan bersejarah Benteng Toboali harus dilakukan pemertajaman.

Sumber : Hasil Analisis, 2012

### 3.4 Rumusan Umum Potensi dan Permasalahan Koridor Jalan Jenderal Sudirman

Rumusan potensi dan permasalahan ini di buat untuk mendapatkan gambaran konsep dan arahan

penataan sepanjang Koridor Jalan Jenderal Sudirman selanjutnya. Oleh karena itu, rumusan potensi dan permasalahan perlu ada pendekatan pada pola keruangan Koridor Jalan Jenderal Sudirman.

Bangunan bersejarah Gedung Nasional yang ada di Segmen 4 kondisinya tidak terawat. Bangunan bersejarah Benteng Toboali yang ada di Segmen 4 kondisinya sangat memprihatinkan.

#### A. Potensi

##### 1. Segmen I (Pintu Gerbang Toboali – Tugu Nanas)

Karakteristik pada Segmen I ini memiliki sempadan bangunan yang cukup luas dan memiliki ruang pedestrian sehingga pada kawasan ini telah memenuhi watakstruktural dan fungsional Jalan dan watak struktural pedestrian. Selain itu, pada zona pelengkap jalan terdapat vegetasi dan pendukung aktifitas.

##### 2. Segmen II (Tugu Nanas – Jl. SMPN 1)

Karakteristik pada Segmen II ini terdapat beberapa karakteristik guna lahan (aktifitas). Pada kawasan ini juga didominasi oleh perdagangan (toko/warung) sehingga berpotensi untuk dijadikan pusat perniagaan.

##### 3. Segmen III (Jl. SMPN 1 – Jl. Simpang A. Yani)

Sama halnya dengan Segmen II, karakteristik pada Segmen III ini terdapat beberapa karakteristik guna lahan (aktifitas). Pada kawasan ini juga didominasi oleh perdagangan (toko/warung) sehingga berpotensi untuk dijadikan pusat perniagaan, dan adanya SMA YPK serta ada Grand Marina Hotel yang membuat parkir pada Segmen tersebut *Off Street Parkir*.

##### 4. Segmen IV (Jl. Simpang A. Yani – Benteng Toboali)

Karakteristik pada Segmen IV ini didominasi oleh kegiatan perdagangan, di Segmen IV ini terdapat Pasar Toboali dan 2 (dua) bangunan bersejarah yaitu Gedung Nasional dan Benteng Toboali, sehingga berpotensi untuk dijadikan tempat wisata sejarah.

#### B. Permasalahan

##### 1. Segmen I (Pintu Gerbang Toboali – Tugu Nanas)

Karakteristik Segmen I ini rata-rata memiliki permasalahan pada sebagian ruang pedestrian yang tidak mengakomodasi penyandang cacat dan kereta bayi. Selain itu, jarak setiap lampu yang tidak konsisten, sebelum Tugu Nanas terdapat lorong/gang yang terlihat gelap terutama pada saat malam yang membahayakan.

## 2. Segmen II (Tugu Nanas – Jl. SMPN 1)

Pada Segmen II ini mempunyai permasalahan seperti masalah parkir di bahu jalan (*On Street Parkir*), banyaknya parkir *On Street Parkir* dikarenakan kegiatan yang ada di Segmen II ini didominasi oleh perdagangan (Toko/Warung), jasa, perkantoran dan permukiman, pada Segmen II ini tidak terdapat pedestrian serta tidak ada jalur hijau jalan.

## 3. Segmen III (Jl. SMPN 1 – Jl. Simpang A. Yani)

Pada Segmen III ini rata-rata tidak memiliki ruang pedestrian untuk pejalan kaki. dan kondisi tata informasi pada koridor jalan jenderal sudirman ini terlalu banyak dan bertumpuk satu sama lainnya sehingga terkesan kumuh. Serta Fasade bangunan yang bervariasi serta Garis Sempadan Bangunan yang beragam yang semakin membuat permasalahan segmen III ini sangat kompleks.

## 4. Segmen IV (Jl. Simpang A. Yani – Benteng Toboali)

Pada Segmen IV ini tidak memiliki ruang pedestrian untuk pejalan kaki. Jarak dari badan jalan hingga muka bangunan sangat sempit, adanya Pasar Toboali yang semakin membuat semrawut Koridor Jalan Segmen IV ditambah kondisi dan penempatan tata informasi (*signage*) yang terlalu bertumpuk serta banyaknya lorong dan gang di dekat pasar yang terlihat gelap terutama pada saat malam yang sangat membahayakan, terlebih banyaknya kendaraan yang parkir di bahu jalan (*on street parking*) membuat permasalahan yang ada di Segmen IV ini semakin semrawut.

### 3.5 Konsep dan Arahan Penataan Elemen Rancang Kota di Koridor Jalan Jenderal Sudirman Perkotaan Toboali

Konsep dan arahan penataan dibuat berdasarkan dari komponen-komponen yang dikaji dalam penelitian ini. Setelah didapatkan potensi dan permasalahan, maka perumusan konsep dan arahan komponen-komponen penataan dibuat untuk melihat konsep secara mikro agar dalam realisasinya dapat diketahui segmen – segmen mana saja yang perlu di tangani secara khusus.

Permukiman disepanjang jalan regional mengelompok di sekitar pusat-pusat desa dan bersifat tidak kontinyu. Kawasan permukiman ini terdiri dari satu sampai dua lapisan (*layer*) rumah pada setiap jalur jalannya. Kondisi permukiman di Koridor Jalan Jenderal Sudirman mayoritas berupa rumah permanen.

Namun kondisi penggunaan lahan yang ada pada koridor jalan jenderal sudirman bila dilihat kembali tidak tertata dengan baik atau campur aduk seperti yang terlihat pada setiap segmennya mulai dari segmen I sampai dengan Segmen IV

kondisi penggunaan lahannya didominasi oleh permukiman, perdagangan, jasa, perkantoran dan pemerintahan.

Untuk itu dibutuhkan suatu aturan atau konsep tata guna lahan yang bertujuan untuk mengatur/meletakkan fungsi-fungsi aktivitas yang ada di koridor jalan jenderal sudirman secara proporsional dengan pertimbangan potensi, karakter dan daya dukung lahan secara keseluruhan. Aturan ini juga bertujuan untuk mencegah perluasan/perkembangan fungsi-fungsi yang dapat mengganggu terwujudnya penataan koridor jalan jenderal Sudirman. Adapun konsep untuk bentuk dan tata massa bangunan pada setiap segmen adalah sebagai berikut :















- Membuat tema Fasade bangunan pada masing-masing segmen, sehingga menciptakan keserasian, keselarasan serta dapat meningkatkan kualitas lingkungan.
- Mengatur Garis Sempadan Bangunan (GSB) dan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) pada masing-masing segmen dengan mengacu ketentuan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.




















Pengaturan Koefisien Lantai Bangunan (KLB) diatur setiap segmen yang berguna untuk membentuk *skyline*, khususnya untuk segmen IV apabila tinggi bangunan 3 – 4 lantai maka skyline akan terbentuk yang dimana pemandangan akan langsung berhadapan dengan laut (Selat Bangka).

Kondisi eksisting lahan parkir di koridor jalan jenderal sudirman rata-rata memiliki lahan yang minim. Dari hal tersebut maka konsep yang akan diterapkan ialah membuat suatu aturan mana segmen yang diharuskan melakukan *off street parking* dan *on street parking*, namun konsep ini harus didukung oleh tata informasi yang jelas seperti menempatkan tanda-tanda dilarang parkir serta tanda-tanda yang ditempatkan pada lokasi yang memperbolehkan *on street parking* atau *on street parking*.

Dengan melihat keterbatasan ruang di sepanjang koridor jalan jenderal sudirman, maka lebar ruang pedestrian menurut Kepmen 468 tentang Persyaratan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan, ialah lebar minimum jalur pedestrian adalah 120 Cm untuk jalur searah dan 170 Cm untuk dua arah. Jalur pedestrian harus bebas dari pohon, tiang rambu-rambu, lubang drainase/gorong-gorong dan benda-benda lainnya yang menghalangi. Selain itu, pada permukaan yang dianggap membahayakan seperti ramps dan permukaan yang naik turun diberi pencahayaan.

Tabel 14. Arahan Penataan Koridor Jalan Jenderal Sudirman

No	Segmen	Komponen	Kondisi Eksisting	Konsep	Arahan	Keterangan
1	Segmen I	Tata Ruang Lahan	Ditunjukkan oleh kegiatan pemertanian, perkebunan, pemukiman, dan lain-lain.	Dipertimbangkan dengan kapasitas existing dengan tambahan 2 lantai.	Ditunjukkan untuk pemukiman regional khususnya kawasan perumahan.	
		Bank dan Tata Massa Bangunan	Kondisi bangunan pemukiman, mempunyai fasade bangunan yang beragam.	Membuat zona pada segmen I, serta membuat pemukiman dengan fasade bangunan. GSB meliputi dengan K.L.S.	Ditunjukkan untuk bentuk bangunan pemukiman menengah atas.	
	Sirkulasi dan Parkir	Jalan pedesaan sederhana yang terasasi kelurahan masuk ke dalam 1 (satu) 2 (dua) real, dengan eksisting parkir on street parking dan off Street Parkir.	Memisahkankan pemukiman jalan pedesaan dengan realisasi parkir on street parking dan off street parking.	Segmen I merupakan konsep yang menggunakan konsep (Rencana) yang selaras dengan konsep pada segmen I yaitu On Street Parking dan Off Street Parking.		
	Jalur Pedestrian	Sebagian segmen I terdapat jalur pedestrian hanya saja situasinya tidak memadai.	Konsep pejalan kaki merupakan konsep jalur pedestrian yang berarif memercas atau tidak terpisahkan.	Arahan pedestrian untuk segmen I yaitu pedestrian memercas dengan dilindungi oleh <i>bollards</i> .		
	Pendukung Kegiatan	Pendukung kegiatan pada Segmen I sudah cukup baik yang sudah sampai.	Konsep pendukung kegiatan pada Segmen I lebih ditekankan sebagai zona sempai dan zona (Street amenity).	Arahan untuk pendukung kegiatan pada Segmen I yaitu menyediakan zona sempai dan zona yang ditunjukkan pada koridor jalan dengan jarak pemertanian dengan pertinggian-mendak yang berlaku.		
2	Segmen II	Tata Informasi	Tata informasi pada Segmen I hanya ada satu informasi penarik lalu lintas dan beberapa hal yang berkaitan dengan Gemburan.	Tata informasi untuk segmen I lebih ditekankan untuk informasi tentang informasi dan layanan, dan informasi dari tata informasi tersebut harus terintegrasi.	Tata informasi yang berada di Segmen I lebih kepada satu informasi yang terintegrasi untuk informasi dan layanan, dan informasi dari tata informasi harus terintegrasi.	
		Jalur Hijau Jalan	Jalur hijau jalan pada Segmen I sudah cukup baik yang sudah sampai.	Membentuk pohon-pohon yang sesuai dengan kondisi jalan dan kawasan.	pengaturan pohon-pohon yang sesuai dengan kondisi jalan dan kawasan.	
	Tata Ruang Lahan	Pengaturan lahan II ditunjukkan oleh kegiatan pemukiman, perkebunan, dan lain-lain.	Guna lahan pada II dipertimbangkan dengan kapasitas existing dengan tambahan 2 lantai.	Ditunjukkan untuk pemukiman menengah atas.		
	Bank dan Tata Massa Bangunan	Fasade bangunan yang ada pada Segmen II tidak seragam, serta GSB yang sangat beragam.	Konsep bentuk dan tata massa bangunan pada segmen II yaitu membuat fasade bangunan yang seragam dengan fasade bangunan yang ada pada segmen I.	Ditunjukkan untuk fasade bangunan menengah atas yang seragam dengan fasade bangunan yang ada pada segmen I.		
	Sirkulasi dan Parkir	Sirkulasi yang ada pada Segmen II hanya cukup untuk melayani lalu lintas angkutan umum.	Konsep sirkulasi dan parkir pada segmen II yaitu membuat sirkulasi dan parkir yang seragam dengan sirkulasi dan parkir yang ada pada segmen I.	Arahan sirkulasi dan parkir pada segmen II yaitu membuat sirkulasi dan parkir yang seragam dengan sirkulasi dan parkir yang ada pada segmen I.		
3	Segmen III	Tata Informasi	Tata informasi pada Segmen II hanya ada satu informasi penarik lalu lintas dan beberapa hal yang berkaitan dengan Gemburan.	Tata informasi untuk segmen II lebih ditekankan untuk informasi tentang informasi dan layanan, dan informasi dari tata informasi tersebut harus terintegrasi.	Tata informasi yang berada di Segmen II lebih kepada satu informasi yang terintegrasi untuk informasi dan layanan, dan informasi dari tata informasi harus terintegrasi.	
		Jalur Hijau Jalan	Jalur hijau jalan pada Segmen II sudah cukup baik yang sudah sampai.	Membentuk pohon-pohon yang sesuai dengan kondisi jalan dan kawasan.	pengaturan pohon-pohon yang sesuai dengan kondisi jalan dan kawasan.	
	Tata Ruang Lahan	Pengaturan lahan III ditunjukkan oleh kegiatan pemukiman, perkebunan, dan lain-lain.	Guna lahan pada III dipertimbangkan dengan kapasitas existing dengan tambahan 2 lantai.	Ditunjukkan untuk pemukiman menengah atas.		
	Bank dan Tata Massa Bangunan	Fasade bangunan yang ada pada Segmen III tidak seragam, serta GSB yang sangat beragam.	Konsep bentuk dan tata massa bangunan pada segmen III yaitu membuat fasade bangunan yang seragam dengan fasade bangunan yang ada pada segmen II.	Ditunjukkan untuk fasade bangunan menengah atas yang seragam dengan fasade bangunan yang ada pada segmen II.		
	Sirkulasi dan Parkir	Sirkulasi yang ada pada Segmen III hanya cukup untuk melayani lalu lintas angkutan umum.	Konsep sirkulasi dan parkir pada segmen III yaitu membuat sirkulasi dan parkir yang seragam dengan sirkulasi dan parkir yang ada pada segmen II.	Arahan sirkulasi dan parkir pada segmen III yaitu membuat sirkulasi dan parkir yang seragam dengan sirkulasi dan parkir yang ada pada segmen II.		

		Tata Informasi yang ada pada Segmen II berfokus pada pemukiman menengah atas.	Untuk konsep yang ada pada Segmen II berfokus pada pemukiman menengah atas.	Dengan Peraturan tata ruang yang ada pada Segmen II berfokus pada pemukiman menengah atas.	
		Tata Informasi	Tata informasi pada Segmen II hanya ada satu informasi penarik lalu lintas dan beberapa hal yang berkaitan dengan Gemburan.	Tata informasi untuk segmen II lebih ditekankan untuk informasi tentang informasi dan layanan, dan informasi dari tata informasi tersebut harus terintegrasi.	
		Jalur Hijau Jalan	Jalur hijau jalan pada Segmen II sudah cukup baik yang sudah sampai.	Membentuk pohon-pohon yang sesuai dengan kondisi jalan dan kawasan.	
		Tata Ruang Lahan	Pengaturan lahan III ditunjukkan oleh kegiatan pemukiman, perkebunan, dan lain-lain.	Guna lahan pada III dipertimbangkan dengan kapasitas existing dengan tambahan 2 lantai.	
		Bank dan Tata Massa Bangunan	Fasade bangunan yang ada pada Segmen III tidak seragam, serta GSB yang sangat beragam.	Konsep bentuk dan tata massa bangunan pada segmen III yaitu membuat fasade bangunan yang seragam dengan fasade bangunan yang ada pada segmen II.	
		Sirkulasi dan Parkir	Sirkulasi yang ada pada Segmen III hanya cukup untuk melayani lalu lintas angkutan umum.	Konsep sirkulasi dan parkir pada segmen III yaitu membuat sirkulasi dan parkir yang seragam dengan sirkulasi dan parkir yang ada pada segmen II.	
		Jalur Pedestrian	Sebagian segmen III terdapat jalur pedestrian hanya saja situasinya tidak memadai.	Konsep pejalan kaki merupakan konsep jalur pedestrian yang berarif memercas atau tidak terpisahkan.	
		Pendukung Kegiatan	Pendukung kegiatan pada Segmen III sudah cukup baik yang sudah sampai.	Konsep pendukung kegiatan pada Segmen III lebih ditekankan sebagai zona sempai dan zona (Street amenity).	
		Tata Informasi	Tata informasi pada Segmen III hanya ada satu informasi penarik lalu lintas dan beberapa hal yang berkaitan dengan Gemburan.	Tata informasi untuk segmen III lebih ditekankan untuk informasi tentang informasi dan layanan, dan informasi dari tata informasi tersebut harus terintegrasi.	
		Jalur Hijau Jalan	Jalur hijau jalan pada Segmen III sudah cukup baik yang sudah sampai.	Membentuk pohon-pohon yang sesuai dengan kondisi jalan dan kawasan.	
		Tata Ruang Lahan	Pengaturan lahan III ditunjukkan oleh kegiatan pemukiman, perkebunan, dan lain-lain.	Guna lahan pada III dipertimbangkan dengan kapasitas existing dengan tambahan 2 lantai.	
		Bank dan Tata Massa Bangunan	Fasade bangunan yang ada pada Segmen III tidak seragam, serta GSB yang sangat beragam.	Konsep bentuk dan tata massa bangunan pada segmen III yaitu membuat fasade bangunan yang seragam dengan fasade bangunan yang ada pada segmen II.	
		Sirkulasi dan Parkir	Sirkulasi yang ada pada Segmen III hanya cukup untuk melayani lalu lintas angkutan umum.	Konsep sirkulasi dan parkir pada segmen III yaitu membuat sirkulasi dan parkir yang seragam dengan sirkulasi dan parkir yang ada pada segmen II.	
		Jalur Pedestrian	Sebagian segmen III terdapat jalur pedestrian hanya saja situasinya tidak memadai.	Konsep pejalan kaki merupakan konsep jalur pedestrian yang berarif memercas atau tidak terpisahkan.	
		Pendukung Kegiatan	Pendukung kegiatan pada Segmen III sudah cukup baik yang sudah sampai.	Konsep pendukung kegiatan pada Segmen III lebih ditekankan sebagai zona sempai dan zona (Street amenity).	
		Tata Informasi	Tata informasi pada Segmen III hanya ada satu informasi penarik lalu lintas dan beberapa hal yang berkaitan dengan Gemburan.	Tata informasi untuk segmen III lebih ditekankan untuk informasi tentang informasi dan layanan, dan informasi dari tata informasi tersebut harus terintegrasi.	
		Jalur Hijau Jalan	Jalur hijau jalan pada Segmen III sudah cukup baik yang sudah sampai.	Membentuk pohon-pohon yang sesuai dengan kondisi jalan dan kawasan.	
		Tata Ruang Lahan	Pengaturan lahan III ditunjukkan oleh kegiatan pemukiman, perkebunan, dan lain-lain.	Guna lahan pada III dipertimbangkan dengan kapasitas existing dengan tambahan 2 lantai.	
		Bank dan Tata Massa Bangunan	Fasade bangunan yang ada pada Segmen III tidak seragam, serta GSB yang sangat beragam.	Konsep bentuk dan tata massa bangunan pada segmen III yaitu membuat fasade bangunan yang seragam dengan fasade bangunan yang ada pada segmen II.	
		Sirkulasi dan Parkir	Sirkulasi yang ada pada Segmen III hanya cukup untuk melayani lalu lintas angkutan umum.	Konsep sirkulasi dan parkir pada segmen III yaitu membuat sirkulasi dan parkir yang seragam dengan sirkulasi dan parkir yang ada pada segmen II.	

No	Segmen	Komponen	Kondisi Eksisting	Konsep	Arahan	Keterangan	
4	Segmen IV	Tata Ruang Lahan	Didominasi oleh bangunan perhubungan	Konsep menarik Segmen IV yaitu menggunakan konsep perantara antara jalan dan kawasan perhubungan	Ditentukan untuk menjadi pusat perhubungan atau perantara antara kawasan perhubungan dengan kawasan lain		
		Bentuk dan Tata Massa Bangunan	Kondisi eksisting Bangrak dan tata massa bangunan pada segmen IV yaitu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fasade bangunan yang beragam</li> <li>• GSB yang beragam</li> <li>• Jumlah lantai yang beragam</li> </ul>	Konsep bentuk dan tata massa bangunan pada segmen IV yaitu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memuat tema untuk segmen IV</li> <li>• Fasade bangunan sesuai dengan tema</li> <li>• Penetapan GSB dan jumlah lantai</li> </ul>	Arahan untuk bentuk dan tata massa bangunan pada Segmen IV adalah sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tema disesuaikan dengan bangunan dan Bangka</li> <li>• Memuat tema mengenai GSB dan jumlah lantai yang beragam untuk membuat skyline</li> </ul>		
		Sirkulasi dan Parkir	Pada Segmen IV ini permasalahan sirkulasi dan parkir menjadi permasalahan utama karena letaknya dengan informasi kegiatan perjalanannya serta terdapatnya pasar tolok semakin menambah masalah parkir dimana parkir yang ada di Segmen IV dan Street Parking	Konsep sirkulasi dan parkir pada segmen IV yaitu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memuat tema untuk segmen IV</li> <li>• Fasade bangunan sesuai dengan tema</li> <li>• Penetapan GSB dan jumlah lantai</li> </ul>	Arahan untuk Segmen IV ini yaitu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ditentukan untuk menjadi pusat perhubungan atau perantara antara kawasan perhubungan dengan kawasan lain</li> <li>• Memuat tema mengenai GSB dan jumlah lantai yang beragam untuk membuat skyline</li> </ul>		
		Jalur Pedestrian	Tidak ada jalur pedestrian	Konsep jalur pedestrian pada segmen IV ini yaitu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memuat tema untuk segmen IV</li> <li>• Fasade bangunan sesuai dengan tema</li> <li>• Penetapan GSB dan jumlah lantai</li> </ul>	Arahan jalur pedestrian untuk Segmen IV ini yaitu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memuat tema mengenai GSB dan jumlah lantai yang beragam untuk membuat skyline</li> </ul>		
	Persekitaran Kegiatan	Adanya pos keamanan di depan pasar tolok	Konsep lokasi keamanan pada segmen IV yaitu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memuat tema untuk segmen IV</li> <li>• Fasade bangunan sesuai dengan tema</li> <li>• Penetapan GSB dan jumlah lantai</li> </ul>	Arahan yang tepat untuk lokasi keamanan pada segmen IV yaitu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memuat tema mengenai GSB dan jumlah lantai yang beragam untuk membuat skyline</li> </ul>			
		Didominasi oleh dua informasi komersial	Informasi komersial pada segmen IV yaitu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memuat tema untuk segmen IV</li> <li>• Fasade bangunan sesuai dengan tema</li> <li>• Penetapan GSB dan jumlah lantai</li> </ul>	Arahan untuk informasi komersial pada segmen IV yaitu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memuat tema mengenai GSB dan jumlah lantai yang beragam untuk membuat skyline</li> </ul>			
		Jalur Hijau Jalan	Tidak ada Jalur Hijau Jalan	Memaksimalkan Palet Lansekap	Arahan yang tepat untuk jalur hijau pada Segmen IV yaitu: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Memuat tema mengenai GSB dan jumlah lantai yang beragam untuk membuat skyline</li> </ul>		

Sumber : Hasil Analisis, 2012

**IV. SIMPULAN**

Perkembangan koridor Jalan Jenderal Sudirman saat ini tidak diimbangi dengan kelengkapan elemen rancang kota yang baik. Menurut hasil temuan studi dapat disimpulkan bahwa kondisi komponen-komponen penataan elemen rancang kota ialah sebagai berikut :

**1. Bentuk dan Tata Massa Bangunan**

Dari beberapa permasalahan mengenai bentuk dan tata massa bangunan pada masing-masing segmen pemecahan permasalahan tersebut yaitu :

- Membuat tema penataan pada masing-masing segmen

- Fasade bangunan pada masing-masing segmen disesuaikan dengan tema namun harus mencirikan bangunan khas Bangka Selatan
- Membuat pengaturan mengenai GSB dan KLB serta jumlah lantai yang sesuai dengan peraturan maupun perundang-undangan yang ada.

**2. Sirkulasi dan Parkir**

Permasalahan yang ada pada Sirkulasi dan parkir sangat kompleks maka dibutuhkan pemecahan permasalahan tersebut yaitu :

**a. Sirkulasi**

- Membuat marka jalan yang berguna untuk memisahkan jalur kendaraan dengan jalur pejalan kaki
- Menempatkan penerangan kiri dan kanan jalan

**b. Parkir**

- Memaksimalkan fungsi parkir *on street parking* maupun *off street parking*.
- Menempatkan tanda-tanda di lokasi-lokasi mana saja yang tidak boleh menggunakan on street parking pada masing-masing segmen
- Untuk bangunan berupa perdagangan dan jasa diharuskan mempunyai *Off Street parking* berupa tempat parkir basement maupun tempat parkir di depan gedung

**3. Jalur Pedestrian**

- Karena sebagian sudah memiliki jalur pedestrian, oleh karena itu jalur pedestrian dibuat menerus baik kiri dan kanan jalan dengan lebar 1,7 meter
- Jalur pedestrian ini dilengkapi dengan *street furniture* dan palet lansekap

**4. Pendukung Kegiatan**

Pendukung aktifitas yang berada di Koridor Jalan Jenderal Sudirman memiliki peranan yang cukup penting untuk kegiatan yang ada di dalam kawasan studi, namun dilihat dari kondisi eksistingnya keberadaan pendukung kegiatan dirasa sangat kurang untuk itu pemecahan solusi yaitu :

- Untuk itu dibutuhkan pendukung kegiatan yang dapat mendukung setiap segmen seperti ATM Center, ATM Tunggal, pos keamanan, Rumah makan dan toilet umum serta area istirahat.
- Tata Informasi (*Signage*)

- Tata informasi yang menunjukan bangunan (Perdagangan maupun jasa) desainnya yang menjorok ke badan jalan tidak diizinkan keberadaannya atau jika memungkinkan di geser sehingga tidak melewati batas jalan maupun trotoar

- Tata informasi yang menunjukkan iklan komersial yang penempatannya tidak pada tempatnya dihilangkan dan keberadaannya juga dibatasi dalam jumlahnya
  - Dimensi Ukuran, penempatan harus diatur
  - Bentuk harus disesuaikan karena akan mempengaruhi visual
  - Membatasi atau mengurangi Signage.
6. Jalur Hijau Jalan
- Pohon yang diletakan harus memberikan peneduh
  - Penempatan pangkal pohon tidak diizinkan diperkeras
  - Membuat palet lansekap disepanjang jalur pedestrian
  - Menempatkan pohon
7. Bangunan *Preservasi* (Bangunan Bersejarah)

Pada kawasan studi terdapat beberapa bangunan bersejarah. Dimana di Koridor Jalan Jenderal Sudirman terdapat 2 (dua) bangunan bersejarah yang ada pada segmen IV yaitu Benteng Toboali dan Gedung Nasional. Bila dilihat dari kedua bangunan bersejarah tersebut hanya satu bangunan yaitu Gedung Nasional yang masih mempertahankan keaslian arsitekturnya sedangkan untuk Benteng Toboali kondisinya sangat rusak yang tersisa hanya puing-puing bangunan saja.

## V. DAFTAR PUSTAKA

- De Chiara, Joseph dan Koppelman, E., LEE. (1997). *Standar Perencanaan Tapak*. Jakarta; Penerbit Erlangga.
- Hakim, Rustam dan Utomo, Hardi. (2002). *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap; Prinsip-unsur dan Aplikasi Desain*. Jakarta; PT. Bumi Aksara.
- Jacobs, Jane. (1961). *The Death And Life Of Great American Cities*. New York ; Vintage Books.
- Lang, John. (1994). *Urban Design; The American Experience*. New York; Van Nostrand Reinhold Company.
- Natalifan, Petrus. 2003. *Prinsip Perancangan untuk penanganan konflik pada koridor jalan komersial (kasus studi: koridor Jalan Komersial Kota Bandung)*. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Volume 14, No.3, Desember 2003.
- Nurmala. 2003. *Panduan Pelestarian Bangunan Tua di Kawasan Pecinan Pasar Baru Bandung*. Jurnal Perencanaan Wilayah

dan Kota Volume 14, No.3, Desember 2003.

Shirvani, Hamid. (1995). *The Urban Design Process*. New York ; Van Nostrand Reinhold Company.

Warpani, P. Suwardjoko. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB.

[http://id.wikipedia.org/wiki/Sentul\\_City](http://id.wikipedia.org/wiki/Sentul_City). Hari minggu tanggal 20 Nopember 2011 pukul 10.39 wib.

<http://mkpd.ugm.ac.id/homepage/support/Materi/Pkota-i>. Hari Selasa tanggal 27 Desember 2011 pukul 15.27 Wib.

..... Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Bangka Selatan 2010 – 2030.

..... Rencana Umum Tata Ruang Kota Toboali 2008 – 2018.

..... Rencana Detail Tata Ruang Kota Toboali 2008 - 2018

..... Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan Koridor Jalan Jenderal Sudirman Kota Toboali 2011 – 2031.

..... Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 06/PRT/M/2007 tentang Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan.

..... Departemen Perhubungan Mengenai Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 27/HK.105/DRDJ/96, Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir.

..... Departemen Pekerjaan Umum No.022/T/BM/1999 mengenai Pedoman Teknik Persyaratan Aksesibilitas Pada Jalan Umum.

..... Departemen Pekerjaan Umum No.032/T/BM/1999 mengenai Pedoman Teknik Perencanaan Fasilitas Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum.

..... Departemen PU Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Bina Teknik No, 011/T/BT/1995 tentang Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

