

**TUGAS AKHIR**

**“KONSEP PERANCANGAN KAWASAN KORIDOR KOMERSIAL  
JALAN HR. SOEBRANTAS DI KOTA PEKANBARU”**

Disusun Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana  
Pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota  
Fakultas Teknik Universitas Islam Riau  
Pekanbaru



OLEH:

**BENI ESKARIANDI**

**163410023**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
PEKANBARU  
2020**

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah wa Syukurillah kepada Allah Subhanahu wa Ta'ala karena atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat menyusun dan menyelesaikan tugas akhir ini dengan sebaik-baiknya. Tidak lupa pula penulis mengirimkan salam selawat kepada Nabi Besar Shallallahu Alaihi Wasallam yang membawa umat Islam ke jalan diridhoi Allah Subhanahu Wa Ta'ala. Penulisan Tugas Akhir ini adalah salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana teknik pada Fakultas Teknik Universitas Islam Riau. Adapun judul dari tugas akhir ini adalah “**Konsep Perancangan Koridor Kawasan Komersial Jalan Hr. Soebrantas di Kota Pekanbaru**”. Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ribuan ucapan terimakasih kepada semua pihak yang berperan penting dalam penyusunan Tugas Akhir ini, yaitu:

1. Bapak **Prof. Dr. H. Syafrinaldi S.H M.C.I** selaku Rektor Universitas Islam Riau.
2. Bapak **Dr. Eng, Muslim, ST., MT** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
3. Ibu **Puji Astuti, ST, MT** selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
4. Bapak **Muhammad Sofwan, ST, MT** selaku pembimbing yang telah membimbing, mengarahkan, dan memberi banyak ide yang tentunya sangat bermanfaat bagi penulis.
5. Kepada Staf Dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.

6. Ibunda **Seriyanti, S.Pd.SD** dan Paman **Khairullah S.P.** yang sangat penulis cintai dan hormati yang selalu memberikan berbagai macam dukungan moril, materil, doa, nasihat dan motivasi hingga sampai detik ini penulis bisa kuat dalam menyelesaikan studi ini.
7. Kepada **Said Muhammad Reynaldo, Rati Wijaya, Liana Septirisa, Suci Anggraini Fadillah, Atikah Rifda Firdaus, Rino Darma Janfa** dan **Mahbu Trisno Utomo** yang telah membantu dalam survey lapangan.
8. Teman-teman “**geng aldo**” Said Muhammad Reynaldo, Rati Wijaya, Atikah Rifda Firdaus, Suci Anggraini Fadillah, Liana Septirisa, Mahbub Trisno Utomo, dan Rihadatul Rifda yang selalu memberikan masukan, semangat dan dukungan moril setiap waktu serta banyak membantu penulis dalam berbagai hal.
9. Teman-teman seperjuangan Planologi 16 A yang telah memberikan motivasi kepada penulis.

Diharapkan Tugas Akhir dapat menjadi langkah awal bagi penulis untuk menjadi lebih maju dan bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan kedepan serta bermanfaat terhadap banyak orang

Pekanbaru , 2021

Penulis

# KONSEP PERANCANGAN KORIDOR KOMERSIAL JALAN HR. SOEBRANTAS DI KOTA PEKANBARU

BENI ESKARIANDI

163410023

## ABSTRAK

Koridor Jalan Hr. Soebrantas merupakan sebuah koridor yang terletak pada Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru. Koridor ini merupakan pintu gerbang sebelah barat kota pekanbaru yang berdampingan dengan beberapa perguruan tinggi. Sehingga, kawasan di sekitarnya berkembang pesat dan menyebabkan ketidakraturan pada koridor tersebut. Tujuan dari penelitian ini adalah merancang penataan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru berdasarkan elemen-elemen *Streetscape* untuk menciptakan ruang yang hidup dengan kegiatan Interaksi sosial yang baik dan nyaman bagi seluruh pengguna koridor.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif yang digunakan untuk mendeskripsikan kondisi eksisting Koridor Jalan Hr. Soebrantas dengan metode analisis *Walkthrough* berdasarkan kondisi fisik dan non fisiknya. Selain itu, penelitian ini juga menggunakan metode analisis *Mapping* untuk menggambarkan bagaimana kondisi fisik dari koridor Jalan Hr. Soebrantas kota pekanbaru. Sehingga kawasan koridor dapat dinilai (*Appraisal*) untuk mendapatkan kriteria khusus sebagai dasar penyusunan konsep rancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru berdasarkan elemen *Street Scape*.

Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan di ketahui bahwa Koridor Jalan Hr. Soebrantas hanya memiliki beberapa elemen *streetscape* sehingga dirumuskan beberapa kriteria khusus yang terdiri dari tata guna lahan, *green infrastructure*, pohon dan lanskap, jalur pejalan kaki, *pedestrian amenities*, fasilitas sepeda, *carriagway*, *parkir of street*, halte bus, iklan dan rambu, sudut jalan, median jalan, persimpangan, seni publik hingga ruang café. Dari kriteria khusus yang telah dirumuskan maka didapatkan konsep desain yang mejadi dasar sebagai rancangan koridor yang mampu menghidupkan ruang di sekitarnya dengan kegiatan interaksi sosial yang baik dan nyaman bagi seluruh pengguna

**Kata Kunci:** Koridor, Koridor Komersial, *Livable Street*, Perancangan, *Streetscape*



# THE CONCEPT OF DESIGNING THE HR.SOEBRANTAS COMMERCIAL CORRIDOR IN THE CITY OF PEKANBARU

**BENI ESKARIANDI**

**163410023**

## ABSTRACT

Hr. Soebrantas Corridor is a corridor located in Tampan District, Pekanbaru City. This corridor is the gateway to the west of Pekanbaru City which is adjacent to several universities. Thus, the surrounding area is growing rapidly and causing disorder in the corridor. The purpose of this research is to design the arrangement of the Corridor Jalan Hr. Soebrantas Pekanbaru City based on the elements of Streetscape to create a living space with good and comfortable social interaction activities for all corridor users.

This study uses a qualitative descriptive method used to describe the existing conditions of the Hr. Soebrantas Corridor with the Walkthrough analysis method based on its physical and non-physical conditions. In addition, this study also uses the mapping analysis method to describe the physical conditions of the Hr. Soebrantas Corridor, the city of Pekanbaru. So that the corridor area can be assessed (Appraisal) to obtain specific criteria as the basis for the drafting the Hr. Soebrantas Corridor of Pekanbaru City based on Street Scape elements.

Based on the results of observations that have been made it is known that the Hr. Soebrantas Corridor only has a few elements of the streetscape so that some specific criteria are formulated consisting of land use, green infrastructure, trees and landscapes, pedestrian paths, pedestrian amenities, bicycle facilities, carriageways, parking of street, bus stops, advertisements and signs, road corners, median roads, intersections, public art to café spaces. From the special criteria that have been formulated, a design concept is obtained which becomes the basis for a corridor design that is able to enliven the surrounding space with good and comfortable social interaction activities for all users.

**Keywords:** Corridor, Commercial Corridor, Design, Livable Street, Streetscape

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR</b> .....	i
<b>ABSTRAK</b> .....	iii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	v
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	ix
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xiv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah dan Pertanyaan Penelitian.....	5
1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian.....	5
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
1.5 Ruang Lingkup Penelitian.....	7
1.5.1 Ruang Lingkup Materi.....	7
1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah.....	8
1.6 Sistematika Penulisan.....	11
<b>BAB II TINJAUAN TEORI</b> .....	13
2.1 Teori.....	13
2.1.1 Ruang Publik Kota.....	13
2.1.2 Koridor/ <i>Street</i> .....	18
2.1.2.1 Defenisi Koridor/ <i>Streets</i> .....	18
2.1.2.2 Fungsi Koridor/ <i>Streets</i> .....	21
2.1.2.3 Tipe Bentuk Koridor/ <i>Streets</i> .....	22
2.1.2.4 Koridor Kawasan Komersial.....	23
2.1.2.5 Kesatuan dalam Desain Koridor/ <i>Streets</i> .....	24
2.1.2.6 Koridor Jalan Sebagai Ruang Publik.....	25
2.1.3 Karakteristik Koridor.....	30
2.1.3.1 Karakteristik Fisik Koridor.....	30
2.1.3.2 Karakteristik Non Fisik Koridor.....	44
2.1.4 Penataan Kota dalam Al-Quran.....	49
2.1.5 Pemodelan 3 Dimensi.....	51

2.2	Produk Legal.....	51
2.3	Sintesa Teori.....	64
2.4	Studi Terdahulu .....	65
2.5	<i>Best Practice</i> .....	68
2.5.1	Jalan Malioboro Yogyakarta .....	68
2.5.2	Jalan Ir. H. Juanda (Dago) Bandung.....	70
2.5.4	Bolivar <i>Street</i> , Medellin, Colombia.....	71
2.5.5	Lonsdale <i>Street</i> , Dandenong, Melbourne, Australia.....	72
2.5.6	Powell <i>Street</i> , San Fransisco, California.....	74
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b>		<b>75</b>
3.1	Pendekatan Penelitian .....	75
3.2	Metode Pengumpulan Data .....	78
3.4.1	Metode Pengumpulan Data Primer.....	78
3.4.2	Metode Pengumpulan Data Sekunder.....	78
3.3	Waktu dan Lokasi Penelitian.....	79
3.4	Populasi dan Sampel .....	81
3.5	Variabel dan Indikator Penelitian .....	81
3.6	Metode Analisis .....	85
<b>BAB IV GAMBARAN UMUM KORIDOR JALAN HR. SOEBRANTAS.....</b>		<b>92</b>
4.1	Gambaran Umum Kota Pekanbaru .....	92
4.1.1	Letak Geografis dan Administrasi .....	92
4.1.2	Kondisi Demografi.....	93
4.2	Kebijakan dan Rencana Tata Ruang Kota Pekanbaru .....	95
4.2.1	Kebijakan dan Strategi Penataan Ruang Kota Pekanbaru.....	95
4.2.2	Rencana Sistem Pusat Pelayanan.....	98
4.2.3	Rencana Sistem Transportasi Darat .....	99
4.3	Gambaran Umum Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru .....	105
4.3.1	Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Koridor Komersial Jalan Hr. Soebrantas Pekanbaru .....	106

4.3.2 Ketersediaan Lahan Parkir di Koridor Komersial Jalan Hr. Soebrantas Pekanbaru .....	106
4.3.3 Keberadaan Pedagang Kaki Lima.....	107
4.3.4 Kajian Penataan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru Berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Tampan .....	108

<b>BAB V RANCANGAN PENATAAN KORIDOR JALAN HR. SOEBRANTAS.....</b>	<b>112</b>
5.1 Analisis Karakteristik Fisik dan Non Fisik Koridor .....	112
5.1.1 Kondisi Fisik Koridor .....	113
5.1.1.1 Kondisi Fisik Koridor di Segmen 1 .....	113
5.1.1.2 Kondisi Fisik Koridor di Segmen 2.....	119
5.1.1.3 Kondisi Fisik Koridor di Segmen 3.....	129
5.1.1.4 Rangkuman Analisis Elemen <i>Streetscape</i> .....	136
5.1.2 Kondisi Non Fisik Koridor.....	137
5.1.2.1 <i>Street Life</i> .....	138
5.1.2.2 <i>Social Interacktion</i> .....	141
5.1.2.3 <i>Publick Health</i> .....	142
5.2 Kriteria Khusus Koridor Jalan Hr. Soebrantas .....	149
5.2.1 Kriteria Khusus Segmen 1.....	154
5.2.2 Kriteria Khusus Segmen 2.....	168
5.2.3 Kriteria Khusus Segmen 3.....	184
5.3 Konsep Perancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.....	199
5.4 Hasil Rancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru .....	213
5.4.1 Tata Guna Lahan.....	215
5.4.2 <i>Green Infrastructure</i> .....	215
5.4.3 Pohon dan Lancape .....	217
5.4.4 Jalur Pejalan Kaki, <i>Furniture, Street quality</i> .....	219
5.4.5 Pedestrian Amenities/Prabot Jalan.....	220
5.4.6 Fasilitas Sepeda .....	221
5.4.7 <i>Cariagway</i> /Angkutan Jalan .....	222
5.4.8 <i>Parkir Off Street</i> .....	223
5.4.9 Halte Bis.....	224



5.4.10	Median Jalan.....	225
5.4.11	Iklan dan Rambu .....	226
5.4.12	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i> .....	227
5.4.13	Persimpangan/ <i>Crossing</i> .....	228
5.4.14	Seni Publik.....	229
5.4.15	Ruang Café .....	231

**BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....** 232

6.1	Kesimpulan.....	232
-----	-----------------	-----

6.2	Rekomendasi .....	234
-----	-------------------	-----

**DAFTAR PUSTAKA .....** 235

**LAMPIRAN A**

**LAMPIRAN B**

**LAMPIRAN C**

**LAMPIRAN D**



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Peta Administrasi Kota Pekanbaru .....	9
Gambar 1.2	Peta Koridor Jalan Hr. Soebrantas .....	10
Gambar 2.1	Pendefinisian Ruang Jalan.....	26
Gambar 2.2	Lingkup Ruang Jalan Sebagai Ruang Publik .....	28
Gambar 2.3	Pembagian Area Perancangan Koridor Ruang Jalan .....	29
Gambar 2.4	Elemen Streetscape .....	31
Gambar 2.5	Trotoar Jalan Protokol Kawasan Jayaraga, Jawab Barat.....	36
Gambar 2.6	Contoh Curbs atau tepian trotoar .....	37
Gambar 2.7	Sudut Jalan .....	37
Gambar 2.8	Elemen desain yang baik pada Raingarden.....	38
Gambar 2.9	Contoh Penanaman atau Planters.....	39
Gambar 2.10	Prabot Jalan .....	41
Gambar 2.11	Crossing .....	43
Gambar 2.12	Seni publik pada Jalan Khatib Sulaiman, Padang dan Kawasan Kota Lama Semarang .....	44
Gambar 2.13	Suasana Jalan Malioboro Yogyakarta .....	68
Gambar 2.14	Jalur Pedestrian Jalan Malioboro .....	69
Gambar 2.15	Suasana Jalan Ir. H. Djuanda .....	70
Gambar 2.16	Suasana dari Jackson Street .....	71
Gambar 2.17	Suasana dari Bolivar Street .....	72
Gambar 2.18	Kondisi Jalan Lonsdale, Australia .....	73
Gambar 2.19	Fasilitas tempat duduk yang ada di Jalan Londale .....	73
Gambar 2.20	Parklet Area Komersial di San Fransisco .....	74
Gambar 3.1	Alur Proses Analisis Penelitian.....	77
Gambar 3.1	Alur Proses Analisis Penelitian.....	77
Gambar 3.2	Peta Pembagian Segmen Lokasi Penelitian .....	80
Gambar 3.3	Tahapan Metode Perancangan Kota .....	85
Gambar 3.4	Kerangka Berpikir.....	91
Gambar 4.1	Jalan Arteri Rumija 50 Meter.....	105
Gambar 4.2	Kawasan Koridor Komersial Jalan Hr. Soebrantas .....	105
Gambar 4.3	Kondisi Trotoar di Depan.....	106

Gambar 4.4	Kondisi Ruang Parkir di Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru .....	107
Gambar 4.5	Keberadaan Pedagang Kaki Lima di Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.....	107
Gambar 5.1	Proses Analisis Karakteristik Fisik dan Non Fisik Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru .....	112
Gambar 5.2	Peta Titik Pengamatan Segmen Satu .....	114
Gambar 5.3	Peta Titik Pengamatan Segmen Dua .....	120
Gambar 5.4	Peta Titik Pengamatan Sagemen Tiga.....	130
Gambar 5.5	Pejalan Kaki di Koridor Jalan Hr. Soebrantas .....	139
Gambar 5.6	Aktifitas Masyarakat pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas.....	140
Gambar 5.7	Kondisi Jalan yang Digunakan Seluruh Pengguna dalam Satu Jalur.....	141
Gambar 5.8	Kontak Sosial Antar Masyarakat pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas .....	142
Gambar 5.9	Kegiatan <i>Ownership</i> Masyarakat terhadap Koridor Jalan Hr. Soebrantas .....	142
Gambar 5.10	Proporsi Berat Badan Lebih dan Obese pada Dewasa >18 Tahun 2018.....	144
Gambar 5.11	Proporsi Obesitas Pada Dewasa Umur >18 Tahun Menurut Provinsi Tahun 2018.....	145
Gambar 5.12	Diagram Indeks Standar Pencemaran Udara.....	146
Gambar 5.13	Proses Analisis <i>Character Appraisal</i> Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.....	150
Gambar 5.14	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Tata Guna Lahan Segmen 1.....	155
Gambar 5.15	Peta Mapping dan Kriteria Khusus <i>Green Infrastructure</i> Segmen 1.....	156
Gambar 5.16	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Pohon dan Lanskap Segmen 1 .....	157
Gambar 5.17	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Jalur Pejalan Kaki, <i>Furniture &amp; Street Quality</i> Segmen 1 .....	158
Gambar 5.18	Peta Mapping dan Kriteria Khusus <i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan Segmen 1 .....	159
Gambar 5.19	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Fasilitas Sepeda Segmen 1 .....	160

Gambar 5.20	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagay</i> Segmen 1 .....	161
Gambar 5.21	Peta Mapping dan Kriteria Khusus <i>Parkir Off Street</i> Segmen 1 .....	162
Gambar 5.22	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Halte Bus Segmen 1.....	163
Gambar 5.23	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Iklan dan Rambu Segmen 1 .....	164
Gambar 5.24	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i> Segmen 1 .....	165
Gambar 5.25	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Median Jalan Segmen 1 .....	166
Gambar 5.26	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Persimpangan/ <i>Crossing</i> Segmen 1 .....	167
Gambar 5.27	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Tata guna Lahan Segmen 2.....	169
Gambar 5.28	Peta Mapping dan Kriteria Khusus <i>Green Infrastructure</i> Segmen 2.....	170
Gambar 5.29	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Pohon dan Lanskap Segmen 2.....	171
Gambar 5.30	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Jalur Pejalan Kaki, <i>Furniture &amp; Street Quality</i> Segmen 2 .....	172
Gambar 5.31	Peta Mapping dan Kriteria Khusus <i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan Segmen 2 .....	173
Gambar 5.32	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Fasilitas Sepeda Segmen 2.....	174
Gambar 5.33	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i> Segmen 2 .....	175
Gambar 5.34	Peta Mapping dan Kriteria Khusus <i>Parkir Off Street</i> Segmen 2 .....	176
Gambar 5.35	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Halte Bus Segmen 2.....	177
Gambar 5.36	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Iklan dan Rambu Segmen 2.....	178
Gambar 5.37	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i> Segmen 2 .....	179
Gambar 5.38	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Median Jalan Segmen 2.....	180
Gambar 5.39	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Persimpangan/ <i>Crossing</i> Segmen 2.....	181



Gambar 5.40	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Seni Publik Segmen 2 .....	182
Gambar 5.41	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Ruang Café Segmen 2 .....	183
Gambar 5.42	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Tata Guna Lahan Segmen 3.....	185
Gambar 5.43	Peta Mapping dan Kriteria Khusus <i>Green Infrastructure</i> Segmen 3.....	186
Gambar 5.44	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Pohon dan Lanskap Segmen 3 .....	187
Gambar 5.45	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Jalur Pejalan Kaki, <i>Furniture &amp; Street Quality</i> Segmen 3 .....	188
Gambar 5.46	Peta Mapping dan Kriteria Khusus <i>Pedestrian Amenities/Perabot Jalan</i> Segmen 3 .....	189
Gambar 5.47	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Fasilitas Sepeda Segmen 3 .....	190
Gambar 5.48	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i> Segmen 3 .....	191
Gambar 5.49	Peta Mapping dan Kriteria Khusus <i>Parkir Off Street</i> Segmen 3 .....	192
Gambar 5.50	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Halte Bus Segmen 3.....	193
Gambar 5.51	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Iklan dan Rambu Segmen 3 .....	194
Gambar 5.52	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i> Segmen 3 .....	195
Gambar 5.53	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Median Jalan Segmen 3 .....	196
Gambar 5.54	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Persimpangan/ <i>Crossing</i> .....	197
Gambar 5.55	Peta Mapping dan Kriteria Khusus Ruang Café.....	198
Gambar 5.56	Proses Perumusan Konsep Rancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.....	199
Gambar 5.57	Pembagian Zona Koridor Jalan Hr. Soebrantas.....	201
Gambar 5.58	Struktur Koridor Jalan Hr. Soebrantas pada Zona Ujung.....	202
Gambar 5.59	Struktur Koridor Jalan Hr. Soebrantas pada Zona Tengah.....	202

Gambar 5.60	Elemen-elemen Konsep Rancangan Koridor Jalan Hr.Soebrantas .....	212
Gambar 5.61	<i>SitePlan</i> Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru .....	214
Gambar 5.62	Rancangan Tata Guna Lahan .....	215
Gambar 5.63	Rancangan <i>Green Infrastructure</i> .....	216
Gambar 5.64	Pohon dan Lanskap pada Zona Ujung.....	218
Gambar 5.65	Pohon dan Lanskap Pada Zona Tengah .....	218
Gambar 5.66	Tanaman Hias dan <i>Vertical Garden</i> .....	218
Gambar 5.67	Rancangan Jalur Pejalan Kaki.....	219
Gambar 5.68	Rancangan Pedestrian Amenities pada Zona Ujung.....	220
Gambar 5.69	Rancangan Pedestrian Amenities pada Zona Tengah.....	221
Gambar 5.70	Rancangan Fasilitas Sepeda .....	222
Gambar 5.71	Rancangan <i>Carriageway</i> /Angkutan Jalan.....	223
Gambar 5.72	Rancangan <i>Parkir Off Street</i> .....	224
Gambar 5.73	Rancangan Halte Bus.....	225
Gambar 5.74	Rancangan Median Jalan.....	226
Gambar 5.75	Rancangan Iklan dan Rambu .....	227
Gambar 5.76	Rancangan Sudut Jalan.....	228
Gambar 5.77	Rancangan Persimpangan/ <i>Crossing</i> .....	229
Gambar 5.78	Rancangan Seni Publik.....	230
Gambar 5.79	Rancangan Ruang Café .....	231

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Dasar Hukum Perancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru .....	52
Tabel 2.2	Dasar Hukum Perancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru (Lanjutan) .....	59
Tabel 2.3	Sintesa Teori.....	64
Tabel 2.4	Studi Terdahulu .....	69
Tabel 3.1	Waktu dan Tahap Penelitian .....	79
Tabel 3.2	Variabel dan Indikator Fisik Penelitian .....	81
Tabel 3.3	Variabel dan Indikator Nonfisik Penelitian.....	84
Tabel 3.4	Kerangka Metode Analisis .....	89
Tabel 4.1	Luas Kecamatan di Kota Pekanbaru 2018 .....	93
Tabel 4.2	Kepadatan Penduduk di Kota Pekanbaru 2018 .....	94
Tabel 4.3	Kebijakan dan Strategi Penataan Ruang Kota Pekanbaru .....	96
Tabel 4.4	Rencana Arah Fungsi Setiap Wilayah Pengembangan .....	98
Tabel 4.5	Rencana Sistem Transportasi Darat.....	101
Tabel 4.6	Rencana Pengembangan Jaringan Pejalan Kaki.....	103
Tabel 4.7	Rencana Jalur Sepeda .....	104
Tabel 5.1	Karakteristik Fisik Segmen 1 Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.....	115
Tabel 5.2	Karakteristik Fisik Segmen 2 Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.....	121
Tabel 5.3	Karakteristik Fisik Segmen 3 Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.....	131
Tabel 5.4	Elemen <i>Streetscape</i> pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.....	137
Tabel 5.5	Jumlah Pejalan Kaki yang Melintas pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas .....	139
Tabel 5.6	Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Hr. Soebrantas Tahun 2019.....	143
Tabel 5.7	Indeks Standar Pencemaran Udara Kota Pekanbaru .....	146
Tabel 5.8	Rata-rata Kecepatan Kendaraan di Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.....	147
Tabel 5.9	Volume Kendaraan Jalah Hr. Soebrantas Jalur Soekarno Hatta-Garuda Sakti.....	148

Tabel 5.10	Volume Kendaraan Jalah Hr. Soebrantas Jalur Garuda Sakti-Soekarno Hatta.....	149
Tabel 5.11	Tabel Analisis Character Appraisal Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.....	150
Tabel 5.12	Elemen <i>Streetscape</i> yang Akan Mendapatkan Kriteria Khusus.....	154
Tabel 5.13	Elemen <i>Streetscape</i> yang Akan Mendapatkan Kriteria Khusus.....	168
Tabel 5.14	Elemen <i>Streetscape</i> yang Akan Mendapatkan Kriteria Khusu .....	184
Tabel 5.15	Konsep Desain Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru .....	203





# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Kota merupakan suatu wilayah yang berfungsi sebagai pusat kegiatan dan pelayanan masyarakat. Dengan meningkatnya jumlah penduduk dan aktivitas ekonomi masyarakat, maka akan terjadi peningkatan kebutuhan terhadap berbagai infrastruktur di kawasan perkotaan (Wahyudi, 2017). Maka dari itu, untuk menciptakan kota yang nyaman diperlukan penyediaan berbagai fasilitas yang memberikan unsur nyaman kepada masyarakat salah satunya adalah ruang publik.

Ruang publik merupakan salah satu bentuk transformasi dari elemen pembentuk fisik ruang perkotaan yang dapat mempengaruhi visual kota secara keseluruhan (Lynch, 1960). Fungsi penting dari ruang publik antara lain adalah sebagai wadah masyarakat untuk bersosialisasi. Pada umumnya, ruang publik dapat dijumpai pada kawasan yang memiliki ruang-ruang terbuka seperti taman sebagai bagian dari Ruang Terbuka Hijau (RTH). Namun, berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan umum No. 12/PRT/M/2009 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Non Hijau di Wilayah Kota/Kawasan Perkotaan terdapat kawasan yang termasuk kedalam bagian Ruang Terbuka Non Hijau (RTNH) yang dapat difungsikan sebagai ruang publik salah satunya adalah kawasan koridor.

Koridor merupakan salah satu pemicu yang membentuk ruang publik suatu kawasan perkotaan. Menurut Darmawan (2003), koridor adalah sebuah jalan yang diapit oleh dinding dari sebelah kiri maupun kanan yang merupakan ruang-ruang di

sekitar jalan. Pada dasarnya koridor merupakan kawasan yang memberikan ruang pergerakan linear dan sarana untuk sirkulasi. Karakteristiknya ditentukan oleh bangunan yang melingkupinya dan aktivitas yang ada pada koridor tersebut (Krier,1979). Sebagai ruang publik, koridor jalan merupakan tempat interaksi sosial antara masyarakat serta dapat diakses secara bebas oleh semua orang (Carr, 1992). Kawasan koridor perlu diperhatikan perencanaannya agar fungsinya sebagai ruang publik tidak tersingkirkan di tengah-tengah kuatnya perkembangan fungsi jalan sebagai ruang pergerakan.

Di Indonesia, pengelolaan dan pengembangan kawasan koridor jalan masih belum maksimal sehingga banyak permasalahan yang ditimbulkan pada koridor tersebut. Permasalahan tersebut dapat berupa peningkatan angka kecelakaan terhadap pengguna koridor akibat tidak adanya jalur pemisah antara pejalan kaki, pesepeda dan pengguna kendaraan bermotor. Konsep penataan ruang yang kurang baik pada kawasan koridor jalan menyebabkan rendahnya keamanan dan kenyamanan terhadap pengguna koridor itu sendiri. Perencanaan koridor jalan yang baik tidak hanya mampu memenuhi kebutuhan para penggunanya, namun juga mampu memberi peningkatan nilai terhadap kegiatan yang berada di jalan tersebut (NACTO,2013). Kawasan dengan tingkat intensitas aktivitas yang tinggi membuat masalah pada koridor jalan menjadi semakin rumit.

Di Kota Pekanbaru masih banyak koridor yang belum dikelola dengan baik salah satunya adalah Koridor Jalan Hr. Soebrantas. Koridor ini terletak di Kecamatan Tampan yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Kampar. Koridor Jalan Hr. Soebrantas merupakan jalan yang termasuk kedalam kelas jalan Arteri Sekunder (RTRW Kota Pekanbaru 2013-2033). Jalan Hr. Soebrantas adalah jalan

yang menghubungkan Kabupaten Kampar dengan Kota Pekanbaru. Koridor tersebut merupakan pintu gerbang barat Kota Pekanbaru yang berhubungan langsung dengan jalan Lintas Barat Sumatera. Dilihat dari kondisi eksistingnya, penggunaan lahan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas ini adalah *mixed use* yang terdiri dari zona Perkantoran, kesehatan, pendidikan, serta perdagangan dan jasa.

Berdasarkan Dokumen Rencana Tata Ruang Nasional (RTRW) Kota Pekanbaru 2013-2033, Kecamatan Tampan sebagai sub pusat pelayanan Kota Pekanbaru memiliki 2 (dua) kawasan strategis pendidikan tinggi yaitu Kawasan Strategis Universitas Riau dan Kawasan Strategis Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim yang mana dua kawasan strategis ini termasuk kedalam kawasan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.

Secara spasial, pengaruh keberadaan perguruan tinggi terhadap perkembangan kawasan antara lain adalah peningkatan jumlah gerai makanan untuk memenuhi permintaan akan kebutuhan makanan terutama bagi mahasiswa, banyaknya aktivitas komersial berupa hotel dan bank, peningkatan pada sistem transportasi, meningkatnya jumlah rumah dan apartemen, dan semakin meningkatnya kualitas sarana prasarana (Ehinmowo & Eludoyin, 2010). Pada dasarnya perkembangan lahan terbangun dalam suatu kawasan disebabkan oleh adanya perubahan penggunaan lahan yang terjadi di kawasan tersebut (Rizki & Asteriani, 2020). Banyaknya perguruan tinggi di Kecamatan Tampan menyebabkan penggunaan lahan di sekitar kawasan tersebut berkembang dengan pesat sehingga menciptakan ruang-ruang yang menjadi daya tarik penduduk untuk beraktivitas pada kawasan tersebut terutama pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.

Berkembangnya kawasan dan tingginya intensitas kegiatan di Koridor Jalan Hr. Soebrantas, menyebabkan ketidakteraturan pada kawasan tersebut. Belum tersedianya jalur khusus pedestrian serta banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang bermunculan di sepanjang koridor jalan tersebut menyebabkan para pejalan kaki terpaksa berjalan di bahu jalan. Kondisi tersebut akan sangat berbahaya karena mengancam keselamatan pengguna koridor yang sedang berjalan kaki. Selain itu, banyaknya pengguna kendaraan yang sering memarkirkan kendaraannya di badan jalan hingga angkutan umum yang berhenti di sembarang tempat turut mengganggu kenyamanan terhadap pengguna jalan di Koridor Jalan Hr. Soebrantas. Kurangnya vegetasi perindang di sepanjang Koridor Jalan Hr. Soebrantas juga berdampak pada turunnya kualitas udara pada kawasan tersebut sehingga perlu dilakukan peningkatan kualitas lingkungan untuk meningkatkan kenyamanan kepada semua pengguna koridor jalan.

Untuk mengatasi permasalahan-permasalahan yang terjadi pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas, dibutuhkan sebuah pengaturan koridor jalan yang menyeluruh. Menyusun sebuah konsep perancangan merupakan salah satu cara untuk mengatur komponen koridor jalan agar dapat tertata dengan baik tanpa meninggalkan unsur kenyamanan dan fungsi sosialnya. Untuk menyusun rancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas agar fungsinya sebagai Jalan Arteri Sekunder dapat terbantu dan fungsi komersial pada kawasan tersebut menjadi lebih optimal, maka dari itulah penulis tertarik untuk melakukan sebuah penelitian yang berjudul **“Konsep Perancangan Koridor Komersial Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru”**



## 1.2 Rumusan Masalah dan Pertanyaan Penelitian

Berkembangnya kawasan dan tingginya intensitas kegiatan di Kecamatan Tampan, menyebabkan ketidakteraturan di beberapa kawasan terutama pada koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru. Keberadaan beberapa perguruan tinggi di seperti Universitas Islam Riau, Sekolah Tinggi Ilmu Farmasi Riau dan Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Riau Akbar menyebabkan intensitas kegiatan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas menjadi sangat tinggi. Akibatnya, berbagai macam permasalahan timbul di sepanjang Koridor Jalan Hr. Soebrantas yang menyebabkan ketidaknyamanan terhadap seluruh pengguna jalan pada koridor tersebut. Tidak tersedianya jalur pedestrian, munculnya pedagang kaki lima (PKL), Parkir dibadan jalan, kurangnya vegetasi perindang di sepanjang koridor jalan dan masih banyak permasalahan lainnya turut membuat suasana pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas semakin tidak nyaman.

Berdasarkan penjelasan singkat dari rumusan masalah di atas maka diperoleh pertanyaan penelitian ini adalah “Bagaimana konsep perancangan pada Kawasan Koridor Jalan Hr. Soebrantas dalam menciptakan ruang interaksi yang baik dan nyaman?”

## 1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah tersusunnya rancangan penataan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru sebagai ruang yang hidup dengan kegiatan Interaksi sosial yang baik dan nyaman bagi seluruh pengguna koridor. Demi mencapai tujuan tersebut, maka terdapat beberapa sasaran sebagai berikut:

1. Teridentifikasinya karakteristik fisik dan nonfisik di Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.
2. Tersusunnya kriteria khusus perancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.
3. Terumuskannya konsep perancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.
4. Tersusunnya rancangan penataan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

Setiap kegiatan penelitian yang dilakukan memiliki manfaat atau kegunaan, baik bagi peneliti maupun pihak lain yang memerlukannya dan sesuai dengan tujuan penelitian yang ingin dicapai, maka dari itu penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat antara lain:

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sarana untuk menambah pengetahuan serta wawasan tentang ilmu perancangan wilayah untuk menata maupun merancang kota yang baik dan nyaman. Selain itu, penelitian diharapkan dapat menjadi referensi terhadap peneliti lainnya yang ingin melakukan penelitian terkait dengan konsep perancangan suatu kawasan.

2. Bagi Pemerintah

Hasil dari penelitian ini merupakan sebuah konsep perancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas yang dapat menjadi masukan kepada Pemerintah Kota Pekanbaru untuk menangani permasalahan yang ada pada Kawasan tersebut.

Penelitian ini diharapkan dapat diimplementasikan langsung pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas

### 3. Bagi Masyarakat

Tersusunnya rancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru memberikan manfaat bagi masyarakat seperti memperkaya wawasan masyarakat bagaimana perencanaan koridor yang baik dan mampu menampung kegiatan sosial masyarakat.

## 1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Dalam ruang lingkup penelitian ini dibagi menjadi 2 bagian penting, yaitu ruang lingkup studi dan ruang lingkup wilayah.

### 1.5.1 Ruang Lingkup Materi

Demi mencapai tujuan dan sasaran penelitian maka dibutuhkan beberapa upaya untuk mengatasi masalah-masalah pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas. Berikut merupakan uraian lingkup materi yang akan digunakan dalam penelitian ini:

- a. Mengidentifikasi karakteristik fisik dan nonfisik di Koridor Jalan Hr. Soebrantas berdasarkan Elemen *streetscape* dan *livable street* dengan menggunakan teknik analisis *Walk-Trough* dan *Mapping* berdasarkan hasil pengamatan secara langsung di lapangan.
- b. Berdasarkan karakteristik fisik dan non fisik Koridor Jalan Hr. Soebrantas maka ditentukan kriteria khusus untuk merumuskan konsep perancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas. Teknik analisis yang digunakan adalah *Character Appraisal* dengan data yang diperoleh dari sasaran pertama.

- c. Merumuskan konsep perancangan di koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru berdasarkan kriteria khusus yang sudah ditetapkan pada sasaran kedua dengan teknik analisis deskriptif yang disesuaikan dengan *best practice* dan peraturan-peraturan terkait.
- d. Menyusun Rancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru berdasarkan susunan konsep rancangan yang didapatkan dari sasaran ketiga dengan menggunakan teknik analisis deskriptif.

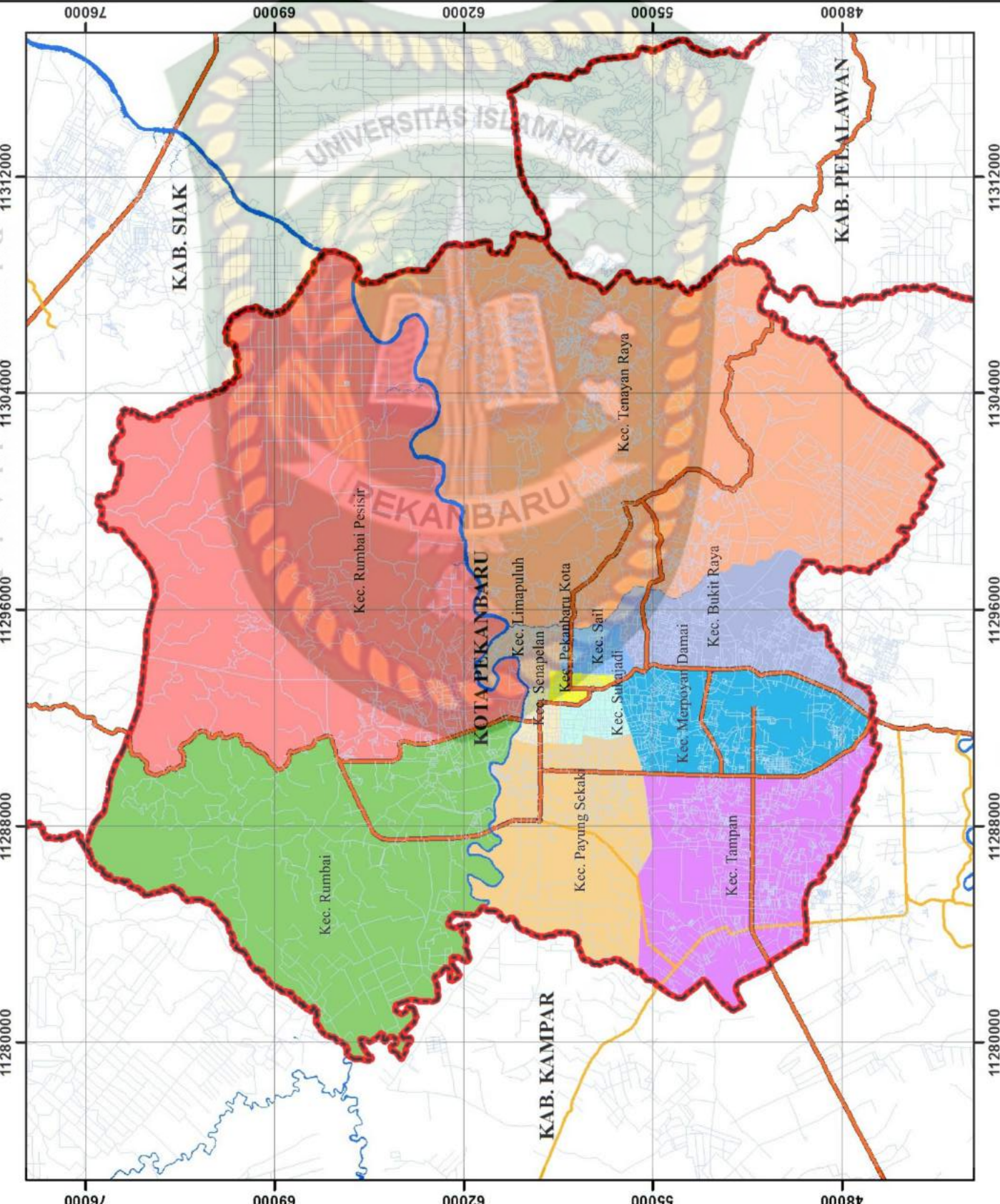
### 1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah studi dalam penelitian ini adalah di Kota Pekanbaru Provinsi Riau. Kota Pekanbaru memiliki luas wilayah 632,26 Km<sup>2</sup> terdiri dari 12 (dua belas) kecamatan dan 83 (delapan puluh tiga) kelurahan dengan batas wilayah administrasi sebagai berikut:

1. Sebelah Utara : Kabupaten Siak dan Kabupaten Kampar
2. Sebelah Timur : Kabupaten Siak dan Kabupaten Pelalawan
3. Sebelah Barat : Kabupaten Kampar
4. Sebelah Selatan : Kabupaten Kampar dan Kabupaten Pelalawan

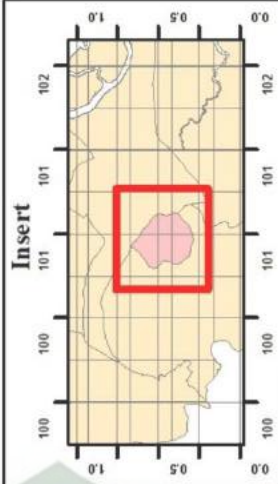
Lokasi penelitian dilakukan pada Koridor ruas Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru dengan batas wilayah studi berawal dari Simpang Tiga Tabek Godang hingga Simpang Empat Garuda Sakti sepanjang 2,9 Kilometer. Pada sisi selatan Koridor Jalan Hr. Soebrantas berbatasan langsung dengan Kelurahan Tuah Karya sedangkan pada sisi sebelah utara Koridor ini berbatasan langsung dengan Kelurahan Simpang baru.





  
**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**  
**FAKULTAS TEKNIK**  
**PRODI PERENCANAAN**  
**WILAYAH DAN KOTA**

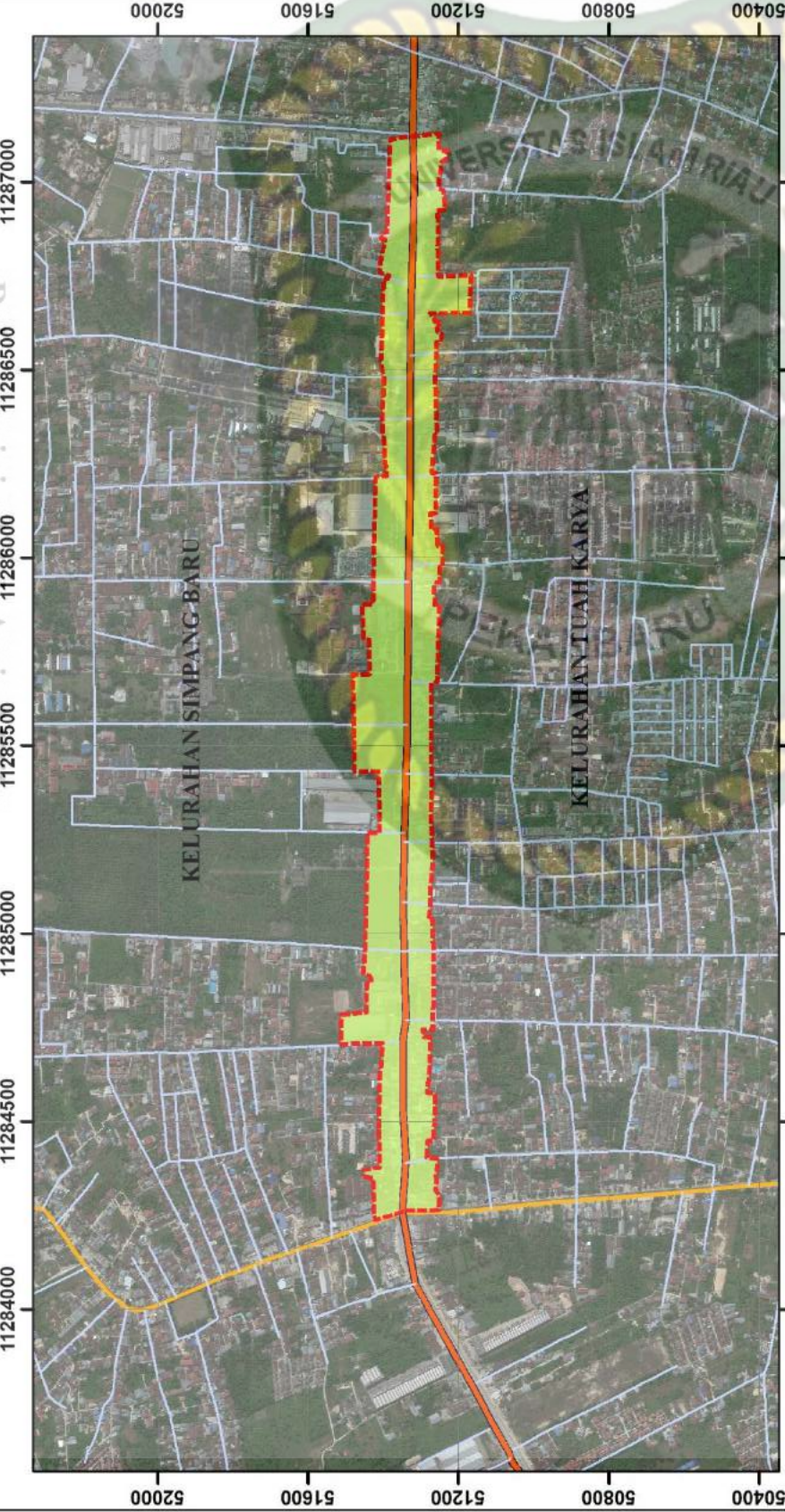
**GAMBAR 1.1**  
**PETA ADMINISTRASI**  
**KOTA PEKANBARU**



**Legenda**

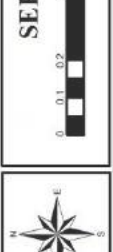
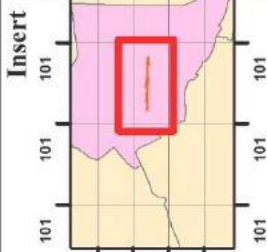
Batas Administrasi	Rumbai Pesisir
Jalan Arteri	Sairi
Jalan Kolektor	Senapelan
Jalan Lokal	Sukaajadi
Sungai	Tampian
Bukitraya	Tenayanraya
Limapuluh	
Merpoyandamai	
Payungsekaki	
PekanbaruKota	
Rumbai	





UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
FAKULTAS TEKNIK  
PRODI PERENCANAAN  
WILAYAH DAN KOTA

GAMBAR 1.2  
PETA KORIDOR  
JALAN HR. SOEBRANTAS



**Legenda**

- Batas Administrasi
- Jalan Arteri
- Jalan Kolektor
- Jalan Lokal
- Sungai
- Koridor Jalan Hr. Soebrantas



## 1.6 Sistematika Penulisan

Penelitian yang berjudul *Konsep Perancangan Koridor Komersial Jalan Hr. Soebrantas di Kota Pekanbaru* ini disusun menggunakan tata bahasa yang baik dan benar yang secara sistematis disusun dan dibagi kedalam enam bagian yaitu pendahuluan, tinjauan pustaka, metodologi penelitian, gambaran umum wilayah penelitian, analisis serta penutup dengan uraian sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, pertanyaan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, kerangka berfikir serta sistematika penulisan

### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bab ini diuraikan mengenai topik penelitian dengan beberapa kata kunci yang akan dilakukan yaitu mengenai kawasan perkotaan, elemen pembentuk kota, definisi koridor jalan, jenis koridor jalan, karakteristik koridor jalan hingga konsep perancangan kawasan koridor jalan.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Pada bab ini menjelaskan tentang metode dan pendekatan yang digunakan dalam penelitian, tahap persiapan penelitian, jenis data penelitian, teknik pengumpulan data, lingkup wilayah studi serta variabel penelitian.

#### **BAB IV GAMBARAN UMUM KORIDOR JALAN HR. SOEBRANTAS**

Bab ini berisi tentang gambaran umum Kota Pekanbaru yang terdiri dari kondisi geografis, kependudukan, penggunaan lahan, arahan kebijakan, dan sistem pelayanan. Sedangkan terkait dengan fokus studi ini disajikan informasi terkait Koridor Jalan Hr. Soebrantas.

#### **BAB V RANCANGAN PENATAAN KORIDOR JALAN HR. SOEBRANTAS**

Bab ini berisi analisis karakteristik fisik dan nonfisik pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas dalam menentukan kriteria khusus untuk merumuskan konsep rancangan berdasarkan hasil penilaian yang telah dilakukan.

#### **BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN**

Bagian ini berisi kesimpulan dari hasil penelitian dan saran dalam merumuskan konsep perancangan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.



## BAB II

### TINJAUAN TEORI

#### 2.1 Teori

##### 2.1.1 Ruang Publik Kota

Ruang publik secara singkat merupakan suatu ruang yang berfungsi untuk kegiatan masyarakat yang berkaitan dengan sosial, ekonomi, dan budaya. Sikap dan perilaku manusia yang dipengaruhi oleh perkembangan teknologi juga berpengaruh terhadap tipologi ruang kota yang direncanakan. Aksesori ruang publik yang harus disediakan semakin berkembang, baik dari segi kualitas desain, bahan dan perawatannya. Misalnya: papan-papan informasi dan reklame, tempat sampah, telpon boks, lampu-lampu dan sebagainya. Tipologi ruang publik ini memiliki banyak variasi yang kadang-kadang memiliki perbedaan yang tipis sehingga seolah-olah memberi pengertian yang tumpang tindih (Anggriani, 2010).

Menurut Stephen Carr dalam Anggriani (2010) ruang publik dibagi menjadi beberapa tipe dan karakter sebagai berikut:

#### 1. Taman Umum (*Public Parks*)

Berupa Lapangan / taman di pusat kota dengan skala pelayanan yang beragam sesuai dengan fungsinya. Tipe ini ada tiga macam yaitu:

##### a. Taman Nasional (*National Park*)

Skala pelayanan taman ini adalah tingkat nasional, lokasinya berada di pusat kota. Bentuknya berupa zona ruang terbuka yang memiliki peran sangat penting dengan luasan melebihi taman-taman kota yang lain, dengan kegiatan yang dilaksanakan berskala nasional.

b. Taman Pusat Kota (*Downtown Parks*)

Taman ini berada di kawasan pusat kota, berbentuk lapangan hijau yang dikelilingi pohon-pohon peneduh atau berupa hutan kota dengan pola tradisional atau dapat pula dengan desain pengembangan baru. Areal hijau kota yang digunakan untuk kegiatan-kegiatan santai dan berlokasi di kawasan perkantoran, perdagangan, atau perumahan kota. Contohnya lapangan hijau di lingkungan perumahan atau perdagangan/perkantoran.

c. Taman Lingkungan (*Neighborhood Parks*)

Ruang terbuka yang dikembangkan di lingkungan perumahan untuk kegiatan umum seperti bermain anak-anak, olahraga dan bersantai bagi masyarakat di sekitarnya. Contohnya taman di kompleks perumahan.

d. Taman Kecil (*Mini Parks*)

Taman kecil yang dikelilingi oleh bangunan-bangunan, termasuk air mancur yang digunakan untuk mendukung suasana taman tersebut. Contohnya taman-taman di sudut-sudut lingkungan/*setback* bangunan.

**2. Lapangan dan Plaza (*Square and Plazas*)**

Merupakan bagian dari pengembangan sejarah ruang publik kota plaza atau lapangan yang dikembangkan sebagai bagian dari perkantoran atau bangunan komersial. Dapat dibedakan menjadi Lapangan Pusat Kota (*Central Square*) dan Plaza pengikat (*Corporate Plaza*).

a. Lapangan Pusat Kota (*Central Square*)

Ruang publik ini sebagai bahan pengembangan sejarah berlokasi di pusat kota yang sering digunakan untuk kegiatan-kegiatan formal seperti upacara upacara peringatan hari nasional, sebagai *rendezvous point* koridor-koridor

jalan di kawasan tersebut. Disamping untuk kegiatan-kegiatan masyarakat baik sosial, ekonomi, maupun apresiasi budaya. Contohnya adalah alun alun Kota Purworejo (Darmawan, 2003).

b. Plaza Pengikat (*Corporate Plaza*)

Plaza ini merupakan pengikat dari bangunan bangunan komersial atau perkantoran, berlokasi di pusat kota dan pengelolaannya dilakukan oleh pemilik kantor atau pemimpin kantor tersebut secara mandiri.

**3. Peringatan (*Memorial*)**

Ruang publik yang digunakan untuk memperingati memori atau kejadian penting bagi umat manusia atau masyarakat di tingkat lokal atau nasional, (contoh Tugu pahlawan Surabaya, Tugu Muda Semarang).

**4. Pasar (*Markets*)**

Ruang terbuka atau ruas jalan yang dipergunakan untuk transaksi biasanya bersifat temporer atau hari tertentu. Contoh: kegiatan pasar *krempyeng* (sementara) yang berlokasi di depan Java Mall dan pasar Peterongan Semarang di waktu fajar.

**5. Jalan (*Streets*)**

Ruang terbuka sebagai prasarana transportasi. Menurut Stephen Carr (1992) dan Rubenstein.H (1992) tipe ini dibedakan menjadi Pedestrian Sisi Jalan (*Pedestrian Sidewalk*), Mal Pedestrian {Pedestrian Mall}, Mal Transit (Mall Transit), Jalur Lambat (*Traffic Restricted Streets*) dan Gang Kecil Kota (*Town Trail*).

## 6. Tempat Bermain

Ruang publik yang berfungsi sebagai arena anak-anak yang dilengkapi dengan sarana permainan, biasanya berlokasi di lingkungan perumahan. Tipe ini terdiri dari Tempat Bermain (*Playground*) atau Halaman Sekolah (*Schoolyard*). (Darmawan, 2005; Simonds.J.O, 1961)

### a. Tempat Bermain

Ruang publik ini berlokasi di lingkungan perumahan, dilengkapi peralatan tradisional seperti papan luncur, ayunan, dan fasilitas tempat duduk, disamping dilengkapi dengan alat permainan untuk kegiatan petualangan.

### b. Halaman Sekolah

Ruang publik halaman sekolah yang dilengkapi dengan fasilitas untuk pendidikan lingkungan atau ruang untuk melakukan komunikasi.

## 7. Ruang Komunitas

Ruang kosong di lingkungan perumahan yang didesain dan dikembangkan serta dikelola sendiri oleh masyarakat setempat. Ruang komunitas ini berupa taman masyarakat (*Community Garden*). Ruang ini dilengkapi dengan fasilitas penataan taman termasuk gardu pemandangan, areal bermain, tempat-tempat duduk dan fasilitas estetis lain. Ruang ini biasanya dikembangkan di tanah milik pribadi atau tanah tak bertuan yang tidak pernah dirawat (Cullen, 1986).

## 8. Jalan Hijau dan Jalan Taman

Merupakan jalan pedestrian yang menghubungkan antara tempat rekreasi dan ruang terbuka, yang dipenuhi dengan taman dan penghijauan.



## 9. Atrium/Pasar di Dalam Ruang

Tipe ini dibedakan menjadi dua yaitu atrium dan pasar/pusat perbelanjaan di pusat kota (*Market Place/downtown shopping center*) (Darmawan, 2005).

### a. Atrium

Ruang dalam suatu bangunan yang berfungsi sebagai atrium, berperan sebagai pengikat ruang-ruang di sekitarnya yang sering digunakan untuk kegiatan komersial dan merupakan *pedestrian area*. Pengelolaannya ditangani oleh pemilik gedung atau pengembang/investor.

### b. Pasar/pusat perbelanjaan di pusat kota

Biasanya memanfaatkan bangunan tua yang kemudian direhabilitasi ruang luar atau ruang dalamnya sebagainya, ruang komersial. Kadang-kadang dipakai sebagai festival pasar dan dikelola sendiri oleh pemilik gedung tersebut.

## 10. Ruang Di Lingkup Rumah

Ruang publik ini merupakan ruang terbuka yang mudah dicapai dari rumah, seperti sisa kavling di sudut jalan atau tanah kosong yang belum dimanfaatkan dapat dipakai sebagai tempat bermain bagi anak-anak atau tempat komunikasi bagi orang dewasa atau orang tua.

## 11. *Waterfront*

Ruang ini berupa pelabuhan, pantai, bantaran sungai, bantaran danau atau dermaga. Ruang terbuka ini berada di sepanjang rute aliran air di dalam kota yang dikembangkan sebagai taman untuk waterfront (Torre.L.A, 1989)

## 2.1.2 Koridor/*Street*

### 2.1.2.1 Definisi Koridor/*Streets*

Pemahaman terkait jalan/koridor berawal dari Vitruvius yang mendiskripsikan tiga jenis jalan yang ada pada latar belakang (*background*) dalam sebuah pertunjukan teater, yaitu gambaran jalan yang bersuasana *tragic* (tragis), *comic* (lucu/gembira), dan *satyric* (sindiran). Kemudian pada masa klasik pemahaman ini berkembang, Alberti dan Palladio membedakan jalan menjadi dua jenis, yaitu (Moughtin, 1992) :

#### 1. Jalan yang menghubungkan antar kota

Jalan ini merupakan jalan dimana penggunanya dapat menikmati keindahan yang dimiliki oleh kota-kota yang dihubungkannya, misalnya keindahan suasana pedesaan, perumahan, laut, bukit, dan lain sebagainya. Selain itu, jalan ini harus lebar dan memberikan kenyamanan bagi penggunanya, seperti harus terdapat pepohonan yang dapat melindungi pengguna dari teriknya sinar matahari, harus dapat memberikan efek rekreasional bagi pengguna, dan lain-lain.

#### 2. Jalan yang berada di dalam kota

Jika suatu kota terkesan kuat dan besar, jalan yang sesuai merupakan jalan yang lurus dan lebar sehingga kesan kekuatan dan kehebatan kota tersebut tersampaikan dengan baik. Sedangkan, jika suatu kota tergolong kota kecil, maka desain jalan yang ada lebih baik berupa jalan yang lurus yang dapat dilalui angin. Selain itu, lebih baik lagi apabila terdapat kelokan dan perpotongan di bagian jalannya sehingga dapat dilalui angin dari beberapa arah yang berbeda.

Pada masa selanjutnya, jalan dalam bahasa Inggris mempunyai dua definisi utama, yaitu roads dan streets (Moughtin, 1992) :

1. *Roads*

Merupakan jalan yang menghubungkan antar tempat atau kota sebagai sarana komunikasi para pengguna yang bepergian dengan kuda, berjalan kaki, dan naik kendaraan. Biasanya dihubungkan oleh jembatan, terowongan dan lain-lain.

2. *Streets*

Merupakan jalan yang ada di dalam kota atau pedesaan. Jalan ini menghubungkan antar rumah, pertokoan yang berdekatan. Selain itu, juga dapat dikatakan sebagai ruang tiga dimensional yang terbentuk diantara bangunan-bangunan di sisi kanan dan kirinya.

Koridor adalah suatu ruang atau space yang memanjang secara linier membentuk semacam lorong yang terbentuk bila-mana ada suatu ruangan yang memanjang dan dibatasi oleh lahan di kedua sisi ruang tersebut. Koridor ada yang bersifat alami seperti sungai-sungai yang membelah sebuah kota dan ada juga yang terbentuk karena karya manusia. Salah satu koridor yang erat kaitannya dengan arsitektur kota adalah jalan atau jalur transportasi di dalam kota (Wiharnanto, 2000: Yahya, 2015).

Menurut Spreiregen (1965) dalam Faqihuddin 2016, koridor adalah salah satu komponen dari urban yang berbentuk linear yang tertutup di kedua sisinya tetapi dipersatukan oleh dinding-dinding di sekitarnya. Sedangkan menurut Jacobs (1995) dalam Faqihuddin 2016, kriteria sebuah koridor adalah :

- 1) Adanya perbandingan proporsi antara tinggi bangunan dengan lebar jalan.

- 2) Mempunyai fungsi.
- 3) Bangunan di sekitar koridor memiliki kesatuan yang saling melengkapi.

Apabila di negara bagian barat memiliki istilah *roads* dan *streets*, maka Indonesia memiliki klasifikasi tersendiri terkait jalan. Berikut adalah klasifikasi jalan berdasarkan fungsinya yang bersumber dari Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan:

- 1) Arteri Primer

Jalan arteri primer merupakan jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antar pusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah.

- 2) Arteri Sekunder

Jalan arteri sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.

- 3) Kolektor Primer

Jalan kolektor primer merupakan jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal.

- 4) Kolektor Sekunder

Jalan kolektor sekunder merupakan jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.



5) Lokal Primer

Jalan lokal primer adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antar pusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antar pusat kegiatan lingkungan.

6) Lokal Sekunder

Jalan lokal sekunder merupakan jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan.

### 2.1.2.2 Fungsi Koridor/*Streets*

Jalan adalah sebagai pembentuk dan penentu wajah (citra, imaji) kota. Jika berkunjung pada suatu kota, hal yang paling dapat diingat adalah jalan-jalan yang ada di kota tersebut. Jika kondisi jalan pada suatu kota buruk, maka wajah kota yang terkesan juga buruk (Jane Jacobs). Pada umumnya, koridor jalan terbagi menjadi dua fungsi, yaitu *street as link* atau jalan sebagai penghubung bagi kendaraan bermotor ataupun bagi para pejalan kaki, maupun *Street as place* yang merupakan koridor jalan yang berfungsi sebagai tempat bagi para pejalan kaki menghabiskan waktunya untuk berkegiatan pada koridor jalan tersebut (Jones & Boujenko, 2005). Jalan tidak akan terasa nyaman dan hidup apabila tidak ada aspek sosial di dalamnya. Salah satu aspek sosial yang dimaksud adalah komunitas masyarakat. Walaupun di tepi jalan terdapat pedestrian, di sepanjang jalan terdapat ruang publik,

tetapi tetap tidak akan terasa ramah dan nyaman jika tidak ada komunitas masyarakat yang mengunjungi atau menggunakannya. Jadi, elemen sosial menjadi sangat penting dalam menentukan fungsi jalan karena masyarakatlah yang secara otomatis memilikinya, menggunakannya, dan sekaligus mengontrolnya.

Jalan sebagai sebuah tempat (*Place*) diartikan sebagai jalan yang tidak hanya menjadi sarana untuk sirkulasi kendaraan bermotor saja, namun menjadi suatu tempat tujuan dari jalan itu sendiri, atau dapat dikatakan *Street as place* berfungsi sebagai tempat aktivitas yang terjadi pada ruang-ruang di dekat jalan tersebut. Para pengguna fungsi jalan sebagai suatu tempat pada umumnya menggunakan fasilitas yang disediakan disepanjang jalan tersebut dan dapat diakses dengan berjalan kaki (Jones dan Boujenko, 2005). Jalan bukan hanya sebagai jalur pergerakan tetapi juga sebagai area dimana para pengguna dapat berhenti sejenak di tengah-tengah pergerakan tersebut. Selain sebagai jalur lalu lalang kendaraan, jalan juga harus memperhatikan aspek sosial yang terjadi di sekitarnya, misalnya interaksi antar pejalan kaki, memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki, dan sebagainya. Jadi, hal pertama yang seharusnya diperhatikan adalah kenyamanan sosial (*social peace*), masyarakat sebagai pengguna jalannya, mengontrolnya, dan memilikinya.

### **2.1.2.3 Tipe Bentuk Koridor/*Streets***

Tidak ada standar baku yang membagi tipe jalan secara pasti. Banyak jalan yang sudah didesain dan dibangun yang akhirnya disukai, dijadikan sebagai bahan tulisan, dan diabadikan (difoto), tetapi analisa mengenai bentuk jalan masih sedikit dihasilkan (Moughtin, 1992). Secara fisik, ada dua tipe jalan, yaitu:

- 1) Jalan yang dibentuk oleh kompleksitas bangunan disekitarnya (*blocks*).
- 2) Jalan yang terbentuk sebagai dampak tiga dimensional bangunan yang ada disekitarnya dan di dalamnya terdapat ruang terbuka dan lanskap.

Menurut Moughtin dalam bukunya *Urban Design : Green Dimension*, terdapat tiga unsur utama yang diperhatikan dalam mendesain jalan, yaitu:

- 1) Fungsi sosial dan ekonomi jalan
- 2) Peran fisik dan visual jalan
- 3) Kemampuan jalan dalam mengakomodasi teknologi, seperti *lighting* dan sebagainya.

#### **2.1.2.4 Koridor Kawasan Komersial**

Koridor komersial adalah suatu koridor jalan yang pemanfaatannya lebih dominan kepada fungsi kegiatan komersial seperti perdagangan dan jasa, perkantoran dan pusat pekerjaan di perkotaan. Bentuk koridor komersial dimulai dari area-area komersial menuju pusat urban berupa kompleks bangunan perkantoran dan pusat-pusat pelayanan jasa perdagangan yang terbentuk di sepanjang koridor, disertai kondisi aktivitas padat (Bishop,1989: Anugrah, 2017). Koridor komersial diantaranya terdiri dari jalur pejalan kaki sebagai wadah aktivitas dan pergerakan manusia serta jalan sebagai wadah transportasi kendaraan utama yang melewati kawasan kota.

Fungsi komersial yang tumbuh pada koridor tidak hanya berpengaruh pada fungsi dan aktivitas melainkan juga pada kepadatan, ruang, dan bentuk yang terjadi. Sehingga, perkembangan koridor komersial perkotaan dan kriteria apa saja yang harus dicapai dalam merancang sebuah koridor komersial perkotaan yang baik



perlu di pahami. Kawasan komersial pada perkotaan tumbuh dengan pesat dan menjadi suatu pusat yang memiliki daya untuk menarik elemen-elemen pertumbuhan dalam perkotaan terutama elemen perekonomian dan kualitas sumber daya manusianya (Kuklinski,1972). Pola perkembangan yang umum ditemukan pada koridor komersial adalah pola *ribbon development* dimana perkembangan yang ditemukan berupa persebaran ragam aktifitas di sepanjang koridor jalan raya yang terkadang tidak terencana dalam pertumbuhannya dan biasanya bergantung pada arus lalu lintas yang ada (Verbeek,2014)

#### **2.1.2.5 Kesatuan dalam Desain Koridor/Streets**

Banyak faktor yang mempengaruhi terbentuknya kesatuan dalam desain jalan, salah satu faktor yang penting adalah bentuk bangunan harus muncul sebagai elemen permukaan bukan sebagai suatu bentuk massa bangunan. Jika bangunan memiliki kesan tiga dimensional yang kuat dan sangat mendominasi maka jalan yang ada di depannya akan kehilangan peran pentingnya. Jika bangunan-bangunan yang ada di sepanjang jalan memiliki variasi bentuk dan langgam, maka jalan yang ada di depannya akan kehilangan identitas (Moughtin, 1992).

Masalah utama yang dihadapi dalam mengkombinasikan dan menyatukan desain bangunan-bangunan individual yang ada di suatu koridor adalah adanya perbedaan selera desain sehingga pada umumnya yang terjadi adalah ketidakharmonisan yang akan berujung pada hilangnya identitas kawasan tersebut. Lain lagi halnya apabila suatu koridor didesain oleh satu orang arsitek dan pemilik koridor tersebut adalah perseorangan. Dalam mendesain koridor, hal utama yang

ditekankan adalah bagaimana lebih memperhatikan estetika kawasan secara keseluruhan dari pada estetika setiap bangunannya.

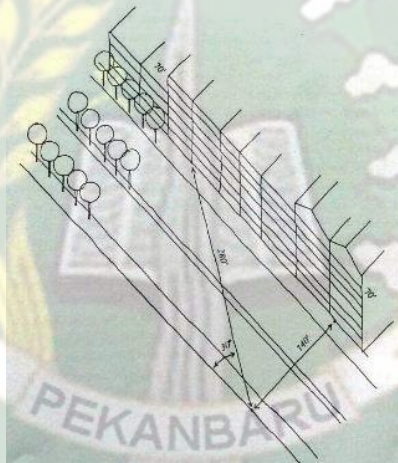
Beberapa faktor yang berpengaruh dalam mendesain suatu koridor adalah (Moughtin, 1992) :

- 1) Kegunaan lahan
- 2) Aturan pengembangan kawasan
- 3) Pengembangan lingkungan sekitar kawasan
- 4) Perubahan strata sosial
- 5) Pola distribusi populasi

#### **2.1.2.6 Koridor Jalan Sebagai Ruang Publik**

Ruang publik yang ada pada sebuah kota bertransformasi ke dalam berbagai bentuk, seperti taman, *plaza*, *pedestrian mall*, ataupun taman bermain (Carr dkk, 1992). Salah satu bentuk ruang publik utama perkotaan adalah street atau ruang jalan. *Department for Transport of UK Government* (2007) membedakan perspektif antara *road* dan *street* pada ruang perkotaan. *Road* didefinisikan sebagai jalan raya yang memiliki fungsi untuk mengakomodasi pergerakan dari lalu lintas kendaraan. *Street* didefinisikan sebagai ruang jalan yang dibatasi oleh bangunan dan ruang publik disisinya, dengan pergerakan sebagai fungsi kunci dan didukung fungsi penting lainnya, yakni jalan sebagai sebuah tempat. Jacobs (1996) dalam Putri (2017) menyatakan bahwa ruang jalan pada ruang perkotaan dapat didefinisikan oleh bangunan-bangunan yang membatasinya, sehingga memperlihatkan secara tepat bagian yang menjadi area tepi dan badan jalan, yang dapat membentuk fokus ruang jalan sebagai sebuah tempat.

Batasan dari ruang jalan dapat dijelaskan dengan dua cara, yakni secara vertikal dan horizontal (Jacobs, 1996: Putri, 2017). Secara vertikal ruang jalan dapat didefinisikan dengan tinggi bangunan atau keberadaan dinding atau pohon yang berada sepanjang jalan tersebut, sedangkan secara horizontal ruang jalan didefinisikan dengan panjang dan ruang antara apapun yang menjadi batasan vertikal dari ruang jalan tersebut. Elemen-elemen yang digunakan untuk mendefinisikan batasan ruang jalan, antara lain bangunan, pepohonan, atau keduanya secara bersamaan.



**Gambar 2.1 Pendefinisian Ruang Jalan**

*Sumber: (Jacobs, 1996: Putri, 2017)*

Dalam sejarah perkembangan kota, ruang jalan menjadi elemen penting yang berperan dalam keberhasilan pembangunan perkotaan. Pembangunan kota tidak dapat terjadi tanpa tatanan fisik yang terencana dan interkoneksi sistem jaringan jalan dari kota tersebut. Secara historis, kota-kota yang ada pada saat ini diorganisir atau didesain di sekitar ruang jalan utama yang ada. Hal ini erat kaitannya dengan tipe fungsi utama ruang jalan pada saat itu, yakni memfasilitasi perdagangan, tempat interaksi sosial, dan jalur mobilitas perkotaan (Carr dkk., 1992). Sedangkan pada saat ini, ruang jalan pada sebuah kota dapat memiliki luasan



hingga sepertiga dari luas total ruang perkotaan. Hal ini menjadikan ruang jalan tidak hanya berfungsi sebagai utilitas publik yang menghubungkan kegiatan perekonomian kotanya atau sekedar jalur yang menghubungkan antara satu tujuan dengan tujuan lainnya, namun juga berfungsi sebagai ruang publik yang memfasilitasi pertukaran sosial dan ekonomi dari masyarakat kota (Jacobs, 1996: Putri 2017). Sebagai sebuah ruang publik, di ruang jalan masyarakat melakukan interaksi sosial dan membangun kehidupan sosial bermasyarakat (Carr dkk., 1992).

Fungsi ruang jalan sebagai ruang publik ditandai dengan rancangan bangunan yang menghadap langsung ke jalan, sehingga aktivitas masyarakat yang terjadi akan secara langsung bersinggungan dengan ruang jalan yang ada. Selain itu, ruang jalan juga menyediakan setting yang dapat digunakan untuk memenuhi berbagai kebutuhan masyarakat, seperti pejalan kaki, sepeda, pengguna transportasi umum, maupun pengguna kendaraan pribadi, sehingga dapat mengakomodasi berbagai aktivitas yang dibawa oleh masing-masing masyarakat (*Department for Transport of UK Government, 2007*). Berdasarkan hal tersebut, maka ruang jalan menggambarkan 80% dari ruang publik yang terdapat di sebuah kota (Boujuenko, 2011) sehingga dapat dikatakan bahwa sebagian besar aktivitas perkotaan sangat terkait erat dengan keberadaan jaringan jalannya.

Berdasarkan penjelasan penjelasan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa ruang jalan memiliki dua fungsi utama bagi perkotaan, yakni sebagai *link* dan *place*. Sebagai *link* atau penghubung, ruang jalan berfungsi bagi pergerakan dan didesain agar masyarakat sebagai pengguna dapat melewatinya secepat dan semudah mungkin. Sedangkan sebagai *place* atau tempat, jalan menjadi tujuan bagi masyarakatnya untuk berbagai tujuan, sehingga masyarakat dapat menghabiskan

waktu dengan menjadi bagian dari berbagai kegiatan yang ada (Jones dan Boujenko, 2011). Berdasarkan kedua fungsi utama ruang jalan tersebut, maka perancangan ruang jalan pada sebuah kota menjadi sesuatu yang vital untuk diperhatikan.

Perancangan ruang jalan sebagai ruang publik perkotaan, menurut Jones dkk. (2008) memiliki cakupan area perancangan yang tidak hanya sekedar ruang jalan tradisional atau rencana tata guna lahannya saja, namun mencakup segala sesuatu yang terjadi di sekitar area jalan. Berdasarkan penjelasan tersebut, maka bentuk ruang jalan yang dapat berfungsi sebagai ruang publik di perkotaan adalah koridor jalan. Koridor jalan dapat didefenisikan sebagai ruang jalan yang dibatasi oleh bangunan yang berderet memanjang di sisi kiri-kanannya dengan fungsi penggabungan antara retail, perdagangan dan perkantoran. Secara umum, koridor jalan berfungsi untuk menghubungkan dua kawasan dan mengarahkan (orientasi) pergerakan yang ada (Moughtin, 1992; *Urban Hamilton Officieal Plan*, 2011).



a. Lingkup konvensional jalan raya atau *road*  
 b. Lingkup konvensional *landuse*  
 c. Lingkup perencanaan jalan sebagai tempat/ruang publik

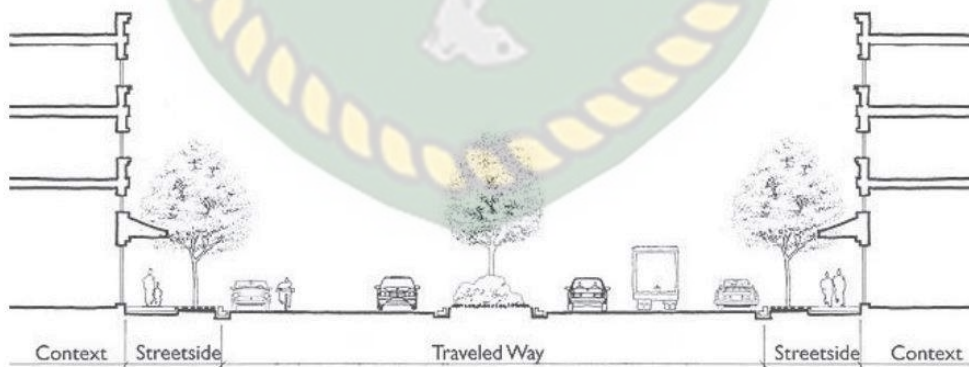
**Gambar 2.2 Lingkup Ruang Jalan Sebagai Ruang Publik**

*Sumber: (Jones dkk., 2008)*

Berdasarkan defenisi di atas, secara spesifik koridor jalan yang dapat dirancang sebagai ruang publik adalah koridor komersial. Koridor komersial dapat ditemui pada sebagian besar ruang perkotaan, termasuk di dalamnya adalah ruang-

ruang jalan utama yang melewati pusat kota. Koridor komersial diruang perkotaan terbentuk pada area ruang jalan yang menuju pusat kota dengan barisan kompleks perkantoran dan pusat pelayanan perdagangan dan jasa (Bishop, 1989). Area perancangan koridor komersial mencakup jalur pejalan kaki untuk aktivitas dan pergerakan masyarakat, dan jalan untuk transportasi utama kendaraan yang melintasi ruang perkotaan.

Area perancangan koridor jalan sebagai ruang publik dibagi menjadi dua, yakni *traveledway* dan *streetside*. *Traveledway* didefinisikan sebagai jalur sentral dari koridor jalan perkotaan yang berfungsi sebagai jalur pergerakan bagi seluruh kendaraan yang melintas. Bagian ruang jalan yang termasuk dalam *traveledway* adalah badan jalan yang berbeda antara *curbs* dan berbatasan dengan *Streetside*. *Streetside* didefinisikan sebagai jalur yang berada diantara *curbs* dan batas garis bangunan, dimana fungsi dan dimensi dari *streetside* sangat bervariasi bergantung pada zona dan tata guna lahan yang ada di sekitarnya (ITE, 2010; Putri 2017).



**Gambar 2.3** Pembagian Area Perancangan Koridor Ruang Jalan

Sumber: (ITE, 2010; Putri, 2017)



## 2.1.3 Karakteristik Koridor

### 2.1.3.1 Karakteristik Fisik Koridor

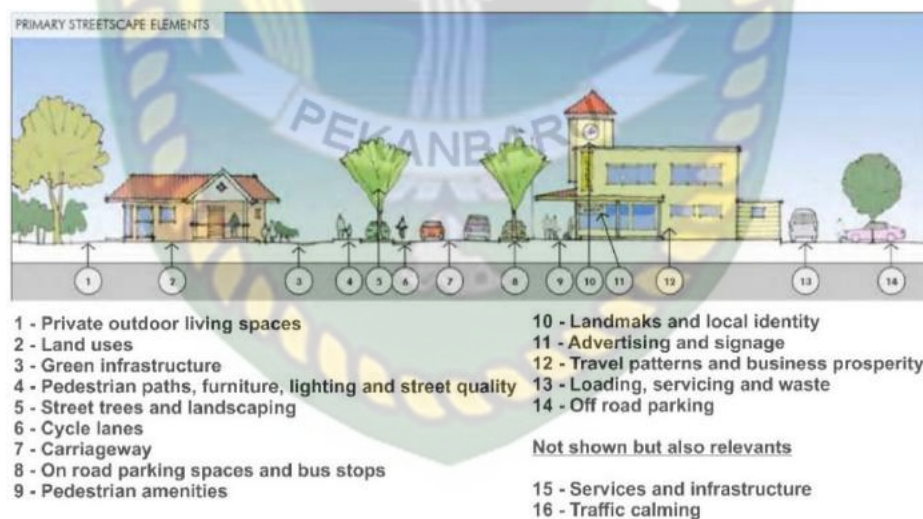
Karakteristik fisik suatu koridor merupakan suatu gambaran dari struktur sebuah koridor. Terdapat banyak pemahaman yang membagi suatu elemen jalan ataupun koridor untuk memahami kondisi fisik dari suatu jalan ataupun koridor tersebut. *Streetscape* berkaitan erat terhadap suatu jalan atau koridor. Karakter suatu jalan ditentukan oleh elemen-elemen lingkungan sekitarnya. Membahas *streetscape* tidak hanya membahas elemen jalannya saja tetapi mencakup semua elemen yang ada di sekitar jalan tersebut, misalnya *street furniture*, jalur pedestrian, jalur tanaman, pertokoan, bangunan, dan lain sebagainya. Semua elemen tersebut bertujuan untuk memberikan manfaat bagi masyarakat berupa (Kapiti Coast District Council, 2008) :

1. *Health benefits*
2. *Social benefits*
3. *Economic benefits*
4. *Property value benefits*
5. *Environmental benefits*

Dalam Rehan (2013), *Streetscape* adalah kesatuan elemen yang menciptakan pengalaman visual menarik. Elemen-elemen tersebut antara lain, struktur keseluruhan jalan yang dapat termasuk bangunan, jalan, dan juga instalasi didalamnya (Charlwood, 2004). Jalan dialami oleh pengguna sebagai ruang kota ruang tiga dimensi berbentuk linier yang tersusun oleh deretan bangunan, pepohonan, trotoar dan elemen-elemen lain di sepanjang jalan. Representasi visual ruang jalan secara tiga dimensi dinyatakan dengan istilah *streetscape*. Istilah ini

diilhami oleh istilah-istilah yang telah lebih lama digunakan yaitu *landscape*, *townscape* atau *cityscape* yang merujuk pada penampilan dan keterkaitan elemen-elemen ruang luar yang menentukan karakter suatu ruang kota (Bucher, 1996), dan dalam hal ini *streetscape* merujuk pada elemen-elemen pembentuk jalan yang memiliki kontribusi visual dan amenity jalan (CABE, 2002; Arbach, 2005).

Elemen-elemen *streetscape* meliputi semua elemen fisik yang ada di sekitar jalan tersebut. Jadi, jika membahas tentang *streetscape* tidak bisa dengan hanya melihat elemen jalannya saja tetapi juga semua elemen fisik yang ada di kiri kanan jalan, meliputi bangunan, vegetasi, ruang sosial, dan lain-lain. Pada penelitian ini, elemen fisik *streetscape* di ambil dari dua sumber, yang pertama yaitu menurut *Kapiti Coast District Council* (2008) *streetscape* terdiri dari beberapa elemen yaitu:



**Gambar 2.4 Elemen Streetscape**

Sumber: *Kapiti Coast District Council* (2008)

1. Ruang Luar Pribadi (*Private Outdoor living space*)

Ruang luar pribadi berkaitan dengan penyediaan ruang tamu luar ruang pribadi yang sesuai dan dapat digunakan untuk penghuni, biasanya paling baik

terletak jauh dan terlindung dari tepi jalan. Lokasi yang sesuai dari ruang tamu luar ruangan memungkinkan penggunaan lahan untuk berinteraksi dengan jalan secara positif.

2. Tataguna Lahan (*Land Use*)

Tataguna lahan ini terkait dengan persyaratan koneksi dan akses yang dimiliki oleh berbagai aktivitas penggunaan lahan dengan tipe jalan yang berbeda. Desain penggunaan lahan terkait berdampak pada tingkat kenyamanan dan cara fungsi jalan.

3. *Green Infrastructure*

Hal ini berhubungan dengan penghindaran yang diinginkan dari permukaan besar yang kedap air seperti yang biasanya ditemukan di lingkungan jalan raya dan keinginan untuk secara berkelanjutan menangani limpasan air hujan dengan menggunakan teknik desain lingkungan berdampak rendah. Tingkat kenyamanan dipertahankan saat dipertahankan dan diintegrasikan ke dalam jaringan jalan.

4. Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian Path*)

Jalur pejalan kaki berkaitan dengan penyediaan infrastruktur berorientasi pejalan kaki yang berkualitas dan bervariasi yang terdapat di lingkungan jalan raya yang bertujuan untuk mempromosikan dan mendorong peningkatan penggunaan fasilitas dan jaringan pejalan kaki.

5. Pohon dan Lanskap (*Street Trees and Landscaping*)

Hal ini berkaitan dengan pelunakan lingkungan yang seringkali keras dan hambar yang berdekatan dengan jalan yang ada dengan memanfaatkan tanggul jalan sebagai lokasi yang layak untuk membangun pepohonan dan lansekap jalan.



Selain itu, ini terlihat pada peningkatan karakter dan kemudahan yang terkait dengan pohon jalanan yang berkualitas.

6. Lajur Sepeda (*Cycle Lanes*)

Hal ini terutama terkait dengan penyediaan moda pergerakan alternatif di sepanjang jalan yang ada yang berkelanjutan, berdampak rendah, dan meningkatkan kesejahteraan sosial jika dimasukkan dengan aman ke dalam jalan. Desainnya dapat bervariasi dan menggabungkan tepi berkualitas yang meningkatkan kenyamanan lingkungan jalan raya.

7. Jalan Raya (*Carriageway*)

Angkutan jalan berkaitan dengan penyediaan berbagai jenis jalan, dengan maksud untuk memindahkan sejumlah besar kendaraan, secara historis mengabaikan moda transportasi alternatif selama proses desain. Jalur lalu lintas yang berbeda menghasilkan efek positif atau negatif tergantung pada sejumlah faktor termasuk lokasi, ukuran dan volume lalu lintas yang terkait dengan penggunaannya.

8. Parkir Pinggir Jalan dan Pemberhentian bus (*On Road Parking Space and Bus Stop*)

Hal ini berkaitan dengan aksesibilitas, daya tarik dan kelangsungan penggunaan lahan yang terletak di sepanjang jalan dengan maksud untuk memungkinkan akses yang lebih besar dan lebih baik bagi semua kelompok populasi dalam lingkungan yang berbeda. Jika ditempatkan dengan benar, dibentuk dan ditampilkan akan menghasilkan lingkungan jalan yang lebih aman.

9. Fasilitas Pejalan Kaki (*Pedestrian Amenities*)

Fasilitas pejalan kaki atau *pedestrian path* ini berkaitan dengan penyediaan lingkungan pejalan kaki yang bervariasi dan menarik secara visual yang dapat dirancang khusus untuk lingkungan tertentu atau dengan tema yang diinginkan. Ini juga dapat digunakan untuk membantu pergerakan pejalan kaki melintasi jaringan jalan, terutama saat kesulitan untuk menyeberang.

10. Penanda Tempat dan Identitas Lokal (*Landmarks and Local Identity*)

Penanda tempat dan identifikasi lokasi relevan dengan bentangan jalan karena penyediaan fitur landmark tertentu dapat menciptakan kesan tempat, lokasi, dan bantuan interpretatif saat orang menjadi terbiasa dengan lokasi tertentu yang terlihat dari jalan. Titik-titik penekanan memperkuat identitas lokal dan menciptakan rasa karakter dalam suatu lokalitas.

11. Iklan dan Rambu (*Advertising and Signage*)

Hal ini berhubungan dengan jalan dalam arti bahwa mereka sering kali berorientasi langsung ke lingkungan jalan, seringkali tanpa sepenuhnya mempertimbangkan implikasi lalu lintas atau keselamatan. Namun, iklan yang sesuai dapat meningkatkan karakter visual jalan, dengan memberikan variasi dan semangat.

12. Pola Perjalan dan Kesejahteraan Bisnis (*Travel Patterns and Business Prosperity*)

Hal terkait dengan “pergerakan ekonomi” yang menjadi andalan banyak bisnis lokal untuk menjadi makmur. Konsep ini mengidentifikasi pola perjalanan terkait dengan jenis bisnis yang berbeda dan ketergantungan mereka pada kelanjutan akses yang baik dan ketersediaan parkir..

13. Pemuatan, Pelayanan dan Limbah (*Loading, Serving and Waste*)

*Loading, serving* dan *Waste* ini berkaitan dengan penyediaan layanan, fasilitas, dan persyaratan akses khusus yang biasanya dikaitkan dengan situs bisnis untuk memungkinkan fungsi penggunaannya yang efisien dan efektif. Jika dibentuk dan ditempatkan dengan tepat, pastikan jalan yang lebih ramai berfungsi secara efisien.

14. Parkir di Luar Jalan (*Off Road Parking*)

Hal ini berkaitan dengan penyediaan area parkir yang memadai yang tidak hanya menjamin kemakmuran bisnis tetapi juga memberikan manfaat keselamatan yang signifikan. Jika disediakan dengan cara yang memenuhi permintaan tanpa mendominasi lingkungan perumahan dan bisnis, berbagai macam pilihan desain memungkinkan pengaturan yang positif untuk dibangun.

15. Layanan dan Infrastruktur (*Services and Infrastructure*)

Layanan dan Infrastruktur berkaitan dengan layanan yang seringkali tersembunyi yang biasanya terletak di bawah jalan yang ada atau di dalam tanggul jalan. Implikasi sering muncul ketika perubahan atau peningkatan diperlukan untuk layanan ini, seringkali berdampak pada fungsi jaringan jalan.

16. Penenangan Lalulintas (*Traffic Calming*)

Hal ini terkait dengan penyediaan lingkungan jalan yang lebih aman dan lebih lambat, terutama di daerah pemukiman yang dekat dengan penggunaan lahan yang populer dan sibuk, mis. sekolah. Penenangan lalu lintas juga membantu, melalui pilihan desain yang berbeda, lingkungan jalan yang lebih bervariasi yang dapat memberikan kontribusi positif terhadap fasilitas lokal.



Selanjutnya yaitu menurut Rehan (2013) Elemen-elemen streetscape dapat dibagi atau dikelompokkan menjadi:

1. Trotoar (*Sidewalks*)

Trotoar adalah komponen penting dari pemandangan jalan manapun. Trotoar harus dirancang untuk menyediakan ruang yang aman, menarik, dan nyaman bagi pejalan kaki dengan menyediakan penanaman pohon, penerangan dan perabotan jalan yang dirancang dan terkoordinasi. Untuk mencapai pemandangan jalan yang berkelanjutan, bahan pengerasan jalan harus dipilih untuk reflektifitas, manufaktur ramah lingkungan, sumber lokal, dan permeabilitas.



**Gambar 2.5 Trotoar Jalan Protokol Kawasan Jayaraga, Jawab Barat**

*Sumber:investor.id*

a. *Curbs*

Pinggir jalan didefinisikan sebagai tepi trotoar di mana mereka bertemu dengan jalan dan bertindak sebagai penghalang untuk mencegah lalu lintas kendaraan naik ke trotoar. Trotoar landai menyediakan koneksi dari trotoar ke jalan untuk orang-orang dengan kursi roda, orang yang mendorong kereta bayi, anak-anak dengan sepeda, dan layanan pengiriman. Jalan

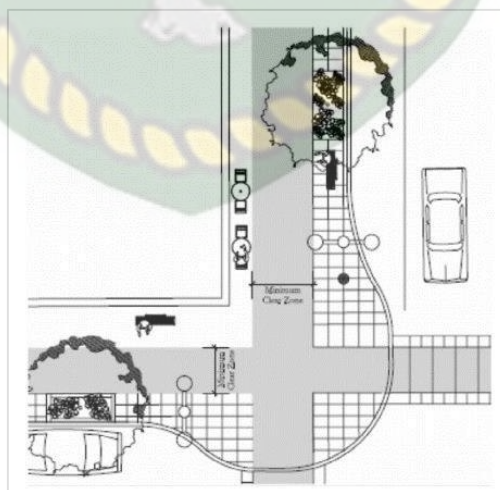
landai harus ada di semua persimpangan dan penyeberangan, termasuk penyeberangan di tengah blok.



**Gambar 2.6 Contoh Curbs atau tepian trotoar**  
*Sumber: Google.com*

2. Sudut Jalan (*Street corners*)

Sudut-sudut jalan menyediakan ruang pejalan kaki dan kesempatan untuk interaksi sosial melalui penempatan bangku dan perabot situs serta perlindungan yang aman sambil menunggu untuk menyeberang jalan. Mereka juga menyediakan jarak penyeberangan yang lebih pendek untuk pejalan kaki.



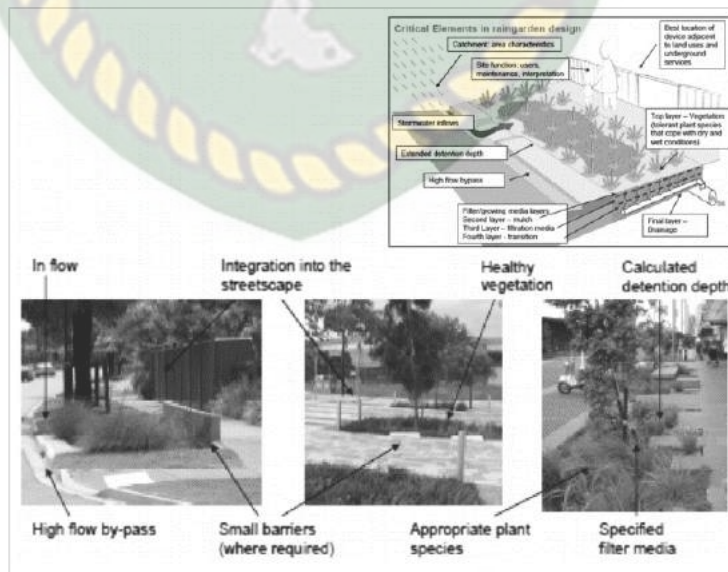
**Gambar 2.7 Sudut Jalan**  
*Sumber: Rehan (2013)*

3. Pohon dan Garis Lanskap (*Trees and landscape strips*)

Garis lanskap adalah penanganan yang efektif antara trotoar dan jalan untuk menciptakan penyangga dari kendaraan yang bergerak dan kebisingan jalan, dan membantu pejalan kaki merasa lebih nyaman berjalan di sepanjang jalan. Mereka membantu lanskap jalanan agar berkelanjutan dengan membentuk *rain garden*.

a. Taman Hujan (*Raingarden*)

*Raingarden* adalah tempat tidur taman yang dirancang untuk menangani air hujan. Saat air jatuh dan masuk ke taman, air dialirkan melalui media filter yang ditanami tanaman. Air hujan yang diolah kemudian diumpungkan kembali ke sistem drainase atau dibiarkan menyusup ke tanah di bawahnya. Saat diintegrasikan ke dalam bentangan jalan, *raingardens* dapat memberikan solusi yang lebih ramah lingkungan untuk menangani air hujan dan mengurangi permintaan air minum untuk menyirami tanaman



**Gambar 2.8** Elemen desain yang baik pada *Raingarden*

Sumber: Rehan (2013)



b. Penanam (*Planters*)

Penanam menambahkan warna, tekstur, dan minat pada bentangan jalan dan dapat membantu menentukan dan memisahkan ruang. Mereka membantu menentukan pintu masuk gedung utama, dan meningkatkan nilai estetika. Planters ditempatkan di trotoar seharusnya tidak membuat kemacetan atau memblokir lalu lintas pejalan kaki, dan penempatan di sudut-sudut jalan tidak harus menghalangi pandangan pengemudi. Mereka dapat dipasang di area tempat duduk, di sepanjang tepi tempat parkir, di alun-alun pejalan kaki, dan di area perabotan berkerumun. pekebun stormwater juga memainkan peran penting dalam desain perkotaan yang berkelanjutan dengan meminimalkan limpasan stormwater, mengurangi pencemaran air, dan menciptakan lebih hijau dan sehat penampilan lingkungan binaan dengan menyediakan ruang untuk tanaman dan pohon-pohon di dekat bangunan dan sepanjang jalan-jalan.



**Gambar 2.9** Contoh Penanaman atau Planters

*Sumber: Google.com*

4. Perabot Jalan (*Street Furnishing*)

Perabot jalan harus konsisten dan terkoordinasi dalam desain, bahan, warna dan gaya yang akan melengkapi gaya arsitektur. Penempatan dan desain elemen harus dikoordinasikan untuk menghindari kekacauan visual. Elemen-elemen ini mungkin termasuk Perlengkapan Pencahayaan, Wadah Sampah, Bangku, Papan Tanda, dan Rak Sepeda.

a. Bangku (*Benches*)

Bangku adalah sumber daya publik penting yang berkontribusi untuk menjadikan kota tempat yang menyenangkan bagi pejalan kaki. Tujuan dari tempat duduk adalah untuk menunggu dan istirahat dan area di sepanjang jalan setapak memberikan kelegaan bagi pejalan kaki, dan tempat untuk duduk bersama, berinteraksi, dan mengamati. Tempat duduk di sudut jalan tidak boleh menghalangi pandangan pengemudi. Bangku biasanya ditempatkan di halte bus '. Lebih disukai dibuat dari bahan berkelanjutan atau bahan daur ulang untuk mencapai efisiensi ekonomi dan pemandangan jalan yang berkelanjutan.

b. Pencahayaan (*Lighting*)

Hal ini berkaitan dengan penyediaan infrastruktur berorientasi pejalan kaki yang berkualitas dan bervariasi yang terdapat di lingkungan jalan raya yang bertujuan untuk mempromosikan dan mendorong peningkatan penggunaan fasilitas dan jaringan pejalan kaki.

c. Tempat Sampah (*Trash receptacles*)

Wadah sampah mungkin merupakan elemen pemandangan jalan yang paling banyak digunakan dan harus ditempatkan dengan nyaman untuk

lalu lintas pejalan kaki di dekat bangku, halte bus, dan simpul aktivitas lainnya. Minimal satu tempat sampah harus diletakkan di setiap sudut. Bahan yang digunakan di tempat sampah harus berkelanjutan, atau bahan daur ulang untuk mencapai kelestarian di bentangan jalan

d. *Signage*

*Signage* atau papan tanda memainkan peran penting dalam menciptakan lingkungan perkotaan yang nyaman dengan membuat panduan visual dan alat orientasi untuk pejalan kaki dan pengemudi. Gaya papan nama harus jelas, abadi, dan fleksibel. Tanda surya harus digunakan di lanskap jalan, karena memiliki masa pakai yang lama, dan menyebarkan informasi dengan lebih efektif. Papan tanda akan menjelaskan teknologi dan praktik berkelanjutan dalam bentangan jalan dan meningkatkan kesadaran akan manfaat lingkungan yang terkait. Sistem papan tanda harus dirancang untuk memanfaatkan bahan yang ramah lingkungan dan metode konstruksi sederhana.



**Gambar 2.10 Perabot Jalan**

*Sumber: Google.com*



5. Halte Bus (*Bus Shelter*)

Halte bus adalah bangunan yang terletak di beberapa halte bus untuk melindungi penumpang dari cuaca. Semua halte bus harus ditandai dengan tanda halte bus dan dilengkapi dengan bangku dan tempat sampah. Pendekatan lanskap jalan yang berkelanjutan mendorong penambahan atap hijau ke setiap halte bus untuk memberikan efek yang lebih besar pada kualitas lingkungan, dan membuatnya dengan bahan daur ulang.

6. Median Jalan (*Medians*)

Hal ini terutama terkait dengan penyediaan moda pergerakan alternatif di sepanjang jalan yang ada yang berkelanjutan, berdampak rendah, dan meningkatkan kesejahteraan sosial jika dimasukkan dengan aman ke dalam jalan. Desainnya dapat bervariasi dan menggabungkan tepi berkualitas yang meningkatkan kenyamanan lingkungan jalan raya.

7. Fasilitas Sepeda (*Bicycle facilities*)

Merancang jalan yang berkelanjutan harus mencakup mengidentifikasi kebutuhan dan mengakomodasi sepeda seperti untuk kendaraan lain dalam campuran lalu lintas. Jalan harus dirancang dan dibangun untuk mengakomodasi yang diketahui dan mendorong penggunaan sepeda dengan aman. Kebutuhan mendasar pengendara sepeda ada dua: keselamatan saat bergerak dalam lalu lintas dan tempat parkir yang nyaman, aman, dan terjamin. Fasilitas sepeda dapat ditentukan sebagai berikut:

- Jalur sepeda yang dapat memberikan pengalaman pemandangan jalan antara trotoar dan jalur parkir. Dampak jalur sepeda di lingkungan mungkin mengurangi kemacetan lalu lintas dan polusi.

- Rak sepeda adalah fasilitas penting yang akan mendorong pengendara sepeda dan mempromosikan moda transportasi alternatif. Rak sepeda harus dipasang di lokasi yang nyaman di sepanjang jalan.

8. Persimpangan (*Crossing*)

Penyeberangan adalah bagian penting dari jaringan pejalan kaki. Pengerasan jalan penyeberangan yang ditingkatkan dapat membuat pengendara lebih waspada terhadap aktivitas pejalan kaki. Bentangan jalan harus ditingkatkan dengan pengerasan jalan khusus pada penyeberangan untuk menunjukkan sirkulasi pejalan kaki yang aman.



**Gambar 2.11** *Crossing*

Sumber: Cans.cn

9. Seni Publik (*Public Art*)

Seni publik dapat memberikan kontribusi yang tak ternilai bagi identitas lokal, dan menyediakan ekspresi ganda dan berlapis. Hal ini dapat menjadi landmark lokal, atau hanya menambahkan kekayaan ke sebuah bangunan atau lanskap. Seni publik dapat menceritakan kisah kompleks tentang komunitas dan sejarahnya. Ini memperkuat identitas komunitas, dan memberikan dasar untuk kebanggaan dan kepemilikan komunitas. Salah satu cara untuk memperluas peluang seni adalah dengan membawanya melampaui elemen dekoratif ke elemen

fungsional. Elemen pemandangan jalan, seperti tiang lampu, penutup lubang got, trotoar, kisi-kisi pohon, pelindung pohon, dan furniture jalan semuanya merupakan elemen yang sesuai untuk ekspresi artistik.



**Gambar 2.12 Seni publik pada Jalan Khatib Sulaiman, Padang dan Kawasan Kota Lama Semarang**

*Sumber: Google.com*

#### 10. Ruang Kafe / Ruang Toko (*Café Space*)

Kafe luar ruangan menyediakan bagian depan jalan yang aktif dan lokasi alami untuk interaksi sosial yang teratur dan spontan. Trotoar yang sempit pun dapat menampung tempat duduk bergaya kafe. Kafe sudut harus ditempatkan di tepi bangunan, bukan di tepi luar trotoar, untuk menjaga jarak pandang di persimpangan.

#### 2.1.3.2 Karakteristik Non Fisik Koridor

Jika jalan, unsur fisik di sekitarnya (jalur pedestrian, ruang publik, dan lain-lain), dan elemen sosial dikaitkan, kemudian diketahui dapat menentukan baik buruknya wajah sebuah kota, maka akan mengarah pada konsep *livable street*. *Livable street* dapat digunakan sebagai dasar untuk memahami bagaimana karakteristik non fisik pada suatu jalan maupun koridor. Dilihat dari pengertiannya, *livable street* secara general adalah jalan yang didesain untuk memenuhi semua kebutuhan dari setiap individu (Flositz, 2010). Sedangkan secara fisik, *livable street*



adalah menyediakan jalur pedestrian yang menerus dan aman bagi pejalan kaki, mempertimbangkan *street furniture* sebagai elemen pembentuk estetika jalan, tersedianya vegetasi, dan parkir (Dumbaugh, 2005). Dari dua definisi tersebut, elemen fisik jalan dan elemen sosial menjadi dua unsur utama dalam membentuk *livable street*.

Konsep *livable street* sudah mulai merubah beberapa kota di dunia. Kota-kota tersebut mendedikasikan ruang publik kepada para pejalan kaki, pesepeda, dan para pengguna kendaraan umum sehingga sangat mendorong meningkatnya minat masyarakat untuk berjalan kaki, bersepeda dan menggunakan transportasi umum (Lindsay, 2008).

*Livable street* muncul dilatarbelakangi oleh permasalahan jalan yang didominasi oleh para pengendara kendaraan, sedangkan para pejalan kaki, pesepeda tidak mendapatkan hak yang sama atau justru bahkan tidak diperhatikan sama sekali. Oleh karena itu, diharapkan dengan memperlebar jalur pedestrian, menanam pohon, menyediakan tempat duduk, menyediakan jalur sepeda, dan lain sebagainya dapat mengurangi dominasi kendaraan sehingga para pejalan kaki dan pesepeda memperoleh hak yang sama. Selain itu, dengan mempersempit jalur kendaraan dan meningkatkan pelayanan transportasi umum diharapkan dapat mendukung terwujudnya *livable street* (Faqihuddin, 2016).

*Livable street* juga disebut sebagai “*self-enforcing process*”, maksudnya adalah dengan adanya peningkatan pada transportasi publik dan lingkungan pedestrian, ketika itu juga kepadatan lalu lintas juga akan otomatis berkurang (Lindsay, 2008).

Keberhasilan *livable street* tidak dapat dilihat dari salah satu desain saja atau kebijakan pemerintah tertentu, tetapi dilihat dari dampak apa yang dihasilkan (*outcomes*), bagaimana dapat meningkatkan kesehatan masyarakat dan lingkungan yang berkelanjutan di masa depan. Walaupun desain suatu jalan dan kebijakannya dapat mewujudkan *livable street* tetapi hal tersebut bukanlah jaminan (Lindsay, 2008).

Lebih jelasnya, *livable street* harus mampu memberikan dampak positif kepada masyarakat, misalnya dominasi kendaraan yang menurun menunjukkan bahwa penyempitan jalur kendaraan, pelebaran jalur pedestrian, penanaman pohon, penyediaan jalur sepeda, dan lain sebagainya berhasil dilakukan. Berikut merupakan indikator-indikator dalam menentukan keberhasilan *livable street* (Lindsay, 2008) :

1. *Street Life*

Tolak ukur yang paling mendasar dalam menentukan keberhasilan *livable street* adalah meningkatnya aktivitas yang terjadi pada jalan tersebut, dan dampak positif yang paling sederhana yang ditimbulkan adalah meningkatnya jumlah pedestrian. Jan Gehl mengembangkan indikator yang menentukan keberhasilan terwujudnya *street life*, yaitu :

a. *Pedestrian Volume*

Meningkatnya jumlah pejalan kaki merupakan salah satu indikator keberhasilan *street life* tetapi juga harus diimbangi dengan jalur pejalan kaki yang sesuai.

b. *Stationary Activities*

Ketika para pejalan kaki sedang menghabiskan waktu di jalan, mereka akan melakukan berbagai aktivitas, misalnya duduk-duduk, membaca buku, menunggu transportasi umum, bermain, dan lain-lain. Oleh karena itu, area jalan sebaiknya mampu mengakomodasi semua aktivitas tersebut.

c. *Pedestrian Diversity*

Para pejalan kaki juga harus nyaman dalam berjalan. Desain jalan harus benar-benar membedakan antara jalur kendaraan, jalur sepeda, dan jalur pejalan kaki sehingga pejalan kaki dapat berjalan dengan aman dan nyaman.

2. *Social Interaction*

Ketika pejalan kaki menghabiskan waktu di jalan, mereka mempunyai kesempatan untuk berinteraksi. Interaksi antar individu merupakan kontribusi penting untuk mewujudkan kepribadian yang baik. Selain itu, juga dapat meningkatkan rasa percaya satu sama lain. Terdapat dua indikator utama dalam menentukan keberhasilan social interaction :

a. *Social Contacts*

Kontak sosial dalam setiap interaksi yang terjadi merupakan faktor penting dalam mewujudkan livable street, salah satunya adalah dapat meningkatkan keharmonisan antar individu masyarakat.

b. *Ownership*

Jika interaksi sosial sudah terjalin, maka akan mewujudkan rasa kepemilikan yang tinggi terhadap lingkungannya. Hal ini sangat berguna



bagi keberlanjutan semua fasilitas publik yang ada karena masyarakat ikut merawat dan menjaganya.

3. *Public Health*

*Livable street* memberikan pengaruh terhadap kesehatan masyarakat, yaitu dengan mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas, mengurangi kebisingan, mengurangi polusi udara, dan lain sebagainya. Terdapat beberapa indikator yang menunjukkan keberhasilan dalam meningkatkan kesehatan masyarakat:

a. *Traffic Injuries*

Jika jumlah pedestrian dan pesepeda meningkat, maka secara otomatis resiko kecelakaan lalu lintas akan menurun.

b. *Obesity*

Masyarakat akan cenderung melakukan gerak aktif dalam melakukan pergerakan. Jalan kaki, bersepeda membuat mereka lebih sehat dan menurunkan tingkat obesitas masyarakat.

c. *Noise dan Air Pollution*

Kebisingan dan polusi udara juga akan menurun seiring dengan meningkatnya minat masyarakat terhadap berjalan kaki, bersepeda, dan menggunakan transportasi publik.

d. *Vehicle Speeds*

Dengan semakin lebarnya jalur pedestrian dan semakin sempitnya jalur kendaraan, maka kecepatan jalur kendaraan yang melintas akan menurun dan para pengemudi akan lebih hati-hati dalam mengemudikan kendaraannya.

e. *Traffic Volume*

Volume lalu lintas juga akan menurun apabila jumlah pedestrian dan pesepeda meningkat.

#### 2.1.4 Penataan Kota dalam Al-Quran

Al-Qur'an Surat Saba ayat 15 menjelaskan bahwa, selain untuk beribadah kepada Allah, manusia juga diciptakan sebagai khalifah di muka bumi. Sebagai khalifah, manusia memiliki tugas untuk memanfaatkan, mengelola dan memelihara alam semesta. Allah telah menciptakan alam semesta untuk kepentingan dan kesejahteraan semua makhluk-Nya, khususnya manusia. Selain itu juga dijelaskan bahwa Allah SWT memberikan isyarat terhadap pembentukan kota dan perencanaannya harus yang berguna pada perkembangan dalam bahan mensejahterkan masyarakat kota. Hal ini juga tertangkap dalam kisah negeri Saba'. Saba' merupakan tempat yang aman makmur dengan ampunan Tuhan. Istilah tersebut berasal dari firman Tuhan yang menceritakan bangsa Saba' di masa lampau.

لَقَدْ كَانَ لِسَبَإٍ فِي مَسْكِنِهِمْ آيَةٌ جَنَّتَانِ عَنْ يَمِينٍ وَشِمَالٍ كُلُوا مِنْ رِزْقِ رَبِّكُمْ وَاشْكُرُوا لَهُ بَلْدَةٌ طَيِّبَةٌ وَرَبٌّ غَفُورٌ

Terjemahannya; Sesungguhnya bagi kaum Saba' ada tanda (kekuasaan Tuhan) di tempat kediaman mereka yaitu dua buah kebun di sebelah kanan dan di sebelah kiri. (kepada mereka dikatakan): "Makanlah olehmu dari rezeki yang (dianugerahkan) Tuhanmu dan bersyukurlah kamu kepada-Nya. (Negerimu) adalah negeri yang baik dan (Tuhanmu) adalah Tuhan Yang Maha Pengampun".

Dalam surat Al-furqan ayat 48-49 yang berbunyi “dialah (Allah) yang meniupkan angin (sebagai) pembawa kabar gembira sebelum kedatangan rahmat-Nya (hujan); dan kami turunkan dari langit air yang amat bersih, agar kami menghidupkan dengan air itu negeri (tanah) yang mati, agar kami memberi minum dengan air itu sebagian besar dari makhluk kami, binatang-binatang ternak dan manusia yang banyak.” Ayat ini menjelaskan bahwa setiap manusia seharusnya mensyukuri setiap nikmat yang telah diberikan oleh Allah SWT. Nikmat tersebut tentunya harus dijaga, dirawat, dan dilestarikan agar suatu saat nanti para generasi muda masih dapat menikmati atas apa yang telah diberikan oleh Allah SWT. Serta merencanakan pembangunan tata ruang yang tidak merugikan masyarakat, berharap pembangunan dan perkembangan kota menuju Buttin Up Top Down yaitu perkembangan kota mengarah kepada masyarakat lapisan bawah.

Selain itu, Allah telah berfirman dalam surat Al-A’raf ayat 56 yang berbunyi “dan janganlah kamu membuat kerusakan dimuka bumi sesudah (Allah) memperbaikinya dan berdoalah kepada-Nya dengan rasa takut (tidak akan diterima) dan harapan (akan dikabulkan). Sesungguhnya rahmat Allah sangat dekat kepada orang-orang yang berbuat baik.” Artinya yaitu kita sebagai manusia harus paham bagaimana cara untuk merawat lingkungan sekitar agar tidak terjadi kerusakan dengan membuat sebuah perencanaan tata ruang yang baik dan benar. Sehingga permasalahan tata ruang kota dapat teratasi.



### 2.1.5 Pemodelan 3 Dimensi

Pemodelan 3 Dimensi (3D) dari objek diperlukan untuk dua tujuan, tujuan pertama adalah model tersebut bersamaan dengan informasi yang digunakan untuk mensintesis citra dari objek yang dimaksud dan tujuan kedua adalah untuk memodifikasi serta menganalisa objek-objek yang akan ditampilkan (Simarmata, Janner, 2007). Menurut Ofyar Tamin (2000) Model dapat didefinisikan sebagai bentuk penyederhanaan suatu realita ataupun dunia yang sebenarnya termasuk di antaranya adalah:

1. Model fisik (model arsitek, model teknik sipil, wayang golek, dan lain-lain)
2. Peta dan diagram (grafis)
3. Model statistika dan matematika (persamaan) yang menerangkan beberapa aspek fisik, sosial-ekonomi, dan model transportasi.

Model ini sering digunakan dalam ilmu arsitektur sebagai pembelajaran dan analisis dampak pembangunan suatu kawasan ataupun pengembangan kota terhadap lingkungan sekitarnya dengan menggunakan model berskala lebih kecil. Secara umum dapat dikatakan bahwa semakin mirip suatu model dengan realitanya, semakin sulit model tersebut dibuat (Tamin, 2000)

## 2.2 Produk Legal

Tinjauan produk legal merupakan kajian terhadap dasar hukum yang menjadi rujukan dalam perancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru. Produk legal yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 2.1 berikut ini.

**Tabel 2.1 Dasar Hukum Perancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru**

Dasar Hukum		
PM	KM	PP
<p><b>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 3 Perencanaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki dilakukan dengan memperhatikan: <ul style="list-style-type: none"> <li>- fungsi dan manfaat prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki</li> <li>- prinsip perencanaan prasarana dan sarana jaringan Pejalan Kaki</li> <li>- Kriteria prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki;</li> <li>- Teknik perencanaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki</li> </ul> </li> <li>• Pasal 4 Fungsi dan manfaat prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a yaitu untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menjamin aspek keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki.</li> <li>• Pasal 5 Fungsi dan manfaat prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf a yaitu untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menjamin aspek keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki.</li> </ul>	<p><b>Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 468 /KPTS/1998 Tentang Persyaratan Teknis Aksesibilitas Pada Bangunan Umum dan Lingkungan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 1 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aksesibilitas adalah kemudahan yang disediakan bagi penyandang cacat guna mewujudkan kesamaan kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.</li> <li>- Bangunan umum dan lingkungan adalah semua bangunan, tapak bangunan, dan lingkungan luar bangunannya, baik yang dimiliki oleh pemerintah dan swasta, maupun perorangan yang berfungsi selain sebagai rumah tinggal pribadi, yang didirikan, dikunjungi, dan digunakan oleh masyarakat umum termasuk penyandang cacat.</li> </ul> </li> <li>• Pasal 2 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pengaturan persyaratan teknis aksesibilitas pada bangunan umum dan lingkungan dimaksudkan untuk menciptakan lingkungan binaan yang dapat dicapai oleh semua orang termasuk penyandang cacat.</li> <li>- Pengaturan persyaratan teknis aksesibilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pasal ini bertujuan untuk terwujudnya kemandirian bagi semua orang yang</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 26 Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Marka Jalan</li> <li>b. Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat</li> <li>c. Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan</li> </ol> </li> <li>• Pasal 33 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Marka jalan berfungsi untuk mengatur lalu lintas, memperingatkan, atau menuntun pengguna jalan dalam berlalu lintas berupa: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tanda</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>• Pasal 34 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Marka jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 33 dapat berwarna: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Putih</li> <li>b. Kuning</li> <li>c. Merah</li> <li>d. Warna lainnya</li> </ol> </li> <li>- Marka jalan warna lainnya adalah marka jalan selain warna putih, kuning, dan merah yang menyatakan daerah kepentingan khusus yang harus dilengkapi dengan</li> </ul> </li> </ul>

Dasar Hukum		
PM	KM	PP
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 6               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kriteria prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf c merupakan hal-hal yang perlu dipertimbangkan dalam menentukan tingkat pelayanan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki dalam perencanaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki.</li> <li>- Kriteria prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:                   <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Karakteristik pejalan kaki</li> <li>b. Karakteristik lingkungan</li> <li>c. Keterkaitan antar kegiatan dan moda transportasi lainnya serta jenis penggunaan lahan atau kegiatan</li> </ol> </li> </ul> </li> <li>• Pasal 8               Ruang jalur pejalan kaki merupakan ruang yang diperlukan pejalan kaki untuk berdiri dan berjalan yang dihitung berdasarkan dimensi tubuh manusia pada saat membawa barang atau berjalan bersama dengan pejalan kaki lainnya baik dalam kondisi diam maupun bergerak.</li> <li>• Pasal 10               Penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki dilakukan dengan mempertimbangkan:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Karakteristik sistem transportasi dan pergantian moda serta pusat kegiatan</li> <li>b. Karakteristik fungsi jalan dan penggunaan lahan</li> <li>c. Ketersediaan penyebrangan</li> <li>d. Ketersediaan jalur hijau</li> </ol> </li> </ul>	<p>memiliki ketidak mampuan fisik termasuk penyandang cacat.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 3               Penyediaan kasesibilitas berdasarkan asas kemudahan, kegunaan, keselamatan, dan kemandirian untuk mewujudkan peningkatan kesejahteraan sosial disegala aspek kehidupan dan penghidupan bagi semua orang termasuk penyandang cacat.</li> </ul> <p><b>Keputusan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 23               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Marka melintang sebagaimana dimaksud dalam pasal 13 huruf b berupa:                   <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Garis utuh; dan</li> <li>b. Garis putus-putus.</li> </ol> </li> <li>- Marka melintang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwarna putih.</li> </ul> </li> <li>• Pasal 24               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Marka melintang berupa garis utuh sebagaimana dimaksud dalam pasal 23 ayat (1) huruf a menyatakan batas berhenti kendaraan yang mewajibkan berhenti oleh alat pemberi isyarat lalu lintas, ramu berhenti, tempat penyebrangan, atau <i>zebra cross</i>.</li> <li>- Marka melintang berupa garis utuh sebagaimana pada ayat (1) memiliki lebar paling sedikit 20 (dua puluh) sentimeter</li> </ul> </li> </ul>	<p>rambu dan/atau petunjuk yang dinyatakan dengan tegas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 44               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alat penerangan jalan merupakan lampu penerangan jalan yang berfungsi untuk memberi penerangan pada ruang lalu lintas.</li> </ul> </li> <li>• Pasal 54               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jalan dilengkapi dengan fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat.</li> <li>- Fasilitas untuk yaitu berupa jalur dan/atau jalur sepeda yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan pejalan kaki.</li> <li>- Fasilitas pejalan kaki merupakan fasilitas yang disediakan secara khusus untuk pejalan kaki dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan pesepeda.</li> </ul> </li> <li>• Pasal 55               Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 26 meliputi:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jalur/lajur kendaraan tidak bermotor.</li> </ul> </li> <li>• Pasal 102               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penyelenggara fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan wajib.                   <ul style="list-style-type: none"> <li>- Menyediakan tempat parkir sesuai dengan standar teknis yang di tentukan.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>



Dasar Hukum		
PM	KM	PP
<p>e. Letak prasarana jaringan pejalan kaki f. Bentuk prasarana jaringan pejalan kaki</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 13           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pemanfaatan prasarana jaringan pejalan kaki dilakukan dengan mempertimbangkan</li> <li>- Pemanfaatan prasarana jaringan pejalan kaki hanya diperkenankan untuk pemanfaatan fungsi sosial dan ekologis yang berupa aktivitas bersepeda, interaksi sosial, kegiatan usaha kecil formal, aktivitas pameran di ruang terbuka, jalur hijau, dan saran pejalan kaki.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05/PRT/M/2008 Tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 1           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruang terbuka hijau adalah area memanjang/jalur dan/atau mengelompok, yang penggunaannya lebih bersifat terbuka, tempat tumbuh tanaman, baik yang tumbuh secara alamiah maupun yang sengaja ditanam.</li> <li>- Kawasan perkotaan adalah wilayah yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosialisasi dan kegiatan ekonomi.</li> </ul> </li> <li>• Pasal 2</li> </ul>	<p>dan paling banyak 30 (tiga puluh) sentimeter.</p>	<p><b>Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 1           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pemakai jalan adalah pengemudi kendaraan dan/atau pejalan kaki</li> </ul> </li> <li>• Pasal 39           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fasilitas pendukung meliputi fasilitas pejalan kaki, parkir pada badan jalan, halte tempat istirahat, dan penerangan jalan.</li> <li>- Fasilitas pejalan kaki sebagaimana dimaksud yang di atas adalah.               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Trotoar.</li> <li>b. Tempat penyebrangan yang dinyatakan dengan marka jalan dan atau rambu-rambu.</li> <li>c. Jembatan penyebrangan.</li> <li>d. Terowongan penyebrangan.</li> </ol> </li> </ul> </li> </ul> <p><b>Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 22           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jalan dilengkapi dengan perlengkapan jalan.</li> <li>- Perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud terdiri atas perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dan tidak langsung dengan pengguna jalan.</li> <li>- Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana</li> </ul> </li> </ul>

Dasar Hukum		
PM	KM	PP
<p>Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan dimaksud untuk:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Menyediakan acuan yang memudahkan pemangku kepentingan baik pemerintah kota, perencana maupun pihak-pihak terkait, dalam perencanaan, perancanganm pembangunan, dan pengelolaan ruang terbuka hijau.</li> <li>- Memberikan panduan praktis bagi pemangku kepentingan ruang terbuka hijau dalam penyusunan rencana dan rancangan pembangunan dan pengelolaan ruang terbuka hijau.</li> <li>- Memberikan bahan kampanye publik mengenal arti pentingnya ruang terbuka hijau bagi kehidupan masyarakat perkotaan.</li> <li>- Memberikan informasi yang seluas-luasnya kepada masyarakat dan pihak-pihak terkait tentang perlunya ruang terbuka hijau sebagai pembentuk ruang yang nyaman untuk beraktivitas dan bertempat tinggal</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 3 Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan dimaksud untuk: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Menjaga ketersediaan lahan sebagai kawasan resapan air;</li> <li>- Menciptakan aspek planologis perkotaan melalui keseimbangan antara lingkungan alam</li> </ul> </li> </ul>		<p>dimaksud meliputi perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan, baik wajib maupun tidak wajib.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud harus memenuhi ketentuan teknis perlengkapan jalan yang ditetapkan oleh materi yang menyelenggarakan urusan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.</li> <li>- Perlengkapan jalan yang berkaitan tidak langsung dengan pengguna jalan sebagaimana dimaksud harus memenuhi persyaratan teknis perlengkapan jalan</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 34 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruang manfaat jalan sebagaimana dimaksud hanya diperuntukkan bagi median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman, timbunan dan galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan, dan bangunan pelengkap lainnya.</li> <li>- Trotoar sebagaimana dimaksud pada ayat (3) hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki.</li> </ul> </li> <li>• Pasal 86 Rencana teknis jalan wajib memperhitungkan kebutuhan fasilitas pejalan kaki dan penyandang cacat.</li> </ul>

Dasar Hukum		
PM	KM	PP
<p>dan lingkungan binaan yang berguna untuk kepentingan masyarakat;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Meningkatkan keserasian lingkungan perkotaan sebagai sarana pengaman lingkungan perkotaan yang aman, nyaman, segar, indah, dan bersih.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 4           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruang Lingkup Peraturan Menteri Memuat:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Ketentuan umum, yang terdiri dari tujuan, fungsi, manfaat, dan tipologi ruang terbuka hijau;</li> <li>b. Ketentuan teknis yang meliputi penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka hijau dikawasan perkotaan;</li> <li>c. Prosedur perencanaan dan peran masyarakat dalam penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka hijau.</li> </ol> </li> <li>- Materi muatan tentang pengaturan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) dimuat secara lengkap dalam lampiran yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 Tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 11           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sepeda yang dioperasikan di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) disediakan fasilitas pendukung.</li> <li>- Fasilitas pendukung untuk Sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa Lajur Sepeda</li> </ul> </li> </ul>		



Dasar Hukum		
PM	KM	PP
<p>dan/atau Jalur yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan pejalan kaki.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lajur Sepeda dan/ atau Jalur sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat berupa: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. berbagi jalan dengan kendaraan bermotor;</li> <li>b. menggunakan bahu jalan;</li> <li>c. lajur dan/atau jalur khusus yang berada pada badan jalan; atau</li> <li>d. lajur dan/atau jalur khusus terpisah dengan badan jalan</li> </ul> </li> <li>- Lajur Sepeda dan/atau Jalur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus memenuhi persyaratan: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Keselamatan;</li> <li>b. Kenyamanan dan ruang bebas gerak individu; dan</li> <li>c. Kelancaran lalu lintas</li> </ul> </li> <li>- Lajur sepeda dan/atau jalur yang dapat digunakan bersama-sama dengan pejalan kaki sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memperhatikan keselamatan pejalan kaki dengan kapasitas yang memadai.</li> <li>- Lapasitas memadai sebagaimana dimaksud pada ayat (5) harus dapat menampung sejumlah pejalan kaki dan sepeda.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 12 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lajur Sepeda dan/atau Jalur Sepeda yang berbagi jalan dengan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam pasal 1 ayat (3) huruf a paling sedikit harus dilengkapi dengan:</li> </ul> </li> </ul>		


Dasar Hukum		
PM	KM	PP
<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Rambu peringatan banyak lalu lintas sepeda</li> <li>b. Rambu perintah dan larangan untuk bersepeda</li> <li>c. Lampu penerangan jalan; dan</li> <li>d. Marka lajur sepeda pada simpang bersinyal.</li> <li>- lajur sepeda dan/atau jalur sepeda yang menggunakan bahu jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 11 ayat (3) huruf b paling sedikit harus dilengkapi dengan:               <ul style="list-style-type: none"> <li>a. rambu peringatan banyak lalu lintas sepeda;</li> <li>b. rambu perintah dan larangan untuk sepeda;</li> <li>c. lampu penerangan jalan; dan</li> <li>d. marka lajur sepeda pada simpang bersinyal.</li> </ul> </li> <li>- Lajur sepeda dan/atau jalur sepeda berupa jalur dan/atau jalur khusus yang berada pada badan jalan sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 11 ayat (3) huruf c paling sedikit harus dilengkapi dengan:               <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Marka lajur sepeda berupa gambar sepeda berwarna putih dan/atau warna hijau;</li> <li>b. Marka tempat penyebrangan pesepeda;</li> <li>c. Rambu peringatan banyak lalu lintas sepeda;</li> <li>d. Rambu perintah dan larangan untuk sepeda; dan</li> <li>e. Lampu penerangan jalan; dan</li> <li>f. Pembatas lalu lintas untuk jalur khusus sepeda yang berdampingan dengan jalur kendaraan bermotor.</li> </ul> </li> </ul>		

Sumber: Hasil Rangkaian 2020

**Tabel 2.2 Dasar Hukum Perancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru (Lanjutan)**

<b>Dasar Hukum</b>	
<b>PD</b>	<b>SNI</b>
<p><b>Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pasal 131                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fasilitas pejalan kaki terdiri dari:                                     <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Trotoar</li> <li>b. Tempat penyebrangan yang dinyatakan dengan marka jalan dan/atau rambu lalu lintas</li> <li>c. Jembatan penyebrangan</li> </ol> </li> <li>- Trotoar sebagaimana yang dimaksud harus memenuhi persyaratan:                                     <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Lebar sesuai dengan kondisi lokasi atau jumlah pejalan kaki yang melalui atau menggunakan trotoar tersebut, minimal 2 meter.</li> <li>b. memiliki ruang bebas di atasnya sekurang- kurangnya 2,50 meter dari permukaan trotoar.</li> </ol> </li> <li>- Tempat penyeberangan sebagaimana dimaksud adalah berupa zebra cross atau dinyatakan dengan marka berupa 2 garis utuh melintang jalur lalu lintas dan/atau berupa rambu perintah yang menyatakan tempat penyeberangan pejalan kak</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>Pedoman Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fasilitas Pejalan Kaki                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fasilitas pejalan kaki dapat ditempatkan disepanjang jalan atau pada suatu kawasan yang akan mengakibatkan pertumbuhan pejalan kaki dan biasanya diikuti oleh peningkatan arus lalu lintas serta memenuhi syarat-syarat atau ketentuan-ketentuan untuk pembuatan fasilitas tersebut. Tempat-tempat tersebut antara lain:                                     <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Daerah-daerah industri</li> <li>b. Pusat perbelanjaan</li> <li>c. Pusat perkantoran</li> <li>d. Sekolah</li> <li>e. Terminal bus</li> <li>f. Perumahan</li> <li>g. Pusat hiburan</li> </ol> </li> </ul> </li> <li>• Jalur Pejalan Kaki                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trotoar                                     <p>Trotoar dapat dipasang dengan ketentuan sebagai berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Trotoar hendaknya diletakan pada sisi luar bahu jalan atau sisi jalur lalu lintas. Trotoar hendaknya dibuat sejajar dengan jalan, akan tetapi trotoar dapat tidak sejajar dengan jalan bila keadaan topografi atau keadaan setempat yang tidak memungkinkan.</li> <li>b. Trotoar hendaknya ditempatkan pada sisi dalam seluran drainase terbuka atau di atas saluran drainase yang telah ditutup dengan plat beton yang memenuhi syarat.</li> <li>c. Trotoar pada pemberhentian bus harus ditempatkan berdampngan/sejajar dengan jalur bus. Trotoar dapat ditempatkan di depan atau dibelakang halte.</li> </ol> </li> <li>- Zebra Cross                                     <p>Zebra Cross dipasang dengan ketentuan sebagai berikut:</p> </li> </ul> </li> </ul>



Dasar Hukum	
PD	SNI
	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Zebra Cross harus dipasang pada jalan dengan arus lalu lintas, kecepatan lalu lintas dan arus pejalan kaki yang relatif rendah.</li> <li>b. Lokasi zebra cross harus mempunyai jarak pandang yang cukup, agar tundaan kendaraan yang diakibatkan oleh penggunaan fasilitas penyebrangan masih dalam batas yang aman.</li> <li>- Pelican Cross Pelican Crossing harus dipasang pada lokasi-lokasi sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Pada kecepatan lalu lintas kendaraan dan arus penyebrangan tinggi.</li> <li>b. Lokasi pelican dipasang pada jalan dekat persimpangan.</li> <li>c. Pada persimpangan dengan lalu lintas, dimana pelican cross dapat dipasang menjadi satu kesatuan dengan rambu lalu lintas (<i>traffic signal</i>).</li> </ul> </li> <li>• Teknis Perencanaan Jalur Pejalan Kaki <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lebar dan alinyemen jalur pejalan kaki harus leluasa, minimal bila dua orang pejalan kaki berpapasan, salah satu diantaranya tidak harus turun ke jalur lalu lintas kendaraan.</li> <li>- Lebar minimum jalur pejalan kaki adalah 1,50 meter.</li> <li>- Untuk dapat memberikan pelayanan yang optimal kepada pejalan kaki maka jalur harus diperkeras, dan apabila mempunyai perbedaan tinggi dengan sekitarnya harus diberi pembatas (dapat berupa kerb atau batas penghalang /barrier)</li> <li>- Perkerasan dapat dibuat dan beton, beton, perkerasan aspal, atau plesteran.</li> <li>- Lebar jalur pejalan kaki harus ditambah, bila patok rambu lalu lintas, kotak surat, pohon peneduh atau fasilitas umum lainnya ditempatkan pada jalur tersebut.</li> </ul> </li> <li>• Teknis Perencanaan Trotoar <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trotoar dapat direncanakan pada ruas jalan yang terdapat volume pejalan kaki lebih dari 1000 kendaraan per 12 jam (jam 6.00-jam 18.00).</li> <li>- Lebar trotoar harus dapat melayani volume pejalan kaki yang ada.</li> </ul> </li> </ul>

Dasar Hukum	
PD	SNI
	<p><b>Standar Nasional Indonesia tentang Geometri Jalan Perkotaan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jalur Lalu-lintas Kendaraan Jalur lalu lintas kendaraan adalah bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan yang secara fisik berupa perkerasan jalan. batas jalur lalu lintas dapat berupa median jalan, bahu jalan, trotoar, separator jalan.</li> <li>- Jalan dengan tipe 4-lajur-2-arah terbagi harus dilengkapi jalur lambat dan trotoar.</li> <li>- Jalur lambat dapat digunakan untuk kendaraan tidak bermotor.</li> <li>- Lebar jalur                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lebar jalur ditentukan oleh jumlah dan lebar lajur serta bahu jalan.</li> <li>- Kelas jalan I disarankan memiliki lebar lajur 3,60 dan minimal 3,00</li> <li>- Pada jalan arteri, jalur kendaraan tidak bermotor disarankan dipisah dengan jalur kendaraan bermotor, bila banyak kendaraan lambat, jalur boleh lebih besar.</li> </ul> </li> <li>- Jalur Lambat Jalur lambat berfungsi untuk melayani kendaraan yang bergerak lebih lambat dan searah dengan jalur utamanya. Jalur ini dapat berfungsi sebagai jalur peralihan dari hirarki jalan yang ada ke hirarki jalan yang lebih rendah atau sebaliknya. Ketentuan untuk jalur lambat adalah sebagai berikut:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- Untuk jalan arteri 2 arah terbagi dengan 4 jalur atau lebih, dilengkapi dengan jalur lambat;</li> <li>- Jalur lambat direncanakan mengikuti alinyemen jalur cepat dengan lebar jalur dapat mengikuti ketentuan sebelumnya.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Pedoman Perencanaan dan Pengoprasian Fasilitas Parkir</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kriteria Taman Parkir Beberapa hal yang perlu dipertimbangkan dalam mendisain taman parkir dan merupakan menjadi kriteria. Kriteria yang digunakan sebagai dasar dalam mendisain tempat/pelataran parkir adalah sebagai berikut:                         <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rencana Umum Tata Ruang Daerah (RUTRD)</li> <li>- Keselamatan dan kelancaran lalu lintas</li> <li>- Kelestarian lingkungan</li> </ul> </li> </ul>

Dasar Hukum	
PD	SNI
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kemudahan bagi pengguna jasa</li> <li>- Tersedianya tata guna lahan</li> <li>- Letak antara jalan akses utama dan daerah yang dilayani.</li> <li>• Pola Parkir Mobil Penumpang               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parkir Kendaraan Dua Sisi pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai.                   <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Membentuk sudut 90°derajat.</li> <li>b. Membentuk sudut 30°, 45° dan 60°</li> </ol> </li> </ul> </li> <li>• Pola Parkir Sepeda Motor Pada umumnya posisi kendaraan adalah 90°. Dari segi efektifitas ruang, posisi sudut 90° paling menguntungkan.               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pola parkir satu sisi Pola ini diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Pedoman Tata Cara Perencanaan Perhentian Bus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pemberhentian Bus Adalah bagian perkerasan jalan tertentu yang digunakan untuk pemberhentian sementara bus, angkutan penumpang umum lainnya pada waktu menaikan dan menurunkan penumpang.</li> <li>• Pemberhentian Bus Dengan Teluk Adalah pemberhentian bus dengan menggunakan teluk dan dilengkapi dengan fasilitas tunggu penumpang, marka, dan rambu.</li> <li>• Fasilitas Tunggu Penumpang Adalah fasilitas yang disediakan untuk calon penumpang menunggu bus, dapat berupa lantai tunggu penumpang, shalter.</li> <li>• Shalter Adalah bagian dari fasilitas tunggu penumpang yang berupa bangunan yang digunakan untuk para penumpang menunggu bus/angkutan umum dan melindungi penumpang dari cuaca.</li> <li>• Teluk bus berfungsi untuk:</li> </ul>



Dasar Hukum	
PD	SNI
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mengurangi gangguan kelancaran lalu-lintas akibat bus berhenti.</li> <li>- Meningkatkan keselamatan dan kenyamanan penumpang angkutan umum.</li> <li>- Perlengkapan Perhentian Bus                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Penghentian bus harus dilengkapi rambu lalu-lintas, marka jalan, dan fasilitas penunggu penumpang.</li> <li>- Rambu “stop bus” harus dipasang pada bagian akhir jalur tunggu, sesuai dengan ketentuan pemasangan rambu.</li> <li>- Marka garis putus dipasang pada bagian jalur perlambatan dan jalur percepatan.</li> <li>- Marka garis penuh dipasang pada bagian jalur tunggu.</li> <li>- Shalter dapat dipasang pada penghentian bus dengan teluk atau pada penghentian bus tanpa teluk.</li> <li>- Untuk teluk bus harus dilengkapi dengan shalter.</li> </ul> </li> </ul>

Sumber: Hasil Rangkungan 2020



## 2.3 Sintesa Teori

Berikut merupakan teori yang digunakan di dalam penelitian dirangkum dalam sintesa teori.

**Tabel 2.3 Sintesa Teori**

No	Kajian Teori	Keterangan	Sumber
1	Ruang Publik	Ruang publik secara singkat merupakan suatu ruang yang berfungsi untuk kegiatan kegiatan masyarakat yang berkaitan dengan sosial, ekonomi, dan budaya.	Ninieck (2010)
2	Ruang Jalan	ruang jalan pada ruang perkotaan dapat didefinisikan oleh bangunan-bangunan yang membatasinya, sehingga memperlihatkan secara tepat bagian yang menjadi area tepi dan badan jalan, yang dapat membentuk fokus ruang jalan sebagai sebuah tempat.	Jacobs (1996)
3	<i>Street</i>	didefinisikan sebagai ruang jalan yang di batasi oleh bangunan dan ruang publik di sisinya, dengan pergerakan sebagai fungsi kunci dan didukung fungsi penting lainnya, yakni jalan sebagai sebuah tempat.	Departement for Transport of UK Government (2007)
4	Koridor	Koridor adalah suatu ruang atau space yang memanjang secara linier membentuk semacam lorong yang terbentuk bila-mana ada suatu ruangan yang memanjang dan dibatasi oleh lahan di kedua seisi ruang tersebut. Koridor ada yang bersifat alami seperti sungai-sungai yang membelah sebuah Kota dan ada juga yang terbentuk karena karya manusia. Salah satu koridor yang erat kaitannya dengan arsitektur Kota adalah jalan atau jalur transportasi di dalam kota	Wiharnanto (2000)
5	<i>Street Scape</i>	Streetscape adalah kesatuan elemen yang menciptakan pengalaman visual menarik. Elemen-elemen tersebut antara lain, struktur keseluruhan jalan yang dapat termasuk bangunan, jalan, dan juga instalasi didalamnya	(Charlwood, 2004)
6	<i>Liveble Street</i>	Secara general adalah jalan yang didesain untuk memenuhi semua kebutuhan dari setiap individu.	Flositz (2010)
		Secara fisik, livable street adalah menyediakan jalur pedestrian yang menerus dan aman bagi pejalan kaki, mempertimbangkan street furniture sebagai elemen pembentuk estetika jalan, tersedianya vegetasi, dan parkir.	Dumbaugh (2005)

Sumber: Hasil Analisis 2020

## 2.4 Studi Terdahulu

Sebagai bahan pembandingan dalam penyusunan tugas akhir ini, berikut beberapa tinjauan terhadap studi yang telah dilakukan sebelumnya antara lain:

### 1. Dody Kurniawan (2018)

Penelitian ini berjudul “*Perancangan Koridor Jalan Melalui Pendekatan Waktu Dalam Ruang (Studi Kasus: Koridor Jalan Fakhruddin Jakarta)*”, penulis membahas mengenai perancangan sebuah koridor dengan menata keberadaan Pasar Temporer Sogo Jongkok menggunakan pendekatan waktu dalam ruang di Jalan Fakhruddin Jakarta yang diharapkan dapat menghidupkan kegiatan di kawasan tersebut selama 24 jam pada hari libur dan dapat berdampingan harmonis dengan bangunan formal yang ada. Penelitian ini terdiri dari dua variabel yaitu aspek sirkulasi dan aspek manajemen waktu. Pada aspek sirkulasi terbagi menjadi dua yaitu sirkulasi kendaraan dan sirkulasi pejalan. Sedangkan pada aspek manajemen waktu terdiri dari konsep ruang, konsep kegiatan dan konsep waktu.

Hasil yang didapatkan dari penelitian ini yang pertama adalah alternatif pengalihan jalur sirkulasi kendaraan dimana sirkulasi kendaraan dari arah jalan K.H. Mas Mansyur (fly over jalur lambat) dialihkan menuju jalan Jati Baru dan berputar arah di jalan tersebut. Pemilihan alternatif ini dipilih berdasarkan hasil perhitungan tingkat pelayanan jaringan jalan (LOS) di jalan Jati Baru. Dengan dialihkannya arus kendaraan ke jalan Jati Baru, beban pelayanan arus kendaraan di Jalan Jati Bundar dapat dikurangi. Hasil kedua merupakan pengaturan kegiatan dan waktu, dimana seluruh kegiatan yang ada di koridor Jalan Fakhruddin hanya berlangsung pada hari minggu atau libur nasional selama 24 jam.



2. Dyah Ayusa Cendana, Suliha N.I Neonofa, Aplimon Jerobisonif, dan Ariency Kale Ada Manu, (2020)

Penelitian ini berjudul *“Perancangan Koridor Tedis-Ketapang Satu Kota Kupang (Studi T.A Perancangan Universal Design Fasilitas Koridor Suatu Konsep”*, penulis membahas perancangan koridor dengan menggunakan konsep rancangan *“Universal Design”*. Lingkup wilayah penelitian ini adalah korido Jalan Tedis-Ketapang Satu yang termasuk dalam kelas jalan arteri sekunder yang melayani jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kota Kupang Khususnya perdagangan dan jasa.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan deskriptif guna mengungkapkan secara rinci dan sistematis bagaimana kesesuaian jalur pejalan kaki di koridor Tedies – Ketapang Satu Kota Kupang dengan empat buah variabel yaitu fungsional, aksesibel, kenyamanan dan estetika. Hasil yang di peroleh dari penelitian ini di bagi menjadi 4 segmen. Segmen pertama dirancang sebagai tempat nongkrong dan tempat kuliner malam, segmen kedua dirancang sebagai tempat souvenir shop, segmen ketiga dirancang sebagai tempat wisata bersejarah dan segmen 4 dirancang sebagai tempat rekreasi (taman aktif, spot memancing). Hasil lainnya berupa penyediaan fasilitas transit pejalan kaki dan pengguna sepeda, penyediaan pergola hijau dan penyedai vegetasi disepanjang koridor.

3. Fibria Conyтин Nugrahini dan Rofi’I (2016)

Penelitian ini berjudul *“Konsep Penataan Lingkungan Koridor Berbatas Pagar Perumahan Skala Besar Studi Kasus Koridor Selatan Kejawan Putih Tambak Surabaya”*, penelitian ini bertujuan untuk mengajukan konsep penataan

lingkungan koridor selatan Kejawan Putih Tambak Surabaya yang berbatas pada pagar perumahan berskala besar. Metode penelitian yang di gunakan pada penelitian ini adalah *field observatory* yang terdiri dari tiga tahapan. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *linkege*, kenyamanan, kegiatan, kejelasan dan kenikmatan, karakter khusus, ketajaman, prinsip pemandangan kawasan, harmoni/kecocokan dan integrasi skala dan bentuk.

Hasil dari penelitian ini berupa konsep detail rancangan lingkungan koridor selatan Kejawan Putih Tambak Surabaya yang terdiri dari pengadaan *street foodcourt* yang tersebar disepanjang jalan kejawan putih, penambahan estetika visual berupa pohon dan bahan *pedestrian ways* di samping pagar pembatas dengan perumahan Pakuwon City, *visual linkege*, taman sebagai ruang antara, hingga pengadaan jalur pejalan kaki.

4. Nur Latifah, Bambang Soemardiono dan Muhammad Faqih (2018)

Penelitian ini berjudul “*The Arrangement of Relegious Tourism Corridor in Sekumpul Martapura Based On Livable Street*”, penelitian ini bertujuan merumuskan konsep koridor yang nyaman dan mengakomodasi untuk semua pengguna koridor dan mendukung koridor untuk tujuan wisata religi. Penelitian ini menggunakan teknik analisis *Walkthrough* yang di rangkum bersama teknik pemetaan dan wawancara. Indikator yang digunakan dalam penelitian ini adalah *livable street* (jalan layak huni) dengan variabel yang digunakan adalah keamanan dan kenyamanan, jalan sehat, ruang sosial, wilayah bertetangga, jalan hijau yang menyenangkan, keunikan, transparansi, pemeliharaan dan kualitas konstruksi yang baik hingga keindahan desain.

Hasil yang di dapat dari penelitian ini merupakan sebuah konsep perencanaan koridor berbasis *liveble street* yang diantaranya adalah menciptakan ruang publik yang nyaman dan mudah di akses untuk semua pengguna jalan, memperbanyak fasilitas (jalur pejalan kaki, jalur sepeda, dan moda transportasi) yang nyaman, aman, menarik dan berkualitas, memberikan ruang terbuka yang mudah di akses oleh masyarakat, memberikan unsur nuansa keislaman disepanjang koridor untuk meperkuat identitas koridor sebagai wisata religi Sekumpul Martapura.

5. Ety Agustin, Happy Ratna Santosa, dan Bambang Seomardiono (2014)

Penelitian ini berjudul "*The Aplication of Sustainable Urban Street Concept in A. Yani Surabaya Street Corridor Arrangement to Improve the Quality of Corridor Environment*". Penelitian ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas lingkungan dan nilai ekonomi dari koridor Jalan A. Yani Surabaya dengan menggunakan beberapa indikator yaitu mobilitas, ekologi, dan komunitas.

Hasil dari penelitian ini adalah peningkatan kualitas lingkungan di koridor Jalan A. Yani dengan meningkatkan keberlanjutan koridor dengan merancang koridor jalan untuk meminimalkan kecamatan lalu lintas dan pemilihan moda transportasi yang lebih ramah lingkungan, hemat energi, dan biaya, serta berorientasi pejalan kaki. Selanjutnya adalah merancang koridor jalan yang memberikan hak yang sama untuk semua kelompok pengguna jalan, termasuk kelompok penyandang cacat serta merancang koridor jalan yang dapat meningkatkan kualitas estetika jalan dan nilai sosial ekonomi koridor.



Tabel 2.4 Studi Terdahulu

Penulis	Judul	Tujuan	Metode Pendekatan Studi	Data dan Variabel		Hasil Penelitian
Dody Kurniawan, 2018. (Jurnal) Jurnal Arsitektur. Vol 2.	Perancangan Koridor Jalan Melalui Pendekatan Waktu dalam Ruang (Studi Kasus: Koridor Jalan Fakhrudin Jakarta)	Merancang ruang koridor Jalan Fakhrudin dengan menata keberadaan Pasar Temporer Sogo Jongkok, agar dapat menghidupkan kegiatan di kawasan tersebut selama 24 jam pada hari libur dan dapat berdampingan harmonis dengan bangunan formal yang ada dengan hasil akhir berupa simulasi disain koridor Jalan Fakhrudin.	1. Identifikasi Norma Perancangan Bertujuan untuk merumuskan kriteria, indikator dan elemen yang harus dipertimbangkan dalam perancangan koridor jalan. Pengumpulan data dilakukan melalui data sekunder 2. Identifikasi Studi Banding Bertujuan untuk mendapatkan perbandingan kriteria, indikator dan elemen perancangan koridor jalan yang sudah ada dan dinilai sukses. 3. Identifikasi Potensi dan Permasalahan	Aspek Sirkulasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sirkulasi Kendaraan</li> <li>• Sirkulasi Pejalan</li> </ul>	Setelah melakukan analisa terhadap aspek yang mempengaruhi perancangan koridor Jalan Fakhrudin didapat: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alternatif pengelihan jalur sirkulasi kendaraan, dimana sirkulasi kendaraan dari arah Jalan K.H. Mas Mansyur (fly over jalur lambat) dialihkan dahulu menuju jalan Jati Baru dan berputar arah di jalan tersebut. Setelah berputar arah kendaraan dapat langsung masuk ke jalan Jati Bundar dan dapat terus ke jalan Abdul Muis atau Jalan Kebon Sirih Raya. Pemilihan alternatif ini berdasarkan pada hasil perhitungan tingkat pelayanan jaringan jalan (LOS) di jalan Jati Baru. Dengan dialihkannya arus kendaraan ke jalan Jati Baru, beban pelayanan arus kendaraan di jalan Jati Bundar dapat dikurangi.</li> <li>• Pengaturan kegiatan dan waktu, dimana seluruh kegiatan yang ada di koridor jalan Fakhrudin hanya berlangsung pada hari minggu atau libur nasional selama 24 jam. Kegiatan tersebut berlangsung dari hari sabtu malam hingga minggu malam. Kegiatan atau acara yang disediakan adalah kegiatan pasar Sogo Jongkok pada sabtu malam dan minggu siang. Kedua kegiatan itu akan dilengkapi dengan kafe tenda (tema Nasional) dan hiburan musik. Untuk minggu malam kegiatan akan diisi oleh kafe tenda dengan dan hiburan musik dengan tema Internasional.</li> </ul> Konsep dasar perancangan koridor jalan fakhrudin ini dikembangkan dengan menerapkan
				Aspek Menjemen Waktu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsep Ruang</li> <li>• Konsep Kegiatan</li> <li>• Konsep Waktu</li> </ul>	

Penulis	Judul	Tujuan	Metode Pendekatan Studi	Data dan Variabel	Hasil Penelitian	
			Bertujuan untuk mengetahui kondisi eksisting kawasan penelitian, baik potensi dan permasalahannya. Pengumpulan data melalui data primer.		pendekatan waktu dalam ruang, agar kegiatan-kegiatan yang ada di koridor tersebut tidak saling tumpang tindih. Tujuan yang ingin dicapai ialah membuat suatu skenario kegiatan di koridor jalan Fakhruddin hidup selama 24 jam pada hari libur sehingga dapat menjadi membentuk citra kota serta daya tarik yang lebih baik.	
Dyah Ayusa Cendana, Suliha N.I Neonofa, Aplimon Jerobisonif, dan Ariency Kale Ada Manu, 2020. (Jurnal) Jurnal Ilmiah Teknologi FST Undana. Vol 14.	Perancangan Koridor Tedis-Ketapang Satu Kota Kupang (Studi T.A Perancangan <i>Universal Design</i> Fasilitas Koridor Suatu Konsep)	Merancang koridor kawasan Tedis-ketapang satu kota kupang dengan pendekatan <i>Universal Desain</i> .	Metode penelitian dilakukan dengan pendekatan metode kualitatif dan juga deskriptif guna mengungkapkan secara rinci dan sistematis bagaimana kesesuaian jalur pejalan kaki di Koridor Tedies Ketapang Satu Kota Kupang berdasarkan prinsip-prinsip <i>Desain Universal</i> .	Fungsional	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dapat digunakan sebagaimana fungsinya</li> </ul>	<p>Hasil yang didapat dari penelitian ini adalah sebuah rancangan koridor Tedis Ketapang Satu di Kota Kupang yang di bagi menjadi 4 segmen yaitu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Segmen 1, tempat nongkrong dan tempat kuliner malam</li> <li>2. Segmen 2, tempat souvenir shop</li> <li>3. Segmen 3, tempat bersejarah</li> <li>4. Segmen 4, tempat rekreasi (taman aktif, spot memancing)</li> </ol> <p>Pembangunan yang ditekankan pada analisis kondisi eksisting dan solusi desain yang tepat dalam pengembangan koridor Tedis-Ketapang Satu ke arah konsep hijau, berwawasan lingkungan dan memberikan kenyamanan bagi pejalan kaki dan pengguna sepeda. Solusi tersebut mencakup: optimalisasi koridor yang telah ada, penyediaan fasilitas transit pejalan kaki dan pengguna sepeda, penyediaan pergola hijau dan penyediaan vegetasi sepanjang Koridor.</p>
				Aksesibel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dapat diakses dengan mudah termasuk kaum difabel</li> <li>Arah masuk atau penghalang</li> </ul>	
				Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kenyamanan fisik pengguna</li> <li>Pengurangan faktor kelelahan</li> <li>Jarak bebas berjalan</li> <li>Saran pendukung/pelindung</li> </ul>	

Penulis	Judul	Tujuan	Metode Pendekatan Studi	Data dan Variabel		Hasil Penelitian
				Estetika	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penunjang kenyamanan (faktor yang menimbulkan rasa nyaman pengguna koridor)</li> </ul>	
Fibria Conyatin Nugrahini dan Rofi'I, 2016. (Jurnal) Jurnal Arsitektur. Vol 2.	Konsep Penataan Lingkungan Koridor Berbatas Pagar Perumahan Skala Besar Studi Kasus Koridor Selatan Kejawan Putih Tambak Surabaya.	Mengajukan konsep penataan lingkungan koridor selatan Kejawan Putih Tambak Surabaya yang berbatas pagar perumahan skala besar.	Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini <i>field observatory</i> yang terdiri dari tiga tahapan. Tahapan pertama meliputi proses analisis dari hasil gambaran kondisi kualitas koridor selatan Kejawan Putih Tambak pada penelitian sebelumnya untuk kemudian memunculkan gagasan umum konsep Perancangan. Pada tahap kedua merupakan proses uji konsep dengan metode yang	Linkege	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Visual Linkage</i></li> </ul>	Konsep detail perancangan lingkungan koridor selatan Kejawan Putih Tambak Surabaya, diantaranya adalah: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Street foodcourt</i>: Mengakomodasikan street foodcourt yang tersebar sepanjang jalan Kejawan Putih terutama di depan makam ke dalam suatu area publik yang memadai.</li> <li>• Sepanjang pagar pembatas dengan perumahan Pakuwon City: Memberikan tambahan estetika visual berupa pohon dan bahan pedestrian ways di samping pagar pembatas yang dibuat oleh Pakuwon, hal ini dimaksudkan untuk memberikan pengalihan visual dari tembok yang kaku menjadi areal yang lebih manusiawi</li> <li>• <i>Visual Linkage</i>: Pohon yang memberikan suasana hijau serta bebas sampah, memberikan suasana sejuk, bersih dan anggun. Selain itu dapat berfungsi sebagai pemersatu koridor utara dan selatan dengan konsep visual linkage.</li> <li>• Taman sebagai ruang antara: Taman sebagai ruang transisi atau ruang antara koridor dan permukiman serta perumahan besar. Ruang bersifat mawadahi aktifitas refreshing warga dan pengguna koridor.</li> </ul>
				Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pedestrian</li> <li>• <i>Street Furniture</i></li> <li>• Vegetasi</li> <li>• Desain jalan terlindung dari cuaca</li> <li>• Menghindari silau</li> </ul>	
				Kegiatan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arcade</li> <li>• Loby</li> </ul>	
				Kejelasan dan Kenikmatan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan Kualitas Jalur Pejalan Kaki</li> </ul>	
				Karakter Khusus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identitas</li> </ul>	
Ketajaman	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Persepsi luar ruang, meliputi pemandangan, karakter dan pencapaian</li> </ul>					



Penulis	Judul	Tujuan	Metode Pendekatan Studi	Data dan Variabel		Hasil Penelitian
			melibatkan masyarakat yang salah satunya dengan cara urun rembuh atau <i>focus grub discussion</i> (Priatmodjo, 2008). Tahap ketiga adalah pembuatan konsep perancangan dan detail konsep perancangan.	Prinsip Pemandangan Kawasan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Persepsi Terhadap <i>Layout</i> Jalan</li> </ul>	Jalur pejalan kaki: Paving stone sebagai penutup lantai trotoar/ pejalan kaki yang memberikan suasana bersih, rapi serta memberikan kesempatan air hujan untuk meresap ke dalam tanah. Dapat mengakomodasi kegiatan pasar malam
			Harmoni/ Kecocokan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aspek Arsitektural dan Kecocokan Estetika</li> </ul>		
			Integrasi Skala dan Bentuk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Skala manusia di lingkungan kota, meliputi ukuran, besar bangunan dan masa bangunan</li> <li>• Dimensi estetika, meliputi belum jelasnya kepekaan dan efek tekstur bangunan</li> </ul>		
Nur Latifah, Bambang Soemardiono dan Muhammad Faqih, 2018. (Jurnal) <i>Journal of Scientific and Research</i>	The Arrangement of Religious Tourism Corridor in Sekumpul Martapura Based On Liveble Street.	Merumuskan konsep koridor yang nyaman dan mengakomodasi untuk semua pengguna koridor dan mendukung koridor untuk	Mengidentifikasi kondisi fisik koridor berdasarkan aspek fisik dan non fisik dari keridor. Teknik analisis yang digunakan adalah <i>Walkthrough Analysis</i> yang dirangkum bersama	<i>Liveble Street</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keamanan dan Kenyamanan</li> <li>• Jalan yang Sehat</li> <li>• Ruang Sosial</li> <li>• Wilayah Bertetangga</li> </ul>	Hasil dari penelitian ini merupakan sebuah konsep penataan koridor wisata religi Sekumpul berbasis <i>Liveble Street</i> yang diantaranya adalah: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koridor Sekumpul harus memiliki ruang publik yang aman, nyaman dan mudah diakses untuk semua pengguna jalan, mengakomodasi peringatan hari jadi guru Sekumpul dan acara Ramadhan, terutama</li> </ul>

Penulis	Judul	Tujuan	Metode Pendekatan Studi	Data dan Variabel	Hasil Penelitian
Publications. Vol 8		tujuan wisata religi	teknik pemetaan dan wawancara semi struktur untuk mengidentifikasi masalah koridor, apa yang disukai dan tidak disukai masyarakat sekumpul dan ide responden untuk sekumpuul yang lebih baik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jalan Hijau yang Menyenangkan</li> <li>• Keunikan</li> <li>• Transparansi</li> <li>• Pemeliharaan dan Kualitas Konstruksi yang baik</li> <li>• Kemudahan Desain</li> </ul>	<p>untuk pejalan kaki, cacat, manula, pengendara sepeda dan angkutan umum.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebih banyak fasilitas (jalur pejalan kaki, jalur sepeda, dan moda transportasi umum) yang nyaman, aman, menarik dan berkualitas baik dan dapat digunakan untuk acara besar Haul Guru Sekumpul.</li> <li>• Ada kebutuhan akan ruang terbuka yang aman, nyaman dan mudah diakses oleh masyarakat sehingga dapat meningkatkan interaksi sosial masyarakat dan pariwisata Sekumpul.</li> <li>• memperkuat identitas koridor sebagai wisata religi Sekumpul Martapura dengan memberikan unsur nuansa keislaman di sepanjang koridor. Dengan menambahkan furnitur jalanan yang bernuansa kaligrafi Islam Al-qur'an dan asmaul husna.</li> </ul> <p>Penambahan fasilitas jalan yang memfasilitasi pemeliharaan lingkungan Sekumpul.</p>
Etty Agustin, Happy Ratna Santosa, dan Bambang Soemardiono, 2014. (Jurnal)	The Application of Sustainable Urban Street Concept in A.Yani Surabaya Street Corridor	Meningkatkan kualitas lingkungan dan nilai ekonomi dari koridor jalan	Menggunakan teknik <i>Walkthrough Analysis</i> untuk menilai karakteristik Koridor jalan	Mobilitas <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sirkulasi pembentuk koridor</li> <li>• Jalur Pejalan Kaki</li> <li>• Fasilitas Pelengkap</li> </ul>	<p>Peningkatan kualitas lingkungan di koridor jalan A. Yani dengan meningkatkan keberlanjutan koridor melalui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Merancang koridor jalan untuk meminimalkan kemacetan lalu lintas dan pemilihan moda transportasi yang lebih</li> </ul>

Penulis	Judul	Tujuan	Metode Pendekatan Studi	Data dan Variabel	Hasil Penelitian
Jurnak of Education and Research. Vol 2.	Arrangement to Improve the Quality of Corridor Environment			Ekologi <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elemen Pembentuk Koridor Vegetasi</li> <li>• Ruang Terbuka dan Taman Kota</li> <li>• Infrastruktur Sistem Drainase Jalan</li> </ul>	ramah lingkungan, hemat energi, dan biaya, serta berorientasi pejalan kaki; <ul style="list-style-type: none"> <li>• Merancang koridor jalan yang memberikan hak yang sama untuk semua kelompok pengguna jalan, termasuk kelompok penyandang cacat;</li> <li>• Pelestarian ruang hijau yang mempertahankan keanekaragaman alam dan pengaturan lanskap jalan dapat meningkatkan produksi O<sub>2</sub>;</li> <li>• Inovasi dalam penggunaan teknologi material yang dapat mengurangi efek pemanasan global dan penggunaan energi alternatif</li> <li>• Merancang koridor jalan yang dapat meningkatkan kualitas estetika jalan, serta nilai sosial ekonomi koridor.</li> </ul>
				Komunitas <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elemen Gerbang Kota</li> <li>• Perabotan Jalan</li> <li>• Ruang Interaksi</li> </ul>	

Sumber: Hasil Rangkuman



## 2.5 *Best Practice*

### 2.5.1 **Jalan Malioboro Yogyakarta**

Jalan Malioboro adalah satu kawasan jalan dari tiga jalan di Kota Yogyakarta yang membentang dari tugu Yogyakarta hingga ke perempatan Kantor Pos Yogyakarta. Jalan ini merupakan poros Garis Imajiner (garis khayal yang menjadi acuan) Kraton Yogyakarta. Jalan Malioboro sangat terkenal dengan para pedagang kaki lima yang menjajakan kerajinan khas Jogja dan warung-warung lesehan di malam hari yang menjual makanan gudeg Jogja serta terkenal sebagai tempat berkumpulnya para seniman yang sering mengekspresikan kemampuan mereka seperti bermain musik, melukis, happening art, pantomim, dan lain-lain di sepanjang jalan ini



**Gambar 2.13 Suasana Jalan Malioboro Yogyakarta**

*Sumber: jogjainside.com*

Jalan Malioboro bukan hanya sekedar jalan raya, melainkan juga sebagai ruang publik dengan beberapa elemen *streepscape* di dalamnya. Hingga saat ini, Jalan Malioboro dimaksimalkan secara estetik dan fungsional menjadi semi pedestrian. Manfaat yang dirasakan pertama yaitu Jalan Malioboro menjadi semakin kokoh sebagai ruang sosial/publik. Dimana masyarakat dapat

mengaktualisasi diri secara nyaman. Ruang yang lapang, bersih dan indah berperan penting dalam memperkaya oksigen bagi penikmatnya. Sehingga penikmatnya dapat betah hingga ingin datang kembali ke Jalan Malioboro. Fungsi jalan sebagai ruang interaksi sosial terlihat dari beberapa tempat (ruang) yang cukup luas dan terbuka bagi masyarakat untuk bertemu dan bertatap muka secara langsung. Jalan Malioboro menyediakan jalur pedestrian yang luas yaitu 1,8 meter hingga 3 meter yang sudah sesuai dengan standar permen PU No. 03/PRT/M/2014.



**Gambar 2.14 Jalur Pedestrian Jalan Malioboro**

*Sumber: travel.tempo.co*

Selain berjalan, pejalan kaki juga dapat beristirahat sambil menikmati suasana di karenakan Jalan Malioboro menyediakan perabot jalan seperti kursi jalan yang nyaman untuk masyarakat di sepanjang Jalan Malioboro. Jalur pedestrian didesain tidak hanya berfokus pada kenyamanan terhadap masyarakat biasa tetapi juga didesain ramah terhadap penyandang disabilitas. Demi menciptakan lingkungan yang baik dan sehat, Jalan Malioboro juga menyediakan tempat pembuangan sampah yang didesai khusus di setiap sisi jalan.

### 2.5.2 Jalan Ir. H. Juanda (Dago) Bandung

Kawasan Dago khususnya Jalan Ir. H. Djuanda masih menjadi pilihan bagi para pelancong dan anak-anak muda di Kota Bandung dalam menunjukkan eksistensi mereka. Jalan Ir. H. Djuanda adalah salah satu *icon* di Kota Bandung dengan lokasi yang sangat strategis. Jalan ini berdekatan dengan 2 perguruan tinggi seperti Sekolah Tinggi Menjamen Informatika dan Komputer (STMIK) dan Sekolah Tinggi Kesejahteraan Sosial (STKS). Tidak hanya itu, jalan Ir. H. Djuanda juga terdapat tempat wisata, tempat kuliner, hotel hingga tempat *Shopping* di sepanjang jalan. Pada jalan ini terdapat aktifitas pejalan kaki yang cukup aktif di karenakan letaknya yang berada di tengah kota. Tidak jauh berbeda dengan Jalan Malioboro Jogjakarta, jalan ini menyediakan beberapa *street furniture* seperti bangku jalan untuk memfasilitasi seluruh pejalan kaki yang berjalan di jalur pedestrian. Jalan Ir.H. Djuanda juga memiliki vegetasi pelindung yang membuat jalan ini lebih teduh dan dan segar. Selain itu design lampu dan jalan juga disesuaikan dengan cirikhas adat sunda.



**Gambar 2.15 Suasana Jalan Ir. H. Djuanda**

*Sumber: ayobandung.com*



### 2.5.3 Jackson Street St. Paul, Amerika

Jackson *Street* merupakan sebuah koridor jalan yang berada di kota St. Paul yang memiliki trotoal dengan material beton dan jalur sepeda yang menghubungkan jalur lingkaran sepeda di pusat perkotaan. Penataan Jackson *Street* ini terinspirasi oleh jalan-jalan yang ada di Belanda. Konsep Jalur sepeda dinaikan setara dengan trotoar dan di pisahkan dari jalan raya. Sebelum direkonstruksi, Jackson Street memiliki dua jalur lalu lintas satu arah dan menyediakan dua jalur untuk parkir di jalan. Sehingga desain yang baru mengambil setengah dari tempat parkir dan mengubahnya menjadi jalur sepeda yang dilindung oleh trotoar.



**Gambar 2.16 Suasana dari Jackson Street**

Sumber: [www.stpaulrealestateblog.com](http://www.stpaulrealestateblog.com)

### 2.5.4 Bolivar Street, Medellin, Colombia

Jalan Bolivar merupakan sebuah koridor yang terdapat di Kota Medellin Colombia. Jalan Bolivar merupakan sebuah koridor percontohan yang berorientasi pada pengadaan ruang publik yang ramah terhadap pejalan kaki. Koridor ini dirancang disebabkan oleh banyaknya jumlah orang yang memasuki pusat Kota Medellin yaitu sekitar 1.200.000 juta orang perhari. Kawasan ini dirancang untuk mengurangi lalu lintas kendaraan dengan memberikan ruang publik yang lebih luas

untuk pejalan kaki, memasukkan sekitar dua kilometer jalur sepeda baru, peningkatan area hijau sebesar 22%, serta melestarikan pohon yang ada dan menanam yang baru.



**Gambar 2.17 Suasana dari Bolivar Street**  
 Sumber: [www.instagram.com/aeu\\_arquitectos/](http://www.instagram.com/aeu_arquitectos/)

### 2.5.5 Lonsdale Street, Dandenong, Melbourne, Australia

Revitalisasi Jalan Lonsdale Street yang merupakan kunci utama proyek revitalisasi pusat kota Dandenong merupakan bagian dari seri proyek urban development Dandenong, menjadi salah satu contoh rancangan koridor jalan ruang perkotaan sebagai ruang publik. Jalan Lonsdale dirancang sebagai *grand boulevard* di Dandenong dengan pejalan kaki sebagai fokus utamanya dengan mengusung prinsip *sustainable design*. Prinsip ini dituangkan dengan merubah prioritas penggunaan koridor jalan yang sebelumnya untuk kendaraan menjadi *pedestrian friendly*, sehingga Jalan Lonsdale menjadi area yang aman bagi pejalan kaki. Pada perancangan Jalan Lonsdale, arus lalu lintas kendaraan dikonsentrasikan pada jalur tengah ruang jalan dengan dua jalur kendaraan yang berlawanan arah, dengan masing-masing terdiri atas dua lajur. Ruang antara jalur kendaraan dan bangunan dikonsepsikan sebagai *shared traffic zones*, yakni area parkir kendaraan

*plaza* dengan deretan pepohonan, dan jalur pejalan kaki menjadi satu tanpa tanpa pembatas, sehingga jalur pejalan kaki pada kawasan menjadi lebih besar dengan harapan memberikan keleluasaan dan kenyamanan bagi pejalan kaki.



**Gambar 2.18 Kondisi Jalan Lonsdale, Australia**

*Sumber: Google.com*

Untuk menjaga keselamatan pejalan kaki, jalur kendaraan dibatasi oleh deretan pepohonan pada bagian tepinya untuk memisahkannya dengan area parkir kendaraan dan jalur pejalan kaki. Kawasan Jalan Lonsdale juga dilengkapi oleh berbagai fasilitas pendukung. Seperti tempat duduk, papan informasi, dan rambu lalu lintas yang ramah pejalan kaki.



**Gambar 2.19 Fasilitas tempat duduk yang ada di Jalan Londale**

*Sumber: Google.com*



### 2.5.6 Powell Street, San Fransisco, California

Kota San Fransisco merupakan salah satu kota dengan pembangunan berorientasi pada pembangunan ruang-ruang publik. San Fransisco mempunyai program bernama *pavements to park* yang bertujuan untuk menghidupkan dan memanfaatkan ruang-ruang pada koridor jalan agar menjadi sebuah *publik places* yang hidup dan pusat-pusat kegiatan interaksi sosial untuk membuat kotanya menjadi lebih hidup diberbagai sebaran tempat (Anugrah, 2017)

Kota San Fransisco adalah salah satu kota yang melahirkan konsep *parklet*. *Parklet* merupakan sebuah konsep yang memanfaatkan ruang parkir disuatu koridor jalan sebagai sebuah taman kecil atau ruang interaksi yang seharusnya untuk kendaraan pribadi menjadi ruang untuk manusia.



**Gambar 2.20 Parklet Area Komersial di San Francisco**

*Sumber: (Pavementstopark.com: Anugrah, 2017)*

## BAB III

### METODOLOGI PENELITIAN

#### 3.1 Pendekatan Penelitian

Dilihat dari jenis datanya, pendekatan penelitian yang digunakan di dalam penelitian ini merupakan pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif yaitu penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode ilmiah (Moleong, 2007). Tujuan dari penelitian ini adalah menjelaskan, menganalisis, menilai dan merancang sebuah Koridor Jalan Hr. Soebrantas yang dimulai dari menggambarkan bagaimana karakteristik kawasan penelitian, mengalisis isu permasalahan pada kawasan penelitian, kemudian melakukan penilaian terhadap kawasan penelitian berdasarkan indikator yang telah di tentukan untuk merumuskan sebuah konsep rancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.

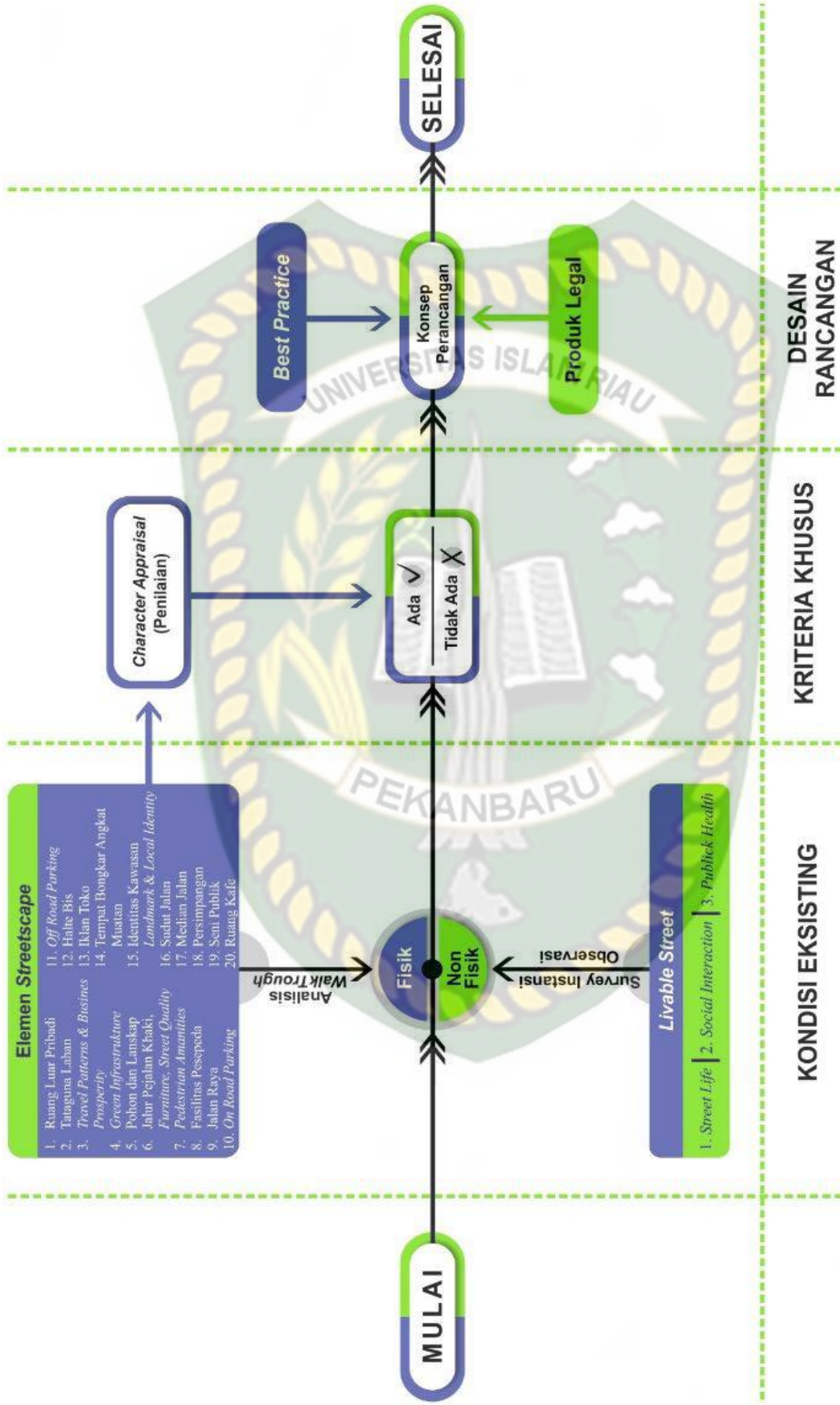
Metode analisis yang digunakan di dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif yang bertujuan untuk mengungkapkannya suatu fenomena, fakta lapangan, variabel hingga keadaan yang terjadi pada saat penelitian berlangsung dengan menyuguhkan apa yang sebenarnya terjadi. Menurut I Made Winartha (2006), metode analisis deskriptif kualitatif adalah menganalisis, menggambarkan, dan meringkas berbagai kondisi, situasi dari berbagai data yang dikumpulkan berupa hasil wawancara atau pengamatan mengenai masalah yang diteliti yang terjadi dilapangan.

Sesuai dengan pendekatannya, terlebih dahulu dibutuhkan pemahan terhadap suatu objek yang akan di teliti untuk memahami fenomena yang akan dilihat pada objek penelitian ini. Yaitu dengan mengkaji beberapa teori dasar yang sudah di jabarkan sebelumnya. Dengan begitu peneliti dapat menganalisa temuan-temuan yang dapat menjadi dasar peneliti untuk mendeskripsikan, menganalisis, menilai hingga merancang objek penelitian.

Penelitian ini akan melewati beberapa proses tahapan untuk mendapatkan hasil akhir yaitu Desain Rancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru. Setiap tahapan akan melalui beberapa proses untuk mendapatkan hasilnya masing-masing. Hasil dari tahapan yang pertama akan membantu dalam menyelesaikan tahapan selanjutnya. Tahapan-tahapan yang dimaksud merupakan tahapan untuk mengetahui kondisi eksisting berdasarkan teori yang sudah dikaji, tahapan untuk merumuskan kriteria khusus, dan tahapan untuk merumuskan Konsep Rancangan.

Tahapan pertama bertujuan untuk mengetahui kondisi eksisting secara fisik dan non fisik pada kawasan penelitian sehingga dapat diketahui apa saja variabel yang sesuai berdasarkan teori-teori yang di kaji. Dengan mengetahui kondisi eksisting tersebut, maka penelitian ini dapat dilanjutkan pada tahapan selanjutnya yaitu menilai kondisi eksisting tersebut berdasarkan teori yang dikaji. Tahapan ini disebut sebagai tahapan penilaian untuk merumuskan kriteria khusus. kriteria khusus merupakan rincian rencana dari penilaian yang telah dilakukan. Sehingga dari kriteria khusus ini penelitian ini dapat dilanjutkan pada tahapan yang terakhir yaitu merumuskan konsep rancangan. Pada tahapan ini konsep rancangan akan disesuaikan beberapa *best practice* serta dengan segala peraturan yang berlaku di Indonesia.





Gambar 3.1 Alur Proses Analisis Penelitian

Sumber: Hasil Analisis 2020

### **3.2 Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data adalah teknik atau cara dalam mengumpulkan data yang dibutuhkan untuk memperoleh informasi dalam menjawab rumusan masalah penelitian (Sugiyono, 2016). Metode pengumpulan data disusun berdasarkan kebutuhan data yang akan di analisis dalam penelitian, sehingga hasil penelitian dapat sesuai dengan sasaran. Metode pengumpulan data terbagi atas dua jenis, yaitu metode pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder.

#### **3.4.1 Metode Pengumpulan Data Primer**

Metode pengumpulan data primer dalam penelitian ini menggunakan metode observasi lapangan. Pengumpulan data primer dibutuhkan untuk mendapatkan data secara aktual terkait kondisi fisik kawasan penelitian pada penggalan Koridor Jalan Hr. Soebrantas. Observasi dilakukan dengan cara mengamati langsung kondisi eksisting wilayah studi berdasarkan indikator yang telah di tentukan sebelumnya kemudian merekamnya dengan teknik fotografi. Hasil dari pengambilan foto dapat menjadi dasar dalam proses analisis. Indikator yang akan diobservevsi terkait dengan, kondisi fisik dan nonfisik di Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.

#### **3.4.2 Metode Pengumpulan Data Sekunder**

Metode pengumpulan data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari survey literatur dan survey instansi. Dalam survey literatur, dilakukan dengan cara penelusuran data dan informasi yang bersumber dari buku, jurnal, skripsi dan penelitian terkait konsep perancangan koridor jalan. Survey instansi dilakukan dengan cara mengunjungi instansi yang memiliki data dan informasi dokumen-dokumen yang mendukung penelitian yakni, Dinas Kesehatan Kota

Pekanbaru, Dinas Lingkungan Hidup dan Kebersihan Kota Pekanbaru, dan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru .

### 3.3 Waktu dan Lokasi Penelitian

Waktu dari penelitian ini dilakukan selama 8 bulan yaitu pada bulan agustus 2020 sampai dengan bulan Maret 2021, berikut Tabel 3.1 waktu dan tahapan penelitian.

**Tabel 3.1 Waktu dan Tahap Penelitian**

No	Uraian Pekerjaan	2020-2021							
		Agustus	September	Oktober	November	Desember	Januari	Februari	Maret
1	Penyusunan Proposal								
2	Seminar Proposal								
3	Pengumpulan Data								
	1. Data Primer								
	a. Observasi								
	b. Dokumentasi								
	2. Data Sekunder								
4	Pengolahan dan Analisis Data								
5	Penyusunan Laporan Hasil Penelitian								
6	Seminar Hasil								

Sumber: Hasil Analisis 2020

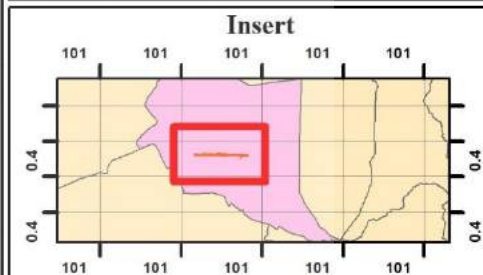
Lokasi penelitian dalam kajian ini adalah Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru yang berada pada Kecamatan Tampan dengan batas wilayah studi dari Simpang Tiga Tabek Godang hingga Simpang Empat Garuda Sakti sepanjang 2,9 Km (kilo meter). Untuk memudahkan peneliti dalam melakukan observasi di lapangan, lokasi penelitian dibagi menjadi 3 (tiga) segmen. Segmen pertama dimulai dari Simpang Empat Garuda Sakti hingga Jalan Bangau Sakti. Segmen kedua dimulai dari Jalan Bangau Sakti hingga pada Jalan Manyar Sakti dan Segmen ketiga dimulai dari Jalan Manyar Sakti sampai dengan Simpang Tiga Tabek Gadang.





UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
FAKULTAS TEKNIK  
PRODI PERENCANAAN  
WILAYAH DAN KOTA

GAMBAR 3.1  
PETA PEMBAGIAN SAGEMEN  
KORIDOR JALAN HR. SOEBRANTAS



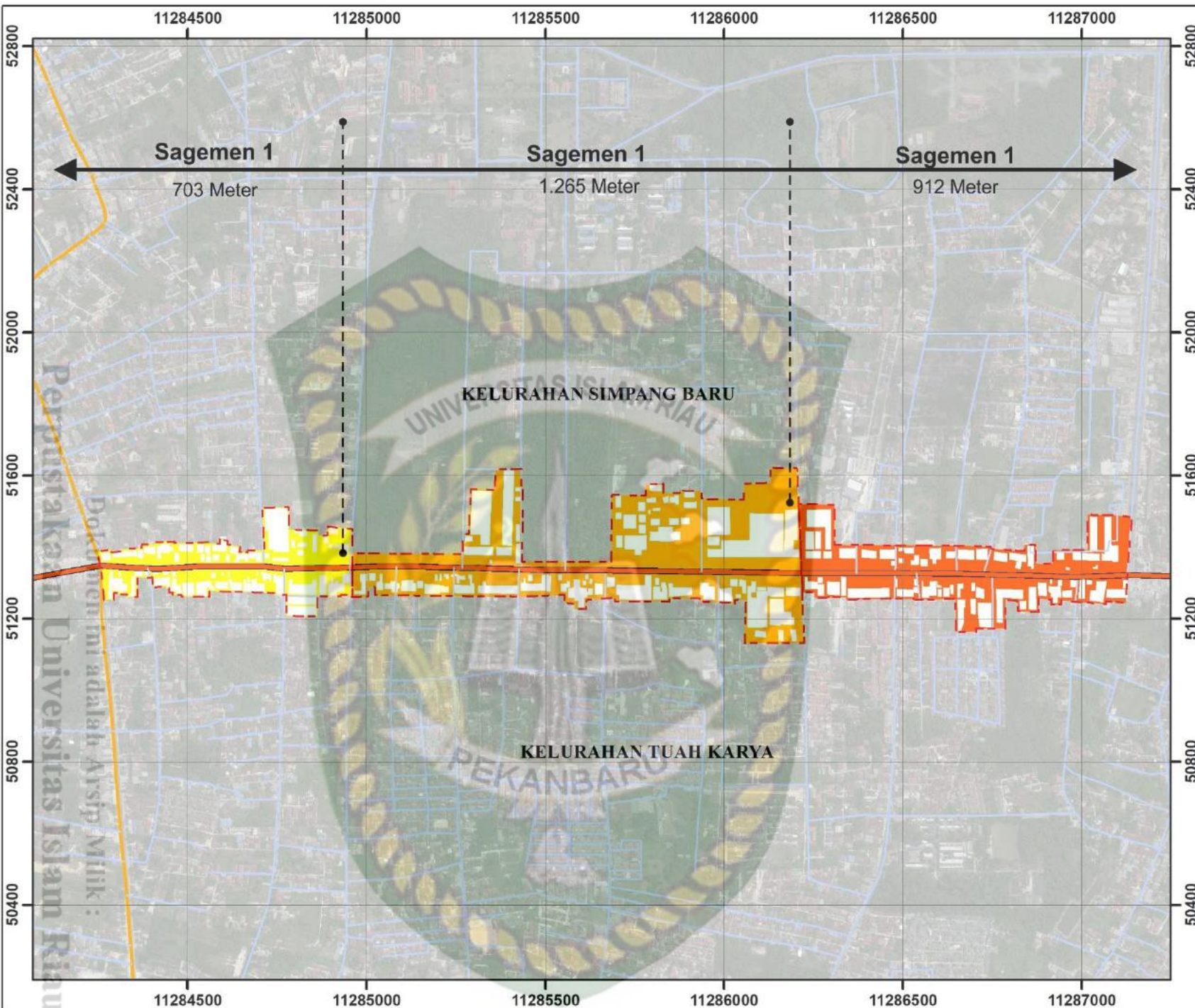
SEKALA 1:15.000

Legenda

- Batas Administrasi
- Jalan Arteri
- Jalan Kolektor
- Jalan Lokal
- Sungai
- Sagemen 1
- Sagemen 2
- Sagemen 3

Sumber: 1. Rupa Bumi Indonesia  
2. Google Earth

Halaman  
80



### 3.4 Populasi dan Sampel

Untuk memecahkan suatu masalah, langkah penting yang harus diambil adalah menentukan populasi dan sampel untuk menjadi sumber data yang sekaligus sebagai objek penelitian. Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang diterapkan oleh peneliti untuk mempelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2017). Sedangkan sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2011). Sehingga dapat disimpulkan bahwa sampel merupakan bagian dari populasi yang ada. Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah total elemen *Streetscape* pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru. maka dari itu penelitian ini tidak menggunakan sebuah sampel.

### 3.5 Variabel dan Indikator Penelitian

Variabel penelitian adalah suatu obyek, atribut atau nilai baik secara kualitatif maupun kuantitatif yang ditetapkan dalam suatu penelitian sehingga dapat diperoleh informasi dari obyek tersebut. Adapun variabel dan parameter yang digunakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut ini.

**Tabel 3.2 Variabel dan Indikator Fisik Penelitian**

Variabel	Indikator	Definisi Oprasional	Sumber
Fisik ( <i>StreetScape</i> )	Ruang Luar Pribadi	Penyediaan ruang tamu luar pribadi yang sesuai dan dapat digunakan untuk penghuni, biasanya paling baik terletak jauh dan terlindung dari tepi jalan.	Kapiti Coast District Council, (2008)
	Tataguna lahan	Tata guna lahan didefinisikan sebagai fungsi lahan yang ditentukan oleh kondisi alam maupun oleh campur tangan manusia, dan secara khusus sering merujuk pada pengelolaan lahan terhadap kebutuhan manusia.	FAO, (1999)



Variabel	Indikator	Definisi Oprasional	Sumber
	<i>Travel Patterns &amp; Busines Prosperity</i>	Terkait dengan pergerakan ekonomi yang banyak diandalkan oleh bisnis lokal untuk menjadi makmur. Konsep ini mengidentifikasi pola perjalanan yang terkait dengan berbagai jenis bisnis.	Kapiti Coast District Council, (2008)
	<i>Green Infrastructur</i>	Green Infrastructure atau infrastruktur hijau merupakan konsep penataan ruang yang mengaplikasikan infrastruktur ramah lingkungan. Infrastruktur ramah lingkungan artinya infrastruktur yang tidak mengganggu siklus alami lingkungan.	Ditjen Cipta Karya
	Pohon dan Lanskap	Penanganan yang efektif antara trotoar dan jalan untuk menciptakan penyangga dari kendaraan yang bergerak dan kebisingan jalan, dan membantu pejalan kaki merasa lebih nyaman berjalan di sepanjang jalan seperti penanaman pohondan, peletakan tanaman vertikal dan taman hujan sebagai tempat resapan air.	Rehan, (2013)
	Jalur Pejalan Kaki, <i>Furniture, Street Quality</i>	Jalur pejalan kaki berkaitan dengan penyediaan infrastruktur berorientasi pejalan kaki yang berkualitas dan bervariasi yang terdapat di lingkungan jalan raya yang bertujuan untuk mempromosikan dan mendorong peningkatan penggunaan fasilitas dan jaringan pejalan kaki.	Kapiti Coast District Council, (2008)
	<i>Pedestrian Amenities / Prabot Jalan</i>	Penyediaan fasilitas pejalan kaki yang tidak berhubungan dengan kegiatan berjalan kaki dengan penyediaan prabot jalan seperti bangku jalan, lampu jalan, tempat sampah dan rambu.	Kapiti Coast District Council, (2008)
	Fasilitas Pesepeda	Jalan harus dirancang dan dibangun untuk mengakomodasi yang diketahui dan mendorong penggunaan sepeda dengan aman. Kebutuhan mendasar pengendara sepeda ada dua: keselamatan saat bergerak dalam lalu lintas dan tempat parkir yang nyaman, aman, dan terjamin.	Rehan, (2013)
	<i>Carriageway / Angkutan Jalan</i>	Jalur-jalur tanah di atas permukaan bumi yang sengaja dibuat oleh manusia dengan bentuk, ukuran dan konstruksinya sehingga	Silvia Sukirman, (1994)



Variabel	Indikator	Definisi Oprasional	Sumber
		dapat digunakan untuk menyalurkan lalu lintas orang, hewan dan kendaraan yang mengangkut barang-barang dari tempat yang satu ke tempat yang lainnya dengan cepat dan mudah.	
	<i>On Road Parking</i>	Fasilitas parkir badan jalan adalah fasilitas parkir yang menggunakan pinggir/tepi badan jalan.	Dirjen Perhubungan Darat (1998)
	<i>Off Road Parking</i>	Fasilitas parkir kendaraan yang tidak berada pada badan jalan atau langsung menempati pada badan jalan, tetapi berada di luar badan jalan yang dibuat khusus.	Dirjen Perhubungan Darat (1989)
	Halte Bis	Semua halte bus harus ditandai dengan tanda halte bus dan dilengkapi dengan bangku dan tempat sampah. Pendekatan lanskap jalan yang berkelanjutan mendorong penambahan atap hijau ke setiap halte bus untuk memberikan efek yang lebih besar pada kualitas lingkungan, dan membuatnya dengan bahan daur ulang.	Rehan, (2013)
	Iklan Toko	iklan adalah proses komunikasi yang memiliki kekuatan sangat penting sebagai alat pemasaran yang membantu menjual barang, memberikan layanan, ide serta gagasan dalam bentuk informasi yang persuasif.	Liliwari, (1992 dalam Ghifari 2014).
	Bongkar angkat Muatan	berkaitan dengan penyediaan layanan, fasilitas, dan persyaratan akses khusus yang biasanya dikaitkan dengan situs bisnis untuk memungkinkan fungsi penggunaannya yang efisien dan efektif.	Kapiti Coast District Council, (2008)
	<i>Identitas Kawasan / Landmark and Local Identity</i>	<i>Landmark</i> adalah elemen-elemen penting dari bentuk kota, karena membantu orang-orang untuk mengarahkan diri dan mengenal suatu daerah dalam kota.	Kevin Lynch, (1960)
	Sudut Jalan	Sudut-sudut jalan menyediakan ruang pejalan kaki dan kesempatan untuk interaksi sosial melalui penempatan bangku dan perabot situs serta perlindungan yang aman sambil menunggu untuk menyeberang jalan.	Rehan, (2013)

Variabel	Indikator	Definisi Oprasional	Sumber
	Median Jalan	Suatu elemen yang secara fisik memisahkan dua jalur yang berlawanan arah.	Rehan, (2013)
	Persimpangan	Bentangan jalan harus ditingkatkan dengan pengerasan jalan khusus pada penyeberangan untuk menunjukkan sirkulasi pejalan kaki yang aman seperti penegasan <i>zebra cross</i> di setiap persimpangan jalan.	Rehan, (2013)
	Seni Publik	Suatu jalan mampu memberikan unsur artistik pada setiap elemen jalan seperti lampu jalan, bangku jalan bahkan pada bangunan disekitarnya.	Rehan, (2013)
	Ruang Kafe	Kafe luar ruangan menyediakan bagian depan jalan yang aktif dan lokasi alami untuk interaksi sosial yang teratur dan spontan. Trotoar yang sempit pun dapat menampung tempat duduk bergaya kafe Kafe sudut harus ditempatkan di tepi bangunan, bukan di tepi luar trotoar, untuk menjaga jarak pandang di persimpangan	Rehan, (2013)

Sumber: Hasil Analisis 2020

**Tabel 3.3 Variabel dan Indikator Nonfisik Penelitian**

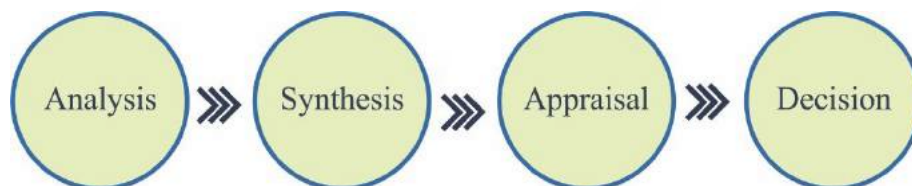
Nonfisik	Indikator	Sub Indikator	Definisi Operasional	Sumber
<b>Nonfisik (Livable Street)</b>	<i>Street Life</i>	<i>Pedestrian Volume</i>	Jumlah atau banyaknya orang yang berjalan kaki.	Lindsay, (2008)
		<i>Stationary Activities</i>	Berbagai macam kegiatan yang dilakukan oleh para pejalan kaki seperti membaca buku, menunggu transportasi, berinteraksi dan lain sebagainya.	
		<i>Pedestrian Diversity</i>	Desain jalan harus benar-benar membedakan antara jalur kendaraan, jalur sepeda, dan jalur pejalan kaki demi kenyamanan pejalan kaki.	
	<i>Social Interaction</i>	<i>Social Contacs</i>	Kegiatan interaksi antar manusia yang mampu menciptakan keharmonisan antar satu sama lainnya.	Lindsay, (2008)
<i>Ownership</i>		Suatu bentuk rasa kepemilikan yang membuat seseorang merawat lingkungan disekitarnya.		

	Public Health	Traffic Ijuries	Resiko kecelakaan lalu lintas yang menurun.	Lindsay, (2008)
		Obesity	Penurunan tingkat obesitas akibat masyarakat yang bergerak aktif	
		Noice and Air Pollution	Pencemaran udara dan suara dapat berkurang dengan meningkatnya minat masyarakat untuk berjalan kaki,bersepeda dan menggunakan angkutan umum.	
		Vehicle Speeds	Menurunnya kecepatan kendaraan akan meningkatkan keselamatan pejalan kaki.	
		Traffic Volume	Menurunnya jumlah kendaraan apa bila jumlah pejalan kaki dan pesepeda meningkat.	

Sumber: Hasil Analisis 2020

### 3.6 Metode Analisis

Menurut Taylor (1975), analisis data adalah proses yang merinci usaha secara formal untuk menemukan tema dan merumuskan hipotesis (ide) seperti yang disarankan dan sebagai usaha untuk memberikan bantuan dan tema pada hipotesis. Metode analisis data dalam penelitian ini disusun dan disesuaikan dengan tujuan dan sasaran yang dicapai dalam penelitian. Dalam merancang suatu kota, terdapat teknik analisis data yang lebih spesifik dan akurat karena memang diperuntukkan bagi bidang perancangan kota. Berikut ini merupakan rangkaian metode dalam merancang sebuah kota



**Gambar 3.3 Tahapan Metode Perancangan Kota**

Sumber: Moughtin, 1999



Dari gambar diatas, dapat di lihat pada bagian analisis, penelitian ini menggunakan dua teknik analisis yaitu analisis *Walk-Through* dan *Mapping*. Walaupun jenis penelitiannya adalah penelitian kualitatif, akan tetapi teknik analisis data yang digunakan ini dapat dipertanggungjawabkan kredibilitasnya. Setelah melakukan analisis dengan menggunakan kedua teknik tersebut, selanjutnya akan dibandingkan dan dinilai (*Appraisal*) menggunakan teknik *character appraisal*. Berikut merupakan penjelasan terhadap 3 teknik analisis tersebut:

### **3.6.1 Analisis Walk-Trough**

Teknik Walk-through Analysis merupakan penilaian terhadap kualitas perkotaan dan isu desain yang diselesaikan dengan cara penelusuran, melakukan observasi, merekam, dan merasakan kesan yang ada di sepanjang jalur/jalan (Urban Design Toolkit, 2006).

Teknik ini adalah hasil pengecilan dari teori konsep *imagibilitas* suatu kota yang disampaikan oleh Kevin Lynch, yaitu *paths*, *edges*, *districs*, *nodes*, dan *landmarks*. Akan tetapi *walk-through analysis* berfokus pada *paths* dan *nodes* saja. Karena obyek penelitian ini adalah sebuah koridor jalan, sehingga fokus yang diambil adalah *paths*. Teknik ini berfokus pada bagaimana mengungkapkan pengalaman yang dirasakan dalam menelusuri suatu penggal jalan dari satu titik keberangkatan menuju titik akhir, seperti yang dilakukan oleh Darjosanjoto (2006) dalam penelitiannya pada suatu penggal jalan kampung nelayan Sememi dan Cumpu.

Dari pengalaman tersebut, akan diperoleh data gambaran fisik di sepanjang koridor wilayah penelitian. Teknisnya adalah peneliti menelusuri kodiror

wilayah penelitian kemudian melakukan rekaman /pemotretan/dokumentasi terkait kondisi fisik yang ada di sisi kanan dan kiri koridor. Kemudian setelah melakukan pemotretan, akan di analisis berdasarkan kriteria 4C untuk mendapatkan arahan rancangan terhadap permasalahan-permasalahan pada koridor yang perlu diperbaiki dan dilakukan penataan. Elemen 4C tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Kejelasan (Conspicuous)
- b. Kenyamanan (Comfortable)
- c. Kesesuaian (Convenient)
- d. Keramahan (Convivial)

Selain kondisi fisik jalan, dengan teknik analisis ini juga dapat digunakan untuk mengetahui bagaimana kondisi perabot dan fasilitas jalan yang ada. Tetap dengan menelusuri suatu jalan atau koridor dari satu titik keberangkatan menuju titik tujuan. Dalam proses penelusuran tersebut, peneliti dapat mengidentifikasi elemen *streetscape* apa saja yang sudah ada atau yang belum ada dengan cara memotret atau merekamnya. Setelah melakukan penelusuran, peneliti akan memetakan letak elemen-elemen *streetscape* yang ada pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru. Hasilnya adalah berupa arahan apa saja yang perlu ditambahkan sehingga elemen *streetscape* yang ada disepanjang Koridor Jalan Hr. Soebrantas menjadi lengkap.

### 3.6.2 Mapping

Teknik analisa mapping dipakai untuk mendukung data Analisa walkthrough untuk mendapatkan hasil data yang bisa disampaikan dan disajikan secara grafis. Analisis berguna untuk Memberikan informasi dasar untuk semua

jenis proyek dan inisiatif. Analisis ini menggunakan sarana Peta sebagai data aktual yang nantinya bisa secara terperinci menjelaskan kondisi batas jalan, penempatan distribusi ruang terbuka beserta sarana prasarannya, tipe jalan, ruang publik dan privat, juga arah distribusi elemen lansekap (Urban Design Toolkit, 2009).

Tujuan dari analisis ini adalah untuk memahami dan memantau bagaimana gambaran lingkungan fisik/terbangun pada suatu objek penelitian. Hal ini membantu dalam melakukan sebuah penilaian untuk mengembangkan sebuah desain suatu lingkungan. Teknisnya adalah dengan mencatat apa yang sudah diamati, kemudian memetakannya, lalu memberikan penilaian berdasarkan elemen-elemen yang sudah di tentukan.

### **3.6.3 Character appraisal**

*Appraisal* merupakan tahapan penilaian, estimasi terhadap nilai yang dimiliki seseorang atau sesuatu (thefreedictionary.com). Selain itu, character appraisal dapat juga digunakan untuk perumusan strategi, perencanaan, dan arahan suatu desain (Urban Design Toolkit, 2009). Dalam penelitian ini, character appraisal berfungsi sebagai proses penaksiran, penilaian dan perbandingan semua hasil analisis yang ada, yaitu hasil analisis Walk-through Analysis dan mapping. Hasilnya berupa rumusan kriteria desain yang digunakan sebagai acuan atau arahan dalam menata Koridor Jalan Hr. Soebrantas, Kota Pekanbaru. Dengan adanya appraisal ini, kriteria desain yang diperoleh akan lebih spesifik sehingga hasil rancangannya juga akan lebih tepat sasaran. Character appraisal dapat disajikan dalam bentuk tabel sehingga dapat tersaji lebih jelas, mudah dipahami, dan dimengerti.



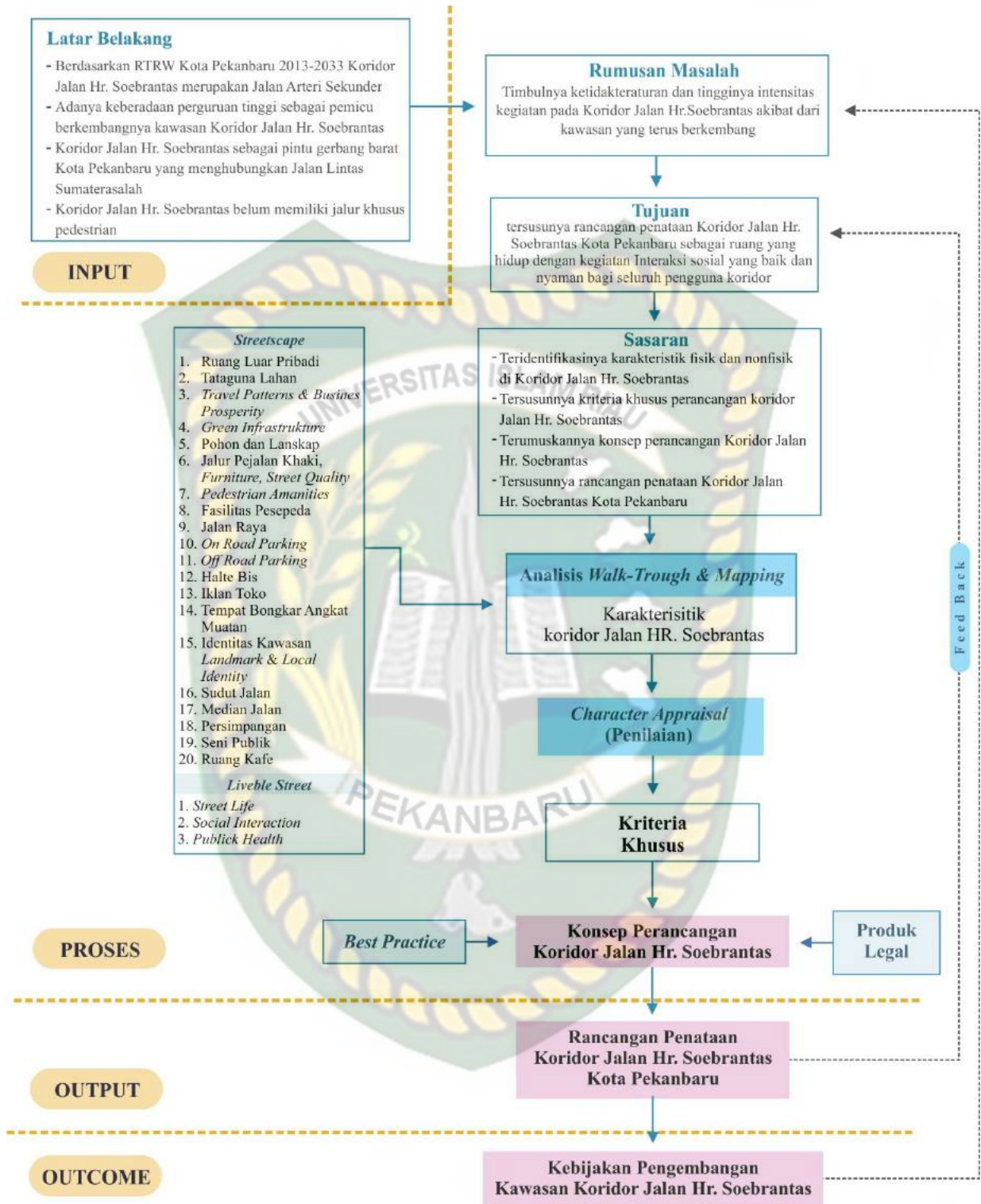
**Tabel 3.4 Kerangka Metode Analisis**

Sasaran	Variabel	Indikator	Teknik Analisis	Teknik Pengumpulan Data	Output
Teridentifikasinya karakteristik fisik dan nonfisik di Koridor Jalan HR. Soebrantas Kota Pekanbaru	Fisik ( <i>Streetscape</i> )	Ruang Luar Pribadi	Analisis Walk-Trough, dan Mapping	Observasi Lapangan dan Survey Instansi	Karakteristik Fisik dan Nonfisik Koridor Jalan HR. Soebrantas
		Tataguna Lahan			
		<i>Travel Patterns &amp; Business Prosperity</i>			
		<i>Green Infrastrukture</i>			
		Pohon dan Lanskap			
		Jalur Pejalan Kaki, Furniture, Street Quality			
		<i>Pedestrian Amenitirs/Prabot Jalan</i>			
		Fasilitas Pesepeda			
		Jalan Raya			
		<i>On Road Parking</i>			
		<i>Off Road Parking</i>			
		Halte Bis			
		Iklan Toko			
	Tempat Bongkat Angkat Muatan				
	Nonfisik ( <i>Livable Street</i> )	Identitas Kawasan/ <i>Landmark &amp; Local Identity</i>			
		Sudut Jalan			
		Median Jalan			
		Persimpangan			
		Seni Publik			
		Ruang Kafe			
<i>Street Life</i>					
Interaksi sosial					
Kesehatan publik					
Tersusunnya kriteria khusus perancangan Koridor Jalan HR. Soebrantas Kota Pekanbaru	Fisik ( <i>Streetscape</i> )	Ruang Luar Pribadi	Character Appraisal	Hasil analisis sasaran 1	kriteria khusus perancangan Koridor Jalan HR. Soebrantas
		Tataguna Lahan			
		<i>Travel Patterns &amp; Business Prosperity</i>			
		<i>Green Infrastrukture</i>			
		Pohon dan Lanskap			
		Jalur Pejalan Kaki, Furniture, Street Quality			
		<i>Pedestrian Amenitirs/Prabot Jalan</i>			
		Fasilitas Pesepeda			
		Jalan Raya			
		<i>On Road Parking</i>			
		<i>Off Road Parking</i>			
		Halte Bis			
		Iklan Toko			
		Tempat Bongkat Angkat Muatan			
		Identitas Kawasan/ <i>Landmark &amp; Local Identity</i>			
Sudut Jalan					
Median Jalan					
Persimpangan					

		Seni Publik			
		Ruang Kafe			
	Nonfisik ( <i>Livable Street</i> )	<i>Street Life</i>			
		Interaksi sosial			
		Kesehatan publik			
Terumuskannya Konsep Perancangan di Koridor Jalan HR. Soebrantas Kota Pekanbaru	Konsep Desain ( <i>Streetscape</i> dan <i>Livable Street</i> )	<i>Streetscape</i>	Analisis Deskriptif	Hasil analisis Sasaran 2	Konsep Perancangan Koridor Jalan HR. Soebrantas
		<i>Livable Street</i>			
		Produk Legal			
		<i>Best Practice</i>			
Tersusunya Rancangan Penataan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru	Model Design	Konsep Desain	Analisis Deskriptif	Hasil Sasaran 3	Rancangan Penataan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru

Sumber: Hasil Analisis 2020





**Gambar 3.4 Kerangka Berpikir**  
 Sumber: Hasil Analisis 2020



## BAB IV

### GAMBARAN UMUM KORIDOR JALAN HR. SOEBRANTAS

#### 4.1 Gambaran Umum Kota Pekanbaru

##### 4.1.1 Letak Geografis dan Administrasi

Pekanbaru merupakan sebuah kota yang terletak dibagian tengah Provinsi Riau, yang mana letak geografis antara  $101^{\circ}14'$  -  $101^{\circ}34'$  Bujur Timur dan  $0^{\circ}25'$  -  $0^{\circ}45'$  Lintang Utara. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 tahun 1987 tanggal 7 September 1987 Daerah Kota Pekanbaru diperluas dari  $\pm 446,50$  km<sup>2</sup>, terdiri dari 8 (delapan) kecamatan dan 45 kelurahan/desa. Dari hasil pengukuran/pematokan di lapangan oleh BPN Provinsi Riau, maka ditetapkan luas wilayah Kota Pekanbaru adalah 632,26 km<sup>2</sup>.

Kota Pekanbaru merupakan sebuah kota terbesar di Provinsi Riau. Kota ini merupakan salah satu pusat perekonomian terbesar di Pulau Sumatra yang termasuk sebagai kota dengan tingkat pertumbuhan, migrasi dan urbanisasi yang tinggi. Tingginya tingkat pertumbuhan, migrasi dan urbanisasi di Kota Pekanbaru menyebabkan meningkatnya kegiatan penduduk di segala bidang yang pada akhirnya meningkatkan tuntutan dan kebutuhan masyarakat terhadap penyediaan fasilitas dan utilitas perkotaan. Untuk lebih terciptanya tertib pemerintahan dan pembinaan wilayah yang cukup luas, maka dibentuklah kecamatan baru dengan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru nomor 3 tahun 2003 menjadi 12 kecamatan, sedangkan kelurahan/desa dengan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No. 4 tahun 2003 menjadi 58 kelurahan/desa secara administratif Kota Pekanbaru berbatasan langsung dengan:

- a. Sebelah utara : Kabupaten Siak dan Kabupaten Kampar
- b. Sebelah selatan : Kabupaten Kampar dan Kabupaten Pelalawan
- c. Sebelah timur : Kabupaten Siak dan Kabupaten Pelalawan
- d. Sebelah barat : Kabupaten Kampar

Kota Pekanbaru memiliki luas wilayah seluas 632,26 Km<sup>2</sup> atau 0,67 persen dari total luas wilayah Provinsi Riau. Kota ini merupakan Secara administratif, wilayah Kota Pekanbaru terdiri dari 12 wilayah kecamatan, 58 kelurahan/desa. Kecamatan-kecamatan yang terlingkup dalam wilayah Kota Pekanbaru tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.1 berikut.

**Tabel 4.1 Luas Kecamatan di Kota Pekanbaru 2018**

No.	Kecamatan	Luas Area	
		Km <sup>2</sup>	%
1	Tampan	59,81	9,46
2	Peyung Sekaki	43,24	6,84
3	Bukit raya	22,05	3,49
4	Marpoyan Damai	29,74	4,70
5	Tenayan Raya	171,27	27,09
6	Lima Puluh	4,04	0,64
7	Sail	3,26	0,52
8	Pekanbaru Kota	2,26	0,36
9	Sukajadi	3,76	0,59
10	Senapean	6,65	1,05
11	Rumbai	128,85	20,38
12	Rumbai Pesisir	157,33	24,88
<b>Total</b>		<b>632,26</b>	<b>100,00</b>

Sumber: Kota Pekanbaru dalam Angka 2019

#### 4.1.2 Kondisi Demografi

Penduduk Kota Pekanbaru tahun 2018 adalah sebesar 1.117.088 jiwa. Kepadatan penduduk Kota Pekanbaru adalah 1.767 jiwa/km<sup>2</sup>. Belum meratanya distribusi terkait sebaran penduduk pada setiap kecamatan dapat dilihat dari beberapa kecamatan yang memiliki tingkat kepadatan penduduk yang lebih tinggi dari pada kecamatan yang lainnya. Kecamatan yang memiliki kepadatan tertinggi

pertama adalah Kecamatan Sukajadi yang mencapai 12.612 jiwa/km<sup>2</sup>, kedua diikuti oleh Kecamatan Pekanbaru Kota dengan kepadatan 11.108 jiwa/km<sup>2</sup> dan ketiga adalah Kecamatan Lima Puluh dengan kepadatan 10.264 jiwa/km<sup>2</sup>. Ketiga kecamatan ini mempunyai kepadatan jauh diatas kepadatan rata-rata. Namun, dari ketiga kecamatan tersebut masih terdapat kecamatan yang memiliki kepadatan penduduk yang jauh lebih rendah seperti Kecamatan Rumbai Pesisir dengan kepadatan 469 jiwa/km<sup>2</sup>, Kecamatan Rumbai dengan kepadatan 525 jiwa/km<sup>2</sup> dan Kecamatan Tenayan Raya dengan kepadatan 980 jiwa/km<sup>2</sup>. Untuk lebih jelasnya tingkat kepadatan penduduk Kota Pekanbaru dapat dilihat pada Tabel 4.2 berikut.

**Tabel 4.2 Kepadatan Penduduk di Kota Pekanbaru 2018**

No	Kecamatan	Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/Km)
1	Tampan	307.947	5.149
2	Payung Sekaki	91.255	2.110
3	Bukit Raya	105.177	4.770
4	Merpoyan Damai	131.550	4.423
5	Tenayan Raya	167.929	980
6	Limapuluh	41.466	10.264
7	Sail	21.492	6.593
8	Pekanbaru Kota	25.103	11.108
9	Sukajadi	47.420	12.612
10	Senapelan	36.581	5.501
11	Rumbai	67.654	525
12	Rumbai Pesisir	73.785	469
<b>Total</b>		<b>1.117.359</b>	<b>1.767</b>

Sumber: Kota Pekanbaru dalam Angka 2019

Rata-rata penduduk Kota Pekanbaru mengalami laju pertumbuhan penduduk sebesar 20,70% dalam 8 tahun terakhir (tahun 2010-2018). Hal tersebut berhubungan dengan perkembangan Kota Pekanbaru yang sangat pesat terutama di sektor perekonomian yang ditandai dengan banyaknya pertumbuhan sentra-sentra kegiatan yang menarik penduduk di luar wilayah Kota Pekanbaru untuk mencari lapangan kerja di Kota Pekanbaru.



## **4.2 Kebijakan dan Rencana Tata Ruang Kota Pekanbaru**

Rencana tata ruang yang merupakan sebuah rencana pemanfaatan ruang kota maupun wilayah demi mewujudkan keselarasan, keterkaitan, keteraturan dan keseimbangan perkembangan serta mengawal setiap pembangunan antar-sektor dalam rangka penyusunan pengendalian program-program pembangunan kota dalam jangka yang panjang.

### **4.2.1 Kebijakan dan Strategi Penataan Ruang Kota Pekanbaru**

Kebijakan penataan ruang wilayah kabupaten/kota merupakan merupakan sebuah arahan yang perlu ditetapkan demi mencapai tujuan penataan ruang wilayah kota maupun kabupaten. Sedangkan strategi penataan ruang wilayah kota dan kabupaten adalah sebuah uraian kebijakan penataan ruang wilayah kota maupun kabupaten ke dalam langkah-langkah fungsional untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Kebijakan dan strategi penataan ruang Kota Pekanbaru dibagi menjadi (1) Kebijakan dan strategi struktur ruang, (2) kebijakan dan strategi pola ruang, serta (3) kebijakan dan strategi kawasan strategis.

**Tabel 4.3 Kebijakan dan Strategi Penataan Ruang Kota Pekanbaru**

Kebijakan dan Strategi Struktur Ruang	Kebijakan dan Strategi Pola Ruang	Kebijakan dan Strategi Kawasan Strategis
<p>1. Kebijakan pemantapan pusat pelayanan kegiatan sesuai dengan fungsinya dan berhirarki serta merata dilakukan melalui strategi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Memantapkan fungsi Kota Pekanbaru sebagai PKN (Pusat Kegiatan Nasional) dan simpul kegiatan ekonomi di koridor timur Sumatera;</li> <li>b. Menetapkan sistem pusat-pusat kegiatan dengan penekanan pada fungsi tertentu; dan</li> <li>c. Meningkatkan kualitas dan jangkauan pelayanan sarana dan prasarana kota yang terpadu dan merata.</li> </ol> <p>2. Kebijakan peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan prasarana dan sarana umum dilakukan melalui strategi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Meningkatkan sarana lingkungan di setiap pusat kegiatan sesuai fungsi kawasan dan hirarki pelayanan;</li> <li>b. Mengembangkan sistem transportasi terpadu yang mengintegrasikan angkutan darat, angkutan air, dan angkutan udara;</li> <li>c. Mengembangkan dan meningkatkan jaringan energi;</li> <li>d. Mengembangkan dan meningkatkan jaringan telekomunikasi</li> <li>e. Meningkatkan kualitas jaringan sumberdaya air;</li> <li>f. Meningkatkan pelayanan sistem pelayanan air minum;</li> <li>g. Mengembangkan sistem drainase kota;</li> </ol>	<p>1. Kebijakan mempertahankan fungsi-fungsi kawasan lindung untuk menjaga keseimbangan lingkungan hidup perkotaan dilakukan melalui strategi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Mempertahankan dan menjaga kawasan lindung;</li> <li>b. Meningkatkan Ruang Terbuka Hijau (RTH) minimal 30% dari luas kota;</li> <li>c. Melestarikan dan melindungi kawasan dan bangunan cagar budaya.</li> </ol> <p>2. Kebijakan mengendalikan perkembangan kawasan budidaya dan mengembangkan fungsi kawasan yang optimal dilakukan melalui strategi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Mengendalikan perkembangan kawasan budidaya sesuai daya dukung dan daya tampung lingkungan;</li> <li>b. Menetapkan dan menjaga lahan pertanian</li> <li>c. Mengembangkan kawasan perumahan;</li> <li>d. Menata dan mengembangkan kawasan perdagangan dan jasa secara merata sesuai dengan fungsi pelayanan kawasan;</li> <li>e. Mengembangkan kawasan perkantoran;</li> <li>f. Mengembangkan kawasan industri dan pergudangan;</li> <li>g. Mengendalikan pertumbuhan industri berpolusi dalam kota serta mengembangkan sentra industri kecil dan rumah tangga;</li> <li>h. Mengembangkan dan meningkatkan pariwisata;</li> </ol>	<p>1. Kebijakan Kawasan Strategis Kota meliputi pengembangan untuk Kawasan Strategis Kota yang ditetapkan berdasarkan sudut pandang ekonomi, sosial-budaya dan pelestarian untuk SKS yang ditetapkan berdasarkan sudut pandang lingkungan hidup. Kebijakan tersebut dijabarkan menjadi beberapa strategi yaitu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Menetapkan kawasan strategis pertumbuhan ekonomi;</li> <li>b. Menetapkan kawasan strategis sosial budaya; dan</li> <li>c. Menetapkan kawasan strategis pelestarian dan meningkatkan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup.</li> </ol> <p>2. Strategi terhadap kebijakan peningkatan fungsi kawasan untuk pertahanan dan keamanan meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Mendukung penetapan kawasan strategis nasional dengan fungsi khusus pertahanan dan keamanan;</li> <li>b. Mengembangkan kegiatan budidaya secara selektif didalam dan disekitar kawasan pertahanan dan keamanan</li> <li>c. Mengembangkan kawasan lindung dan/atau kawasan budidaya yang tidak terbangun di sekitar kawasan pertahanan sebagai zona penyangga yang memisahkan kawasan tersebut dengan kawasan budidaya terbangun;</li> </ol>

Kebijakan dan Strategi Struktur Ruang	Kebijakan dan Strategi Pola Ruang	Kebijakan dan Strategi Kawasan Strategis
<ul style="list-style-type: none"> <li>h. Mengembangkan dan mengoptimalkan pengelolaan air limbah;</li> <li>i. Mengembangkan sistem pengelolaan persampahan; dan</li> <li>j. Mengembangkan jalur evakuasi bencana</li> </ul> <p>3. Kebijakan Pengembangan sistem jaringan jalan dan transportasi untuk memperlancar sistem pergerakan internal maupun untuk mendukung interaksi dengan wilayah sekitar, dilakukan melalui strategi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Mengembangkan jaringan jalan yang dapat meningkatkan interaksi antar wilayah</li> <li>b. Mengembangkan jalan lingkar kota</li> <li>c. Meningkatkan fungsi dan kualitas jaringan jalan dalam kota</li> <li>d. Mengembangkan sistem jaringan transportasi yang dapat mendukung pengembangan sistem transportasi massal.</li> <li>e. Mengembangkan koridor jalan-jalan utama untuk kegiatan perdagangan dan jasa</li> <li>f. Meningkatkan fungsi terminal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. Mengembangkan kawasan pelayanan umum secara merata sesuai dengan fungsi pelayanan kawasan;</li> <li>j. Meningkatkan fungsi RTH untuk kegiatan masyarakat;</li> <li>k. Mengembangkan ruang evakuasi bencana;</li> <li>l. Mengembangkan dan menata ruang untuk sektor informal untuk mendukung pengembangan sektor perdagangan maupun sektro pariwisata.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>d. Turut menjaga dan memelihara aset-aset pertahanan/TNI</li> </ul>

Sumber: Draft RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2014-2034



#### 4.2.2 Rencana Sistem Pusat Pelayanan

Sistem pusat pelayanan Kota Pekanbaru secara spasial ditentukan menurut karakteristik wilayah dan sistem jaringan jalan yang mengikatnya. Rencana pembagian wilayah pengembangan di Kota Pekanbaru dibagi menjadi 5 Wilayah pengembangan yang mana rencana fungsi masing-masing Wilayah Pengembangan bisa dilihat pada Tabel di bawah ini.

**Tabel 4.4 Rencana Arahan Fungsi Setiap Wilayah Pengembangan**

No	Wilayah Pengembangan	Cakupan	Hirarki	Arahan
1	Wilayah Pengembangan I	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pekanbaru Kota</li> <li>• Sukajadi</li> <li>• Limapuluh</li> <li>• Senapelan</li> <li>• Sail</li> </ul>	Pusat Pelayanan Kota Pekanbaru Kota	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pusat Kegiatan Perdagangan dan Jasa;</li> <li>• Kawasan Perkotaan Swasta;</li> <li>• Pusat Perkantoran Pemerintahan Provinsi;</li> <li>• Kawasan Perkantoran Pemerintahan Kota;</li> </ul>
2	Wilayah Pengembangan II	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rumbai</li> </ul>	Sub Pusat Pelayanan Kota Rumbai	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kawasan Pendidikan;</li> <li>• Kawasan Permukiman;</li> <li>• Kawasan Perdagangan;</li> <li>• Kawasan pertanian;</li> <li>• Kawasan Lindung</li> <li>• Kawasan Rekreasi/wisata;</li> </ul>
3	Wilayah Pengembangan III	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rumbai Pesisir</li> </ul>	Sub Pusat Pelayanan Kota Rumbai Pesisir	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pusat Kegiatan Olahraga;</li> <li>• Kawasan Lindung</li> <li>• Kawasan Permukiman;</li> <li>• Pusat Kegiatan Pariwisata</li> </ul>
4	Wilayah Pengembangan IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bukit Raya</li> <li>• Tanayan Raya</li> </ul>	Pusat Pelayanan Kota Tanayan Raya	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kawasan Permukiman;</li> <li>• Pusat Kegiatan Industri;</li> <li>• Pusat Kegiatan Pergudangan;</li> <li>• Kawasan Perdagangan;</li> <li>• Kawasan Perkantoran Pemerintahan Kota;</li> <li>• Kawasan Pariwisata;</li> <li>• Kawasan Pendidikan Tinggi</li> <li>• Kawasan Pertanian</li> </ul>
5	Wilayah Pengembangan V	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tampan</li> <li>• Payung Sekaki</li> <li>• Mepoyan Damai</li> </ul>	Sub Pusat Pelayanan Kota Tampan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pusat Kegiatan Pendidikan Tinggi;</li> <li>• Pusat Kegiatan Olah Raga</li> <li>• Kawasan Permukiman;</li> <li>• Kawasan Perkantoran;</li> <li>• Kawasan Perdagangan</li> <li>• Kawasan Pergudangan Terbatas</li> </ul>

Sumber: Draft RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2014-2034

### 4.2.3 Rencana Sistem Transportasi Darat

Penduduk Kota Pekanbaru di tahun 2012 telah mencapai 990.000 jiwa dengan pertumbuhan rata-rata diatas 4 % (Proyeksi dari hasil sensus, 2010). Sedangkan jumlah kepemilikan kendaraan sepeda motor mencapai 700.000 kendaraan dan roda empat mencapai 50.000 kendaraan (BPS, 2012). Hal ini membawa konsekuensi pada tingginya mobilitas penduduk Kota Pekanbaru. Sehingga sektor transportasi darat.

Persoalan transportasi internal Kota Pekanbaru meliputi pengaturan lalu lintas belum tertata rapi sehingga mengakibatkan kemacetan lalu lintas pada beberapa titik, bercampurnya arus lokal dan regional pada kawasan pusat kota masih dijumpai adanya kendaraan-kendaraan berat dengan ukuran dimensi besar beroperasi di jalan-jalan kota, masih relatif belum meratanya sarana dan prasarana transportasi (khususnya untuk kawasan-kawasan pinggiran). Sasaran pengembangan jaringan transportasi Kota Pekanbaru jangka panjang meliputi:

1. Meningkatnya kondisi dan kualitas sarana dan prasarana, jumlah dan kualitas pelayanan transportasi terutama keselamatan transportasi daerah, kualitas pelayanan transportasi yang berkesinambungan, ramah lingkungan dan sesuai dengan standar pelayanan yang dipersyaratkan.
2. Meningkatnya mobilitas dan distribusi (orang dan barang) di daerah hinterland yang ada di wilayah Perkotaan Pekanbaru dan sekitarnya.
3. Meningkatnya kondisi sarana dan prasarana transportasi, keterpaduan antar moda dan efisiensi dalam mendukung mobilitas manusia dan barang, keterjangkauan pelayanan transportasi umum bagi masyarakat ke pusat-

pusat kegiatan dan ke lokasi wisata, menurutnya tingkat kecelakaan, serta terwujudnya penyelenggaraan angkutan yang efisien.

4. Hermonisasi keterpaduan sistem jaringan jalan dengan kebijakan tata ruang, tatrawil serta sistem jaringan prasarana lainnya dalam konteks pelayanan intermoda untuk menciptakan efisiensi pelayanan transportasi.

Sedangkan arah pengembangan transportasi Kota Pekanbaru dijabarkan sebagai berikut:

1. Pembangunan/pengembangan jaringan jalan dan jembatan untuk efektivitas pergerakan dan transportasi darat
2. Pengembangan angkutan umum antar wilayah maupun antar simpul transportasi
3. Penerapan pola manajemen lalulintas yang tepat termasuk penataan parkir kendaraan
4. Pengembangan angkutan umum selain moda darat seperti angkutan sungai, jalan rel, maupun udara
5. Penataan jaringan lalulintas angkutan umum, angkutan barang, angkutan pribadi, angkutan kendaraan tidak bermotor dan pejalan kaki.

Adapun rencana transportasi darat, angkutan umum dan manajemen lalulintas, termasuk angkutan pribadi, kendaraan bermotor dan pejalan kaki dibahas sebagai berikut.



**Tabel 4.5 Rencana Sistem Transportasi Darat**

Strategi Pengembangan Jaringan Jalan Kota Pekanbaru	Rencana Jaringan Jalan	Penataan Sistem Parkir
<p>a. Program pengembangan 1, mengembangkan jaringan jalan yang dapat meningkatkan interaksi antar wilayah.</p> <p>b. Program pengembangan 2, mengembangkan jalan lingkar kota.</p> <p>c. Program pengembangan 3, meningkatkan fungsi dan kualitas jaringan jalan dalam kota.</p> <p>d. Program pengembangan 4, mengembangkan sistem jaringan transportasi yang dapat mendukung pengembangan sistem transportasi massal.</p> <p>e. Program pengembangan 5, mengembangkan koridor jalan-jalan utama untuk kegiatan perdagangan dan jasa.</p> <p>f. Program pengembangan 6, meningkatkan fungsi terminal</p>	<p>1. Rencana Pengembangan Jaringan Jalan Primer.</p> <p>a. Jalan Tol Pekanbaru-Dumai Rencana Jaringan tol/jalan bebas hambatan yang direncanakan melewati Kota Pekanbaru adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jalan Tol Pekanbaru-Dumai</li> <li>• Jalan bebas hambatan Pekanbaru-Bangkinang-Payakumbuh-Bukittinggi</li> <li>• Jalan bebas hambatan Rengat-Pekanbaru</li> </ul> <p>b. Jalan Arteri Primer</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jalan Arteri Primer</li> <li>• Jalan Yos Sudarso (batas kotas/d simpang Jalan Siak II)</li> <li>• Jalan Siak II</li> <li>• Jalan Air Hitam</li> <li>• Jalan Hr. Soebrantas (simpang garuda sakti s/d batas kota)</li> <li>• Jalan Pasir Putih</li> <li>• Jalan Maredan</li> <li>• Jalan menuju Perawang</li> <li>• Jalan menuju Garingging</li> </ul> <p>2. Rencana Pengembangan Jaringan Jalan Sekunder.</p> <p>a. Jalan Arteri Sekunder Sesuai dengan rencana pola jaringan jalan pada tahun 2034 maka jalan-jalan yang berfungsi sebagai jalan arteri sekunder adalah:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jalan Yos Sudarso</li> <li>• Jalan Sembilang</li> <li>• Jalan Jendral Sudirman</li> <li>• Jala Ir. H. Juanda</li> <li>• Jalan Ahmad Yani</li> <li>• Jalan Riau</li> <li>• Jalan Riau Ujung</li> <li>• Jalan di Panjaitan</li> <li>• Jalan Arifin Ahmad</li> <li>• Jalan Soekarno Hatta</li> <li>• Jalan Hang Tuah</li> <li>• Jalan Imam Munandar</li> <li>• Jalan KH. Nasution</li> <li>• Jalan Tuanku Tambusai</li> </ul>	<p>1. Mengurangi parkir pinggir jalan (on Street parking) dengan menerapkan pembatasan parkir terutama tarif yang tinggi dan pelarangan pada parkir di ruas jalan tertentu terutama jalan utama, kuota parkir yang terbatas, dan durasi waktu yang pendek.</p> <p>2. Memaksimalkan parkir diluar badan jalan (off street parking) salah satunya dengan membangun gedung parkir di beberapa ruas Jalan utama yaitu Jalan Jendral Sudirman, Jalan Ahmad Yani, Jalan Tuanku Tambusai, Jalan Riau dan Jalan Imam Munandar.</p>

Strategi Pengembangan Jaringan Jalan Kota Pekanbaru	Rencana Jaringan Jalan	Penataan Sistem Parkir
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jalan Tuanku Tambusai Ujung</li> <li>• Jalan SM Amin</li> <li>• Jalan Hr. Soebrantas</li> <li>• Jalan Setia Maharaja</li> <li>• Jalan Pesantren</li> <li>• Jalan Badak</li> <li>• Rencana Jalan di Utara Danau Limbungan</li> <li>b. Jalan Kolektor Sekunder</li> </ul>	

Sumber: Draft RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2014-2034

#### 4.2.4 Rencana Jaringan Pejalan Kaki

Penyediaan ruang dan jaringan untuk pejalan kaki menjadi penting untuk menunjang kegiatan di kawasan perkotaan dan secara tidak langsung mempengaruhi sistem transportasi dengan mengurangi beban jalan akibat hambatan samping pejalan kaki yang berjalan di bahu/badan jalan. Prasarana dan sarana jaringan jalan pejalan kaki berfungsi untuk memfasilitasi pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain dengan berkesinambungan, lancar, selamat, aman dan nyaman. Manfaat dari prasarana dan sarana ruang pejalan kaki adalah untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki, yang menghubungkan dari tempat ketempat yang lain.

Menurut direktur penataan ruang nasional dalam pedoman penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana ruang pejalan kaki di perkotaan, penyediaan ruang pejalan kaki diprioritaskan untuk dikembangkan pada:

1. Kawasan perkotaan dengan tingkat kepadatan umum yang tetap;
2. Jalan-jalan yang memiliki aktivitas yang tinggi, seperti pasar dan kawasan bisnis/komersial, dan jasa.

3. Lokasi-lokasi dengan tingkat mobilitas tinggi dan priode yang pendek, seperti stasiun, terminal, sekolah, rumah sakit, dan lapangan olah raga;
4. Lokasi yang mempunyai mobilitas yang tinggi pada hari-hari tertentu, misalnya lapangan/gelanggang olah raga dan tempat ibadah.

**Tabel 4.6 Rencana Pengembangan Jaringan Pejalan Kaki**

No	Rencana Pengembangan Jaringan Pejalan Kaki
1	Peningkatan kualitas di ruas-ruas jalan yang sudah terdapat fasilitas pejalan kaki, terutama pada ruas jalan di sekitar pusat kegiatan, salah satunya dikawasan pusat kota, seperti: Jl. Jend. Sudirman, Jl. Gajah Mada, Jl. Diponegoro, Jl. Cut Nyak Dien, Jl. Patimura, Peningkatan kualitas ini meliputi perbaikan kondisi trotoar dan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki (lampu jalan, bangku, tempat sampah dll)
2	Penyediaan Sarana pejalan kaki pada ruas-ruas jalan arteri dan kolektor yang sudah memiliki trotoar namun belum memiliki fasilitas yang lengkap, seperti: Lampu jalan, bangku, tempat sampah, zebra cross, jembatan penyebrangan, dan sarana lainnya.
3	Penambahan prasarana pejalan kaki pada ruas-ruas jalan arteri dan kolektor yang hanya memiliki trotoar pada satu sisi jalan. Pengembangan fasilitas trotoar dikedua sisi jalan juga dilanjutkan dengan penambahan kelengkapan fasilitas pejalan kaki.
4	Penyediaan prasarana pejalan kaki pada ruas-ruas jalan arteri dan kolektor yang sama sekali belum memiliki trotoar dan kelengkapan lainnya. Sebagian besar jalan dikawasan pekanbaru bagian selatan, contohnya di Koridor Jalan Hr. Soebrantas masih belum dilengkapi dengan fasilitas trotoar. Penyediaan fasilitas pejalan kaki ini juga dilanjutkan dengan penambahan kelengkapan fasilitas pejalan seperti lampu jalan, bangku, kotak sampah, dan lain-lain.
5	Penyediaan prasarana pejalan kaki pada ruas-ruas jalan arteri dan kolektor berupa trotoar, harus benar-benar tersedia <i>spacanya</i> dan terpisah dengan kelengkapannya seperti lampu jalan, tempat sampah, halte, pot bunga, pohon, dan lain-lain.
6	Posisi-posisi kelengkapan jalan tersebut tidak boleh memakai <i>space</i> trotoar, kalupun <i>space</i> trotoar yang terpaksa dipakai maka <i>space</i> trotoar yang terpakai tersebut harus diganti, sehingga pejalan kaki tetap dapat menggunakan trotoar tersebut misalnya: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Halte harus tetap menyediakan trotoar untuk pejalan kaki, dimana posisinya dapat didepan ataupun dibelakang halte tersebut.</li> <li>• Pot bunga atau tempat sampah direncanakan berada diposisi antara sisi dalam trotoar dan pagar gedung atau rumah masyarakat.</li> </ul>

Sumber: Draft RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2014-2034

#### 4.2.5 Rencana Jalur Sepeda

Jalur sepeda adalah jalur yang khusus diperuntukkan untuk lalu lintas pengguna sepeda dan kendaraan yang tidak bermesin yang memerlukan tenaga manusia, dipisah dari lalu lintas kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pengguna sepeda. Maka dari diperlukan sebuah desain untuk merencanakan jalu sepeda yang mampu menjaga keselamatan penggunanya.



Dalam mendesain jalur sepeda terdapat beberapa pendekatan yang harus diperhatikan:

1. Jalur khusus sepeda, dimana jalur untuk sepeda dipisah secara fisik dari jalur lalu lintas kendaraan bermotor
2. Jalur sepeda sebagai bagian jalur lalu lintas yang hanya dipisah dengan marka jalan atau warna jalan yang berbeda.
3. Lebar jalur sepeda sekurang-kurangnya 1 meter yang dianggap relatif cukup untuk dilewati satu sepeda dengan ruang bebas di kiri dan kanan sepeda yang cukup, dan jalur untuk lalu lintas dua arah sekurang-kurangnya 2 meter

Aspek keselamatan yang paling rawan untuk jalur sepeda adalah:

1. Dipersimpangan karena disini terjadi konflik dengan jalur kendaraan bermotor
2. Pada ruas terutama pada akses jalan ke bangunan atau tempat parkir.

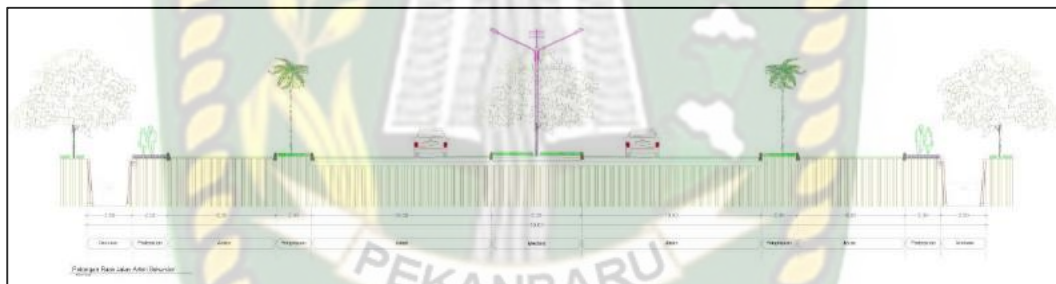
**Tabel 4.7 Rencana Jalur Sepeda**

No	Nama Jalan
1	Sisi Jalan Hr. Soebrantas
2	Sisi Jalan SM. Amin.
3	Sisi Jalan Naga Sakti
4	Sisi Jalan Soekarno Hatta
5	Sisi Jalan Arifin Ahmad
6	Sisi Jalan Jendral Sudirman
7	Sisi Jalan Diponegoro
8	Sisi Jalan Yos Sudarso
9	Sisi Jalan Sembilang
10	Pinggir Sungai Jalan

Sumber: Draft RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2014-2034

### 4.3 Gambaran Umum Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru

Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru merupakan sebuah koridor yang bermula dari Jalan Soekarno Hatta sampai dengan Batas Kota Pekanbaru dengan panjang 9 Km. Koridor ini terletak di bagian barat Kota Pekanbaru, tepatnya di Kecamatan Tampan yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Kampar. Jalan Hr. Soebrantas merupakan salah satu jalan arteri primer yang memiliki garis sempadan bangunan 20 meter, dan memiliki ruang milik jalan sebesar 50 meter. Selain itu, Jalan Hr. Soebrantas ini merupakan salah satu kawasan komersial perdagangan dan jasa berdasarkan Peta Pola Ruang RDTR Kecamatan Tampan 2015-2020.



**Gambar 4.1 Jalan Arteri Rumija 50 Meter**

*Sumber: RDTR Kecamatan Tampan 2015-2020*



**Gambar 4.2 Kawasan Koridor Komersial Jalan Hr. Soebrantas**

*Sumber: RTRW Kota Pekanbaru Tahun 2013-2033*

#### **4.3.1 Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Koridor Komersial Jalan Hr.**

##### **Soebrantas Pekanbaru**

Demi meningkatkan kenyamanan pejalan kaki, koridor jalan sebaiknya menyediakan trotoar khusus pejalan kaki. Akan tetapi, trotoar di Koridor Jalan Hr. Soebrantas ini tidak tersebar di sepanjang sisi jalan. Satu-satunya trotoar yang terdapat pada koridor ini hanya terdapat di depan Rumah Sakit Aulia Pekanbaru. Lebar dimensi trotoar yang terdapat di depan Rumah Sakit Aulia Pekanbaru ini adalah 2 meter dengan panjang 20 meter yang mana ujung trotoar ini terputus tepat pada Halte Rumah Sakit Aulia Pekanbaru.



**Gambar 4.3 Kondisi Trotoar di Depan Rumah Sakit Aulia Pekanbaru**

*Sumber: Hasil Dokumentasi 2020*

#### **4.3.2 Ketersediaan Lahan Parkir di Koridor Komersial Jalan Hr.**

##### **Soebrantas Pekanbaru**

Sebagai koridor komersial, sebaiknya kawasan tersebut memiliki sistem parkir yang baik dan rapi demi menghindari kegiatan parkir liar terutama di badan jalan ataupun di pinggir jalan. Secara keseluruhan, setiap bangunan yang ada di Koridor Jalan Hr. Soebrantas sudah menyediakan lahan parkir. hal tersebut juga didukung oleh jalan antar bangunan ke bibir jalan yang cukup lebar yaitu sekitar 30 Meter.





**Gambar 4.4 Kondisi Ruang Parkir di Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru**  
*Sumber: Hasil Dokumentasi 2020*

#### 4.3.3 Keberadaan Pedagang Kaki Lima

Keberadaan pedagang kaki lima (PKL) di sepanjang Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru bukanlah suatu hal yang baru. Keberadaan (PKL) ini tersebar di sepanjang Sisi Jalan Hr. Soebrantas yang bermula dari Jalan Soekarno Hatta hingga sampai dengan Simpang 4 Jalan Garuda Sakti. Pedagang kaki lima pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas ini muncul di mulai dari jam 9 pagi sampai dengan jam 10 malam.



**Gambar 4.5 Keberadaan Pedagang Kaki Lima di Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru**  
*Sumber: Hasil Dokumentasi 2020*

#### 4.3.4 Kajian Penataan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru Berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Tampan

Setelah dilakukan peninjauan terhadap Rencana Detil Tata Ruang Kota (RDTR) Kecamatan Tampan tahun 2015-2020, terdapat beberapa hal sebagai berikut:

##### 1. Zona Pengembangan Kawasan Perdagangan dan Jasa

Zona Pengembangan kawasan perdagangan dan jasa lebih ditekankan pada kawasan koridor jalan utama seperti Jalan Hr. Soebrantas, Jalan Soekarna-Hatta, dan Jalan SM. Amin.

##### 2. Rencana Pengembangan Jembatan Penyebrangan Orang

Jalan Hr. Soebrantas termasuk kedalam rencana pengembangan jembatan penyebrangan orang. Konsep sarana jembatan penyebrangan orang (JPO) digunakan fasilitas jembantan penyebrangan yang juga dapat berfungsi sebagai *escape building*, JPO diletakan antar bangunan gedung bermassa besar seperti pusat perbelanjaan, sedangkan untuk koridor dan blok yang lain menggunakan fasilitas penyebrangan berupa *sebra cross* dengan dilengkapi tombol penyebrangan.

##### 3. Rencana Sistem Parkir

Sebagai jalan utama Kota Pekanbaru, sistem parkir yang diberlakukan pada jalan Hr. Soebrantas adalah sistem *off street parking* yaitu penyediaan areal parkir diluar daerah milik jalan (ROW). Perparkiran di dalam persil (*off-street*) diatur berdasarkan prinsip-prinsip berikut ini:

- a. Parkir dalam persil merupakan kewajiban yang harus disediakan sesuai dengan pemanfaatan ruang yang diisyaratkan kecuali rumah tinggal pada peruntukan rumah taman, rumah renggang, dan rumah deret.
- b. Pada peruntukan tanah ruang terbuka tidak diwajibkan menyediakan parkir kecuali pada penggunaan rekreasi dan tempat pemakaman.
- c. Parkir bersama dalam bentuk pelataran parkir, taman parkir, dan atau gedung parkir dapat dibangun pada semua peruntukan tanah kecuali di peruntukan tanah terbuka.
- d. Penyediaan parkir tidak boleh mengurangi daerah-daerah penghijauan, dan harus memperhatikan kelancaran sirkulasi keluar masuk kendaraan dan pejalan kaki, keamanan, keselamatan, kesehatan dan kenyamanan.
- e. Untuk parkir di bawah tanah (basement) harus sedemikian rupa sehingga memenuhi batasan KDB dan KDH yang ditetapkan, dan harus menyediakan fasilitas parkir bawah tanah berupa: ruang tunggu, toilet, Mushalla, kantin dan fasilitas lain sesuai kebutuhan.

#### **4. Rencana Penyediaan Halte**

Penyediaan halte akan dilakukan pada jalan yang dilalui oleh angkutan umum. Perletakan bangunan halte tidak mengganggu kelancaran lalu-lintas dan menghalangi pejalan kaki melintasi halte tersebut. Desain bangunan halte memiliki bentuk dan warna yang disesuaikan dengan arsitektur bangunan disekitarnya. Untuk itu, perencanaan halte dikawasan perencanaan dilakukan sebagai berikut:



- a. Halte disediakan pada jalur-jalur angkutan umum yang memiliki intentsitas pergerakan pejalan kaki cukup tinggi, yaitu seperti di jalan utama ke kawasan.
- b. Halte harus terkait dengan trotoar dan fasilitas penyebrangan. Dalam hal ini, letak halte harus di luar trotoar, sehingga tidak menyita ruang pedestrian dan posisi bangunannya tidak mengganggu arus pejalan kaki.
- c. Fasilitas minimal yang harus ada pada tiap halte adalah bangku tunggu penumpang, telepon umum, tempat sampah, lampu penerangan, serta papan informasi yang berisi jadwal dan rute angkutan umum.

#### 5. Rencana Pengembangan Sarana dan Prasarana Jalur Pedestrian

Sebagai upaya untuk menciptakan kawasan yang berkarakter dan hidup, terutama untuk mengalirkan pergerakan dan menghidupkan fungsi-fungsi komersial pada bangunan. Untuk itu konsep perancangan jalur pedestrian adalah:

- a. *Connection*, jalur pedestrian harus terhubung dan menghubungkan berbagai tempat yang dapat dituju oleh pedestrian. Untuk kawasan koridor harus terdapat jalur pedestrian yang menerus di sepanjang koridor, sedangkan untuk kawasan Blok kawasan perencanaan perlu mengadakan jalur pedestrian yang dapat menghubungkan ke semua koridor jalan yang mengelilinginya, sehingga kawasan blok perencanaan memiliki tingkat permeabilitas yang tinggi.
- b. *Convertible*, memiliki kenyamanan baik dari cuaca (*shelter*, pohon peneduh) maupun kondisi dan kualitas permukaan jalur, lebar jalur pedestrian minimal untuk kawasan komersial adalah 2 meter.

- c. *Amenities*, Jalur pedestrian sebaiknya menyenangkan, dimana pedestrian dapat menikmati dalam berjalan di sepanjang trotoar. Hal tersebut dapat terjadi apabila selain standart dimensi dapat dipenuhi juga didukung dengan fasilitas-fasilitas perabot jalan yang mendukung kegiatan pedestrian (kursi, tempat sampah). Kawasan akan terkesan hidup dan marak, dengan menambahkan fasilitas yang bersifat non formal, serta menciptakan kesinambungan pedestrian dengan bangunan-bangunan yang dilaluinya melalui kontak visual.

#### **6. Rencana Pengembangan Sarana dan Prasarana Jalur Sepeda**

Pengembangan sarana dan prasarana jalur sepeda dengan tujuan untuk mengembangkan transportasi publik yang ramah lingkungan dan menambah salah satu kegiatan atau aktivitas yang dapat dilakukan di kawasan perencanaan untuk dapat menikmati keindahan kawasan atau sebagai salah satu bentuk kegiatan berolahraga. Adapun persyaratan jalur sepeda adalah sebagai berikut:

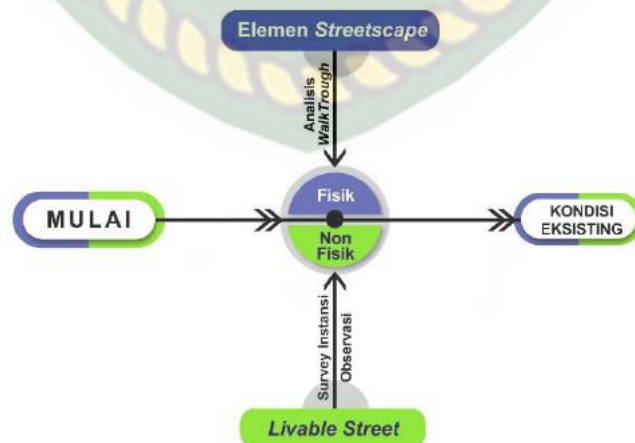
- a. Rencana jalur sepeda adalah jalur khusus yang merupakan bagian dari ruas jalan. jalur sepeda merupakan suatu sistem pergerakan yang terhubung dengan jalur pergerakan lainnya.
- b. Jalur sepeda berada dan sejajar dengan bahu jalan.
- c. Landasan jalur sepeda diberi warna khusus untuk membedakan dengan jenis kendaraan lainnya.

## BAB V

### RANCANGAN PENATAAN KORIDOR JALAN HR. SOEBRANTAS

#### 5.1 Analisis Karakteristik Fisik dan Non Fisik Koridor

Karakteristik fisik dan non fisik Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru akan dianalisis menggunakan metode analisis *Walkthrough* dan *Mapping*. Analisis ini berguna untuk mengetahui terlebih dahulu kondisi eksisting pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas berdasarkan teori dari *streetscape*. Proses analisis akan dibagi menjadi dua yang diantaranya adalah analisis fisik dan analisis non fisik. Sebelum melakukan analisis fisik penulis telah melakukan survey lapangan untuk melihat elemen-elemen *streetscape* apa saja yang tersedia dan tidak pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru. Sehingga dapat diketahui elemen-elemen yang belum tersedia untuk dinilai pada analisis selanjutnya. Selain itu penulis juga melakukan survey instansi dan survey lapangan guna memperoleh data awal untuk menganalisis kondisi non fisik koridor yang menjadi nilai tambah dalam pengadaan dan pengoptimalan koridor.



**Gambar 5.1** Proses Analisis Karakteristik Fisik dan Non Fisik Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru

Sumber: Hasil Analisis 2020

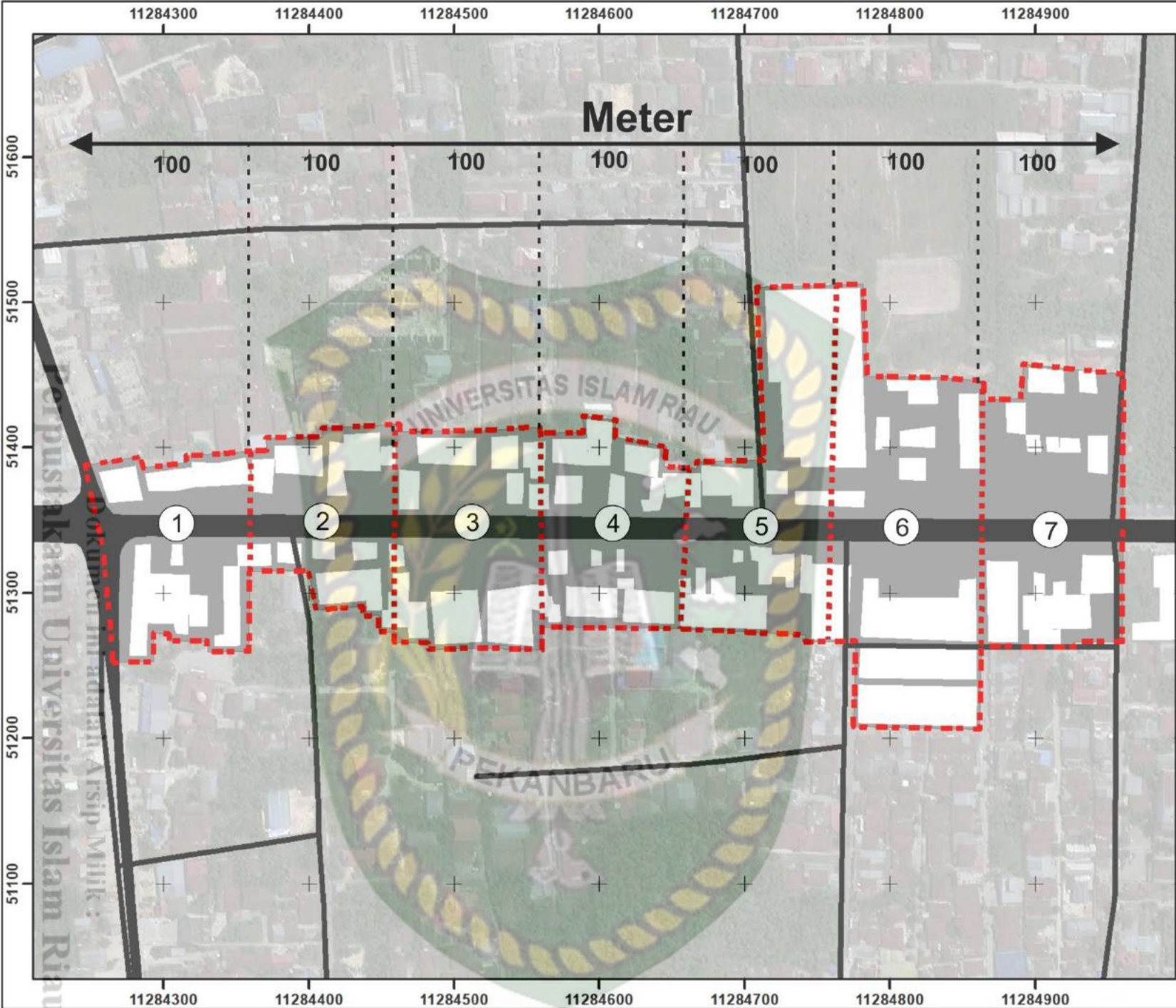



### 5.1.1 Kondisi Fisik Koridor

Analisis kondisi fisik merupakan analisis yang berfokus pada elemen-elemen *streetscape* atau fisik yang terdapat di Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru. Analisis ini dapat dilakukan setelah melakukan survey dengan menelusuri koridor jalan setiap 100 meter kemudian mendata dan merekam setiap elemen-elemen yang terdapat pada setiap bagian koridor. Untuk mempermudah penganalisisan Koridor Jalan Hr. Soebrantas akan di analisis berdasarkan 3 segmen.

#### 5.1.1.1 Kondisi Fisik Koridor di Segmen 1

Segmen pertama pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru berawal dari Simpang Empat Garuda Sakti hingga di pertigaan Jalan Bangau Sakti. Dilihat dari kondisi eksistingnya, secara keseluruhan penggunaan lahan di sepanjang koridor jalan Hr. Soebrantas ini merupakan perdagangan dan jasa. Selain itu pada segmen ini terdapat sebuah pasar yang bertemu langsung dengan Jalan Hr. Soebrantas. Segmen ini memiliki panjang sekitar 0.7 kilometer yang terdiri dari 7 titik. Berikut adalah kondisi fisik Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru pada segmen 1 berdasarkan elemen *steetscape*.






**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**  
**FAKULTAS TEKNIK**  
**PRODI PERENCANAAN**  
**WILAYAH DAN KOTA**

---


**PETA TITIK PENGAMATAN**  
**SAGEMEN SATU**

---


**INSERT**



---



**SEKALA 1:3.584**



---

**LEGENDA**

- Jalan Hr. Soebrantas
- Jalan Kolektor
- Koridor Jalan HR. Soebrantas
- Bangunan

---

**DOSEN PEMBIMBING**  
**MUHAMMAD SOFWAN ST., MT**

---



**Sumber:** 1. Rupa Bumi Indonesia  
 2. Google Earth

---



<b>GAMBAR 5.1</b>	<b>HALAMAN</b> 114
-------------------	-----------------------





Tabel 5.1 Karakteristik Fisik Segmen 1 Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru



Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting	
Titik 1	 <p style="text-align: center;">Sisi Selatan <span style="margin-left: 200px;">Sisi Utara</span></p>	
	Elemen Streetscape	Keterangan
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	Green Infrastructure	<i>Green Infrastructure</i> hanya terdapat pada sisi selatan koridor
	Pohon dan Lanskap	Pohon dan Lanskap hanya terdapat pada sisi selatan koridor dan median jalan. Akan tetapi pohon yang terdapat di median jalan terlihat kering dan tiak terawat.
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	<i>Pedestrian amenities</i> yang tersedia adalah lampu jalan, tempat sampah dan <i>signage</i> .
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik marka jalan tidak jelas.
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Halte Bis	Halte terletak pada sisi utara koridor tanpa peneduh dan tempa sampah.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagaian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pedestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persipangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan rambu yang jelas untuk pejalan kaki menyebrang.	
Titik 2	 <p style="text-align: center;">Sisi Selatan <span style="margin-left: 200px;">Sisi Utara</span></p>	
	Elemen Streetscape	Keterangan
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa dan sarana Pendidikan.
	Pohon dan Lanskap	Hanya pada median jalan.
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya Terdapat Lampu Jalan dan <i>signage</i> .
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Marka jalan terlihat jelas hanya pada ruas jalan dari arah Soerkarno Hatta-Garuda Sakti.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.



Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting	
	Halte Bis	Halte bis terletak disebelah selatan Koridor. Halte tidak memiliki atap peneduh dan tidak memiliki tong sampah.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagaian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pendestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
	Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persipangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan Rambu yang jelas untuk pejalan kaki menyebrang.
<b>Titik 3</b>	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <span>Sisi Selatan</span> <span>Sisi Utara</span> </div>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	
	<b>Keterangan</b>	
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	<i>Green Infrastructure</i>	<i>Green infrastruktur</i> hanya terletak pada sisi selatan koridor.
	Pohon dan Lanskap	Pohon dan lanskap hanya ada pada sisi selatan koridor dan median jalan.
	<i>Pedestrian Amenities/Perabot Jalan</i>	Hanya terdapat lampu Jalan dan tempat sampah.
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi marka kurang jelas pada ruas jalan Simpang Garuda sakti – Soekarno Hatta.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memilik pola parkir yang jelas.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagaian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.	
Median Jalan	-	
<b>Titik 4</b>	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <span>Sisi Selatan</span> <span>Sisi Utara</span> </div>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	
	<b>Keterangan</b>	
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	Pohon dan Lanskap	Pohon dan lanskap hanya ada pada median jalan.
<i>Pedestrian Amenities/Perabot Jalan</i>	Hanya terdapat lampu jalan dan <i>signage</i> .	

Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting	
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan berlubang, bergelombang dan tidak ada marka jalan.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pendestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
	Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persimpangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan rambu penyebrangan.
<b>Titik 5</b>	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <span>Sisi Selatan</span> <span>Sisi Utara</span> </div>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	
	<b>Keterangan</b>	
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	Pohon dan Lanskap	Pohon dan lanskap hanya ada pada median jalan.
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya terdapat lampu jalan dan <i>signage</i> .
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik dan marka jalan hanya terdapat pada sisi utara jalan.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pendestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.	
Median Jalan	-	
Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persimpangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> .	
<b>Titik 6</b>	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <span>Sisi Selatan</span> <span>Sisi Utara</span> </div>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	
	<b>Keterangan</b>	
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
<i>Green Infrastructure</i>	<i>Green infrastructure</i> hanya terdapat pada sisi utara koridor.	
Pohon dan Lanskap	Pohon dan lanskap terdapat pada kedua sisi selatan koridor dan median jalan.	



Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting	
	<i>Pedestrian Amenities/Perabot Jalan</i>	Hanya terdapat lampu jalan, tempat sampah dan <i>signage</i> .
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan bergelombang dan marka jalan tidak jelas.
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Halte Bis	Halte bis tidak menyediakan tempat sampah.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagaian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan dan belakang toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pendestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
	Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persipangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan Rambu yang jalan untuk pejalan kaki menyebrang.
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	<b>Keterangan</b>
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	<i>Green Infrastructure</i>	-
	Pohon dan Lanskap	Pohon dan lanskap hanya ada pada sisi utara koridor dan median jalan.
	<i>Pedestrian Amenities/Perabot Jalan</i>	Hanya terdapat lampu jalan dan <i>signage</i> .
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik dan marka jalan hanya terlihat pada sisi utara jalan.
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Halte Bis	Halte bis hanya menyediakan tempat duduk.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	-
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pendestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
	Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persipangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan rambu yang jalan untuk pejalan kaki menyebrang.

Sumber: Hasil Survey Primer 2020



Dari data di atas dapat di ketahui bahwa total jumlah *streetscape* yang terdapat pada Segmen Satu Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota terdiri dari tata guna lahan, *green infrastructure*, pohon dan lanskap, *pedestrian amenities*/perabot jalan, fasilitas angkutan jalan, *parkir on street*, *parkir off street*, halte bis, iklan dan rambu di pinggir jalan, bongkar angkat muatan, sudut jalan, median jalan dan persimpangan. Pada penggunaan lahan di sepanjang segmen satu Koridor Jalan Hr. Soebrantas terdiri dari perdagangan dan jasa serta terdapat juga sarana pendidikan pada pada titik satu sisi selatan koridor.

#### **5.1.1.2 Kondisi Fisik Koridor di Segmen 2**

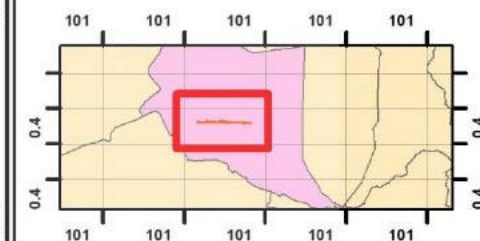
Segmen kedua pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru berawal dari pertigaan Jalan Bangau Sakti hingga pertigaan Jalan Manyar Sakti tepat di sebelah Pusat Perbelanjaan Gieant. Panjang dari segmen ini sekitar 1.2 Kilometer yang mana jenis penggunaan lahan pada sisi selatan koridor adalah perdagangan dan jasa dan sebelah utara lebih dominan kepada ruang terbuka hijau dan lahan kosong. Selain itu, pada sisi utara segmen ini terdapat salah satu universitas besar yaitu Universitas Riau yang menjadi Kawasan Strategis Pendidikan Tinggi berdasarkan Dokumen Rencana Tata Ruang (RDTR) Kota Pekanbaru Tahun 2014-2032. Tidak hanya itu, di segmen ini juga terdapat fasilitas kesehatan besar yaitu Rumah Sakit Aulia Pekanbaru. Disagemen ini akan dibagi menjadi 13 titik yang dapat dilihat pada Gambar 5.2 dan berikut merupakan tabel kondisi fisik Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru pada segmen 2 berdasarkan elemen *streetscape*.



UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
FAKULTAS TEKNIK  
PRODI PERENCANAAN  
WILAYAH DAN KOTA

PETA TITIK PENGAMATAN  
SAGEMEN DUA  
KORIDOR JALAN HR. SOEBRANTAS

INSERT



SEKALA 1:3.584



LEGENDA

- Jalan Hr. Soebrantas
- Jalan Kolektor
- Sagemen 2 Koridor Jalan HR. Soebrantas
- Bangunan

Sumber: 1. Rupa Bumi Indonesia  
2. Google Earth

GAMBAR 5.2

HALAMAN  
120

11285000 11285200 11285400 11285600 11285800 11286000 11286200

Meter

100 100 100 100 100 100 100 100 100 100 100 54

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13

11285000 11285200 11285400 11285600 11285800 11286000 11286200

51800

51600

51400

51200

51000

51800

51600



51400

51200



51000





Tabel 5.2 Karakteristik Fisik Segmen 2 Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru


Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting	
Titik 1	 <p style="text-align: center;">Sisi Selatan <span style="margin-left: 200px;">Sisi Utara</span></p>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	<b>Keterangan</b>
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	Pohon dan Lanskap	-
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	<i>Pedestrian amenities</i> yang tersedia adalah lampu jalan dan <i>signage</i> pada median jalan.
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Marka jalan terlihat jelas pada jalur Garuda Sakti-Soekarno Hatta.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir off street</i> hanya terdapat pada sisi selatan koridor dan tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Iklan dan rambu hanya terdapat pada bagian selatan koridor yang di letakan di pinggi jalan.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pedestrian yang luas dan ruang publik
	Median Jalan	-
Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persilangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan Rambu yang jelas untuk pejalan kaki menyebrang.	
Titik 2	 <p style="text-align: center;">Sisi Selatan <span style="margin-left: 200px;">Sisi Utara</span></p>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	<b>Keterangan</b>
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	Pohon dan Lanskap	Pohon dan lanskap terdapat pada median jala dan sebagian besar di sisi utara koridor.
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya terdapat lampu jalan.
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Tidak terdapat marka jalan pada jalur Soekarno Hatta-Garuda Sakti.
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir off street</i> hanya terdapat pada sisi selatan koridor dan tidak memiliki pola parkir yang jelas.





Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting	
	Halte Bis	Halte bis terletak disebelah selatan koridor. Halte tidak memiliki atap peneduh dan tidak memiliki tong sampah.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagaian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Median Jalan	-
Titik 3	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <span data-bbox="647 797 762 824">Sisi Selatan</span> <span data-bbox="1123 797 1222 824">Sisi Utara</span> </div>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	<b>Keterangan</b>
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	Pohon dan Lanskap	Pohon dan Lanskap terdapat pada sisi selatan, utara koridor dan median jalan.
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya terdapat lampu jalan di median jalan dan tempat sampah di sisi selatan koridor.
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Tidak terdapat marka jalan pada jalur Soekarno Hatta-Garuda Sakti.
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir off street</i> hanya terdapat pada sisi selatan koridor dan tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Halte Bis	Halte bis tidak memiliki tempat duduk, tempat sampah dan peneduh.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Iklan berada pada bangunan dan di pinggir jalan
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pendestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persilangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan Rambu yang jalan untuk pejalan kaki menyebrang.	
Titik 4	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <span data-bbox="647 1809 762 1836">Sisi Selatan</span> <span data-bbox="1123 1809 1222 1836">Sisi Utara</span> </div>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	<b>Keterangan</b>
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	Pohon dan Lanskap	Pohon dan lanskap hanya terdapat beberapa di sisi utara koridor dan median jalan.



Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting	
	<i>Pedestrian Amenities/Perabot Jalan</i>	Hanya terdapat lampu jalan.
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Marka jalan tidak terlihat pada jalur Soekarno Hatta-Garuda Sakti.
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagaian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Median Jalan	-
	Ruang Café	Ruang Café tersedia pada sisi selatan koridor.
<b>Titik 5</b>	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <span>Sisi Selatan</span> <span>Sisi Utara</span> </div>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	<b>Keterangan</b>
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	Pohon dan Lanskap	Pohon hanya terdapat pada sisi selatan koridor dan median jalan.
	<i>Pedestrian Amenities/Perabot Jalan</i>	Hanya terdapat lampu jalan.
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik dan tidak terdapat marka jalan pada sisi selatan koridor.
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagaian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan dan belakang toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pendestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persimpangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan rambu penyebrangan.	
Ruang Café	Ruang Café terdapat pada sisi selatan koridor.	
<b>Titik 6</b>	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <span>Sisi Selatan</span> <span>Sisi Utara</span> </div>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	<b>Keterangan</b>




Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting	
	Tata Guna Lahan	Pendidikan & Perdagangan dan Jasa. Sarana pendidikan berada pada sisi utara koridor yaitu Universitas Riau.
	<i>Green Infrastructure</i>	<i>Green infrastructure</i> hanya terdapat pada sisi utara koridor.
	Pohon dan Lanskap	Pohon dan lanskap hanya ada pada sisi utara koridor dan median jalan.
	<i>Pedestrian Amenities/Perabot Jalan</i>	Hanya terdapat lampu jalan dan <i>signage</i> .
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik dan marka jalan hanya tampak pada jalur Garuda Sakti-Soekarno Hatta.
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan dan belakang toko.
	Median Jalan	-
<b>Titik 7</b>		
	<b>Elemen Streetscape</b>	<b>Keterangan</b>
	Tata Guna Lahan	Pendidikan & Perdagangan dan Jasa. Sarana pendidikan berada pada sisi utara koridor yaitu Universitas Riau.
	<i>Green Infrastructure</i>	Pada sisi selatan <i>green infrastructure</i> hanya terdapat di depan Hotel Mona dan sisi utara disepanjang lahan Universitas Riau.
	Pohon dan Lanskap	-
	<i>Pedestrian Amenities/Perabot Jalan</i>	Hanya terdapat lampu jalan dan <i>signage</i>
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik dan marka jalan hanya tampak pada jalur Garuda Sakti-Soekarno Hatta
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Halte Bis	Halte bis tidak terawat dan tidak memiliki tempat sampah. Pada sisi selatan halte bis tertutupi oleh pedagang kaki lima.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pendestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persipangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan Rambu jalan untuk pejalan kaki menyebrang.	




Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting	
<b>Titik 8</b>	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <span data-bbox="651 546 767 577">Sisi Selatan</span> <span data-bbox="1123 546 1222 577">Sisi Utara</span> </div>	
	Elemen Streetscape	Keterangan
	Tata Guna Lahan	Pendidikan & Perdagangan dan Jasa. Sarana pendidikan berada pada sisi utara koridor yaitu Universitas Riau.
	<i>Green Infrastructure</i>	<i>Green infrastructure</i> hanya terdapat pada lahan Rumah Sakit Jiwa Tampan di sisi utara koridor.
	Pohon dan Lanskap	Hanya terdapat pada median jalan dan sisi utara koridor.
	<i>Pedestrian Amenities/Perabot Jalan</i>	Hanya terdapat lampu jalan dan <i>signage</i> .
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik namun tidak memiliki marka jalan.
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Halte Bis	Halte bis terletak pada sisi utara koridor namun tidak memiliki tempat sampah.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pedestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persipangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan Rambu jalan untuk pejalan kaki menyebrang.	
<b>Titik 9</b>	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <span data-bbox="651 1621 767 1653">Sisi Selatan</span> <span data-bbox="1123 1621 1222 1653">Sisi Utara</span> </div>	
	Elemen Streetscape	Keterangan
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	<i>Green Infrastructure</i>	<i>Green infrastructure</i> hanya terdapat pada lahan Rumah Sakit Jiwa Tampan di sisi utara koridor.
	Pohon dan Lanskap	Hanya terdapat pada median jalan dan sisi utara koridor.
	<i>Pedestrian Amenities/Perabot Jalan</i>	Hanya terdapat lampu jalan.
Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan cukup baik namun marka jalan tidak jelas.	

Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting	
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memilik pola parkir yang jelas.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Median Jalan	-
<b>Titik 10</b>		
	<b>Elemen Streetscape</b>	<b>Keterangan</b>
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	<i>Green Infrastructure</i>	<i>Green infrastructure</i> hanya terdapat pada lahan Rumah Sakit Jiwa di sisi utara koridor.
	Pohon dan Lanskap	Hanya pada median jalan dan sisi utara koridor jalan.
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya terdapat lampu jalan.
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan tidak baik namun marka jalan tidak ada.
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memilik pola parkir yang jelas.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan dan belakang toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pendestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
	Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persimpangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan rambu penyebrangan.
<b>Titik 11</b>		
	<b>Elemen Streetscape</b>	<b>Keterangan</b>
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	Travel Patterns & Busines Prosperity	Terdapat Pusat Perbelanjaan Giant di sisi utara koridor.
<i>Green Infrastructure</i>	<i>Green Infrastructure</i> hanya terdapat pada sisi utara koridor di Pusat Perbelanjaan Giant.	



Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting																													
	Pohon dan Lanskap	Hanya terdapat pada median jalan dan sisi utara koridor.																												
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya terdapat lampu jalan.																												
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik namun marka jalan tidak jelas.																												
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.																												
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memilik pola parkir yang jelas.																												
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagaian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.																												
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan dan belakang toko.																												
	Median Jalan	-																												
<b>Titik 12</b>																														
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <span>Sisi Selatan</span> <span>Sisi Utara</span> </div>																													
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #a6c9ec;">Elemen Streetscape</th> <th style="background-color: #a6c9ec;">Keterangan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tata Guna Lahan</td> <td>Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.</td> </tr> <tr> <td>Travel Patterns &amp; Busines Prosperity</td> <td>Terdapat Pusat Perbelanjaan Giant di sisi utara koridor.</td> </tr> <tr> <td><i>Green Infrastructure</i></td> <td><i>Green infrastructure</i> hanya terdapat sisi selatan pada lahan Rumah Sakit Aulia Pekanbaru dan di sisi utara koridor pada Pusat Perbelanjaan Giant.</td> </tr> <tr> <td>Pohon dan Lanskap</td> <td>Pohon dan lanskap pada sisi selatan hanya teradapat pada lahan Rumah Sakit Aulia Pekanbaru dan di sisi utara koridor pada Pusat Perbelanjaan Giant.</td> </tr> <tr> <td>Jalur Pejalan Kaki, <i>Furniture &amp; Street Quality</i></td> <td>Jalur pejalan kaki hanya terdapat di depan area Rumah Sakit Aulia Pekanbaru.</td> </tr> <tr> <td><i>Pedestrian Amenities</i>/Perabot Jalan</td> <td>Hanya terdapat lampu jalan dan <i>signage</i>.</td> </tr> <tr> <td>Fasilitas Angkutan Jalan/<i>Carriagway</i></td> <td>Kondisi jalan baik namun tidak memiliki marka jalan.</td> </tr> <tr> <td><i>Parkir On Street</i></td> <td><i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.</td> </tr> <tr> <td><i>Parkir Off Street</i></td> <td><i>Parkir Of Street</i> tidak memilik pola parkir yang jelas.</td> </tr> <tr> <td>Halte Bis</td> <td>Halte bis tersedia pada masing-masing sisi koridor namun tidak menyediakan tempat sampah.</td> </tr> <tr> <td>Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar</td> <td>Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagaian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.</td> </tr> <tr> <td>Bongkar Angkat Muatan</td> <td>Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan dan belakang toko.</td> </tr> <tr> <td>Median Jalan</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>		Elemen Streetscape	Keterangan	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.	Travel Patterns & Busines Prosperity	Terdapat Pusat Perbelanjaan Giant di sisi utara koridor.	<i>Green Infrastructure</i>	<i>Green infrastructure</i> hanya terdapat sisi selatan pada lahan Rumah Sakit Aulia Pekanbaru dan di sisi utara koridor pada Pusat Perbelanjaan Giant.	Pohon dan Lanskap	Pohon dan lanskap pada sisi selatan hanya teradapat pada lahan Rumah Sakit Aulia Pekanbaru dan di sisi utara koridor pada Pusat Perbelanjaan Giant.	Jalur Pejalan Kaki, <i>Furniture &amp; Street Quality</i>	Jalur pejalan kaki hanya terdapat di depan area Rumah Sakit Aulia Pekanbaru.	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya terdapat lampu jalan dan <i>signage</i> .	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik namun tidak memiliki marka jalan.	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memilik pola parkir yang jelas.	Halte Bis	Halte bis tersedia pada masing-masing sisi koridor namun tidak menyediakan tempat sampah.	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagaian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan dan belakang toko.	Median Jalan	-
	Elemen Streetscape	Keterangan																												
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.																												
	Travel Patterns & Busines Prosperity	Terdapat Pusat Perbelanjaan Giant di sisi utara koridor.																												
	<i>Green Infrastructure</i>	<i>Green infrastructure</i> hanya terdapat sisi selatan pada lahan Rumah Sakit Aulia Pekanbaru dan di sisi utara koridor pada Pusat Perbelanjaan Giant.																												
	Pohon dan Lanskap	Pohon dan lanskap pada sisi selatan hanya teradapat pada lahan Rumah Sakit Aulia Pekanbaru dan di sisi utara koridor pada Pusat Perbelanjaan Giant.																												
	Jalur Pejalan Kaki, <i>Furniture &amp; Street Quality</i>	Jalur pejalan kaki hanya terdapat di depan area Rumah Sakit Aulia Pekanbaru.																												
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya terdapat lampu jalan dan <i>signage</i> .																												
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik namun tidak memiliki marka jalan.																												
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.																												
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memilik pola parkir yang jelas.																												
	Halte Bis	Halte bis tersedia pada masing-masing sisi koridor namun tidak menyediakan tempat sampah.																												
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagaian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.																												
Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan dan belakang toko.																													
Median Jalan	-																													



Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting		
<b>Titik 13</b>			
	Sisi Selatan	Sisi Utara	
	Elemen Streetscape	Keterangan	
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.	
	Travel Patterns & Busines Prosperity	Terdapat Pusat Perbelanjaan Giant di sisi utara koridor.	
	<i>Green Infrastructure</i>	<i>Green Infrastructure</i> hanya terdapat pada sisi utara koridor pada Pusat Perbelanjaan Giant.	
	Pohon dan Lanskap	Pohon dan Lanskap pada sisi selatan hanya teradapat pada area Pusat Perbelanjaan Gian.	
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya terdapat lampu jalan.	
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik namun marka jalan tidak terlihat jelas.	
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.	
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.	
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.	
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan dan belakang toko.	
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pendestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.	
Median Jalan	-		
Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persimpangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan rambu penyebrangan.		

Sumber: Hasil Survey Primer 2020

Berdasarkan tabel analisis diatas dapat diketahui bahwa dari 20 (dua puluh) elemen *streetscape*, hanya terdapat 16 (enam belas) elemen *streetscape* yang tersedia. Elemen-elemen yang belum tersedia diantaranya adalah ruang luar pribadi, identitas kawasan/*landmark* dan *local identity*, fasilitas sepeda dan seni publik. Pada titik enam, tujuh, delapan dan sembilan di sisi selatan cenderung lebih hijau karena terdapat beberapa lahan kosong dan sebagian lagi termasuk kedalam ruang terbuka hijau milik Universitas Riau. Kemudian dapat diketahui juga dari tabel baha jalur pedestrian hanya tersedia pada titik 12 (dua belas). Selain itu dapat

dilihat juga bahwa disetiap titik pengamatan pada segmen ini terdapat banyak *parkir on street* kecuali pada pada titik satu.

### 5.1.1.3 Kondisi Fisik Koridor di Segmen 3

Segmen ketiga pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru berawal dari pertigaan Jalan Manyar Sakti tepat di sebelah Pusat Perbelanjaan Gieant sampai dengan Simpang Tiga Tobek Gadang. Segmen ini memiliki panjang sekitar 0.9 Kilometer dan merupakan segemen terakhir dari total panjang koridor yang menjadi objek penelitian. Dilihat dari kondisi eksistingnya, karekteristik pada segmen ini hampir sama dengan karakteristik yang terdapat pada segemen pertama yang dipenuhi oleh bangunan komersial. Salah satu bangunan komersial yang mencolok pada segmen ini adalah Rumah Sakit Awal Bros Pekanbaru. Selain itu, pada segmen ini juga terdapat Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi (STIE) Riau Akbar pekanbaru yang berjumpa langsung dengan Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru. sagemen ini terdiri dari 9 titik pengamatan yang dapat dilihat pada Gambar 5.3 dan berikut ini merupakan kondisi fisik Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru pada segmen 3 berdasarkan elemen *streetscape*.

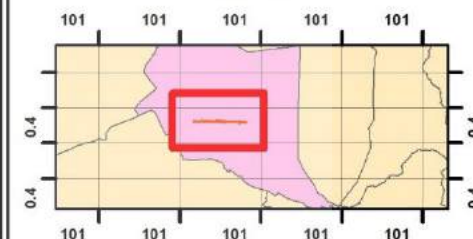




UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
FAKULTAS TEKNIK  
PRODI PERENCANAAN  
WILAYAH DAN KOTA

PETA TITIK PENGAMATAN  
SAGEMEN TIGA  
KORIDOR JALAN HR. SOEBRANTAS

INSERT



SEKALA 1:3.584



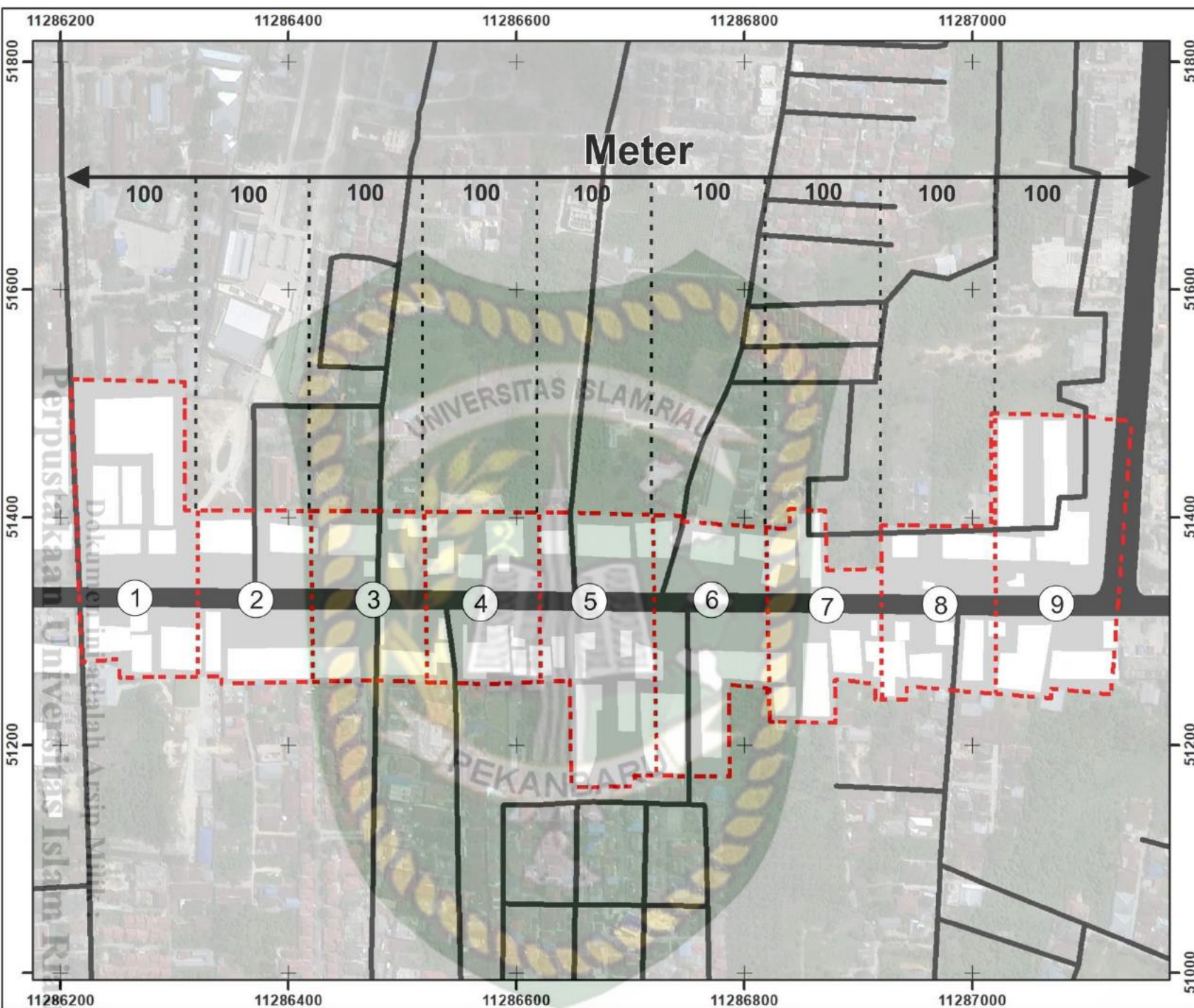
LEGENDA

-  Jalan Hr. Soebrantas
-  Jalan Kolektor
-  Sagemen 3 Koridor Jalan HR. Soebrantas
-  Bangunan

Sumber: 1. Rupa Bumi Indonesia  
2. Google Earth



GAMBAR 5.3



HALAMAN  
130






Tabel 5.3 Karakteristik Fisik Segmen 3 Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru



Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting	
Titik 1		
	<p style="text-align: center;">Sisi Selatan <span style="margin-left: 150px;">Sisi Utara</span></p>	
	Elemen Streetscape	Keterangan
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	Pohon dan Lanskap	Pohon dan Lanskap hanya terdapat pada median jalan.
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	<i>Pedestrian amenities</i> yang tersedia adalah lampu jalan, dan <i>signage</i> di sisi utara koridor.
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik namun tidak memiliki marka jalan.
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Halte Bis	Halte bis berada pada sisi utara koridor namun tidak memiliki tempat sampah.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pedestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persipangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan Rambu yang jalan untuk pejalan kaki menyebrang.	
Titik 2		
	<p style="text-align: center;">Sisi Selatan <span style="margin-left: 150px;">Sisi Utara</span></p>	
	Elemen Streetscape	Keterangan
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	Pohon dan Lanskap	Pada sisi utara hanya tersedia beberapa pohon saja dan kondisi pohon tidak terawat terutama pada median jalan.
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya terdapat lampu jalan, <i>signage</i> dan tempat sampah pada sisi utara koridor.
Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik namun marka jalan terlihat jelasnya hanya pada ruas jalan dari arah Garuda Sakti-Soekarno Hatta.	
<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.	



Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting	
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Halte Bis	Halte bis terletak disebelah utara koridor. Halte tidak memiliki tong sampah.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagaian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pendestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
	Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persipangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan rambu yang jalan untuk pejalan kaki menyebrang.
	Ruang Café	Ruang Café hanya buka pada waktu malam.
<b>Titik 3</b>	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <span>Sisi Selatan</span> <span>Sisi Utara</span> </div>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	
	<b>Keterangan</b>	
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	Pohon dan Lanskap	Pohon dan lanskap hanya ada pada sisi selatan koridor dan median jalan.
	<i>Pedestrian Amenities/Perabot Jalan</i>	Hanya terdapat lampu jalan dan <i>Signage</i> .
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondsi jalan baik namun tidak memiliki marka jalan.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Halte Bis	Halte bis hanya terdapat pada sisi selatan koridor dan tidak memiliki tempat sampah.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagaian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pendestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
	Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persipangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan rambu yang jalan untuk pejalan kaki menyebrang.
<b>Titik 4</b>	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <span>Sisi Selatan</span> <span>Sisi Utara</span> </div>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	
	<b>Keterangan</b>	



Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting																							
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.																						
	Pohon dan Lanskap	Pohon dan lanskap tidak tersebar rata di kedua sisi koridor.																						
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya terdapat lampu jalan.																						
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik namun tidak memiliki marka jalan.																						
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.																						
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memilik pola parkir yang jelas.																						
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.																						
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.																						
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pedestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.																						
	Median Jalan	-																						
	Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persimpangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan rambu penyebrangan.																						
<b>Titik 5</b>																								
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <span>Sisi Selatan</span> <span>Sisi Utara</span> </div>																							
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #ADD8E6;">Elemen <i>Streetscape</i></th> <th style="background-color: #ADD8E6;">Keterangan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tata Guna Lahan</td> <td>Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.</td> </tr> <tr> <td>Pohon dan Lanskap</td> <td>Hanya terdapat beberapa pohon di sisi utara koridor.</td> </tr> <tr> <td><i>Pedestrian Amenities</i>/Perabot Jalan</td> <td>Hanya terdapat lampu jalan dan <i>signage</i>.</td> </tr> <tr> <td>Fasilitas Angkutan Jalan/<i>Carriagway</i></td> <td>Kondisi jalan baik namun tidak ada marka jalan.</td> </tr> <tr> <td><i>Parkir On Street</i></td> <td><i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.</td> </tr> <tr> <td><i>Parkir Off Street</i></td> <td><i>Parkir Of Street</i> tidak memilik pola parkir yang jelas.</td> </tr> <tr> <td>Halte Bis</td> <td>Halte bis pada sisi selatan hanya menyediakan tangga saja. Sedangkan halte bis pada sisi utara tidak menyediakan tempat sampah.</td> </tr> <tr> <td>Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar</td> <td>Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.</td> </tr> <tr> <td>Bongkar Angkat Muatan</td> <td>Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.</td> </tr> <tr> <td>Median Jalan</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>		Elemen <i>Streetscape</i>	Keterangan	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.	Pohon dan Lanskap	Hanya terdapat beberapa pohon di sisi utara koridor.	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya terdapat lampu jalan dan <i>signage</i> .	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik namun tidak ada marka jalan.	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memilik pola parkir yang jelas.	Halte Bis	Halte bis pada sisi selatan hanya menyediakan tangga saja. Sedangkan halte bis pada sisi utara tidak menyediakan tempat sampah.	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.	Median Jalan	-
	Elemen <i>Streetscape</i>	Keterangan																						
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.																						
	Pohon dan Lanskap	Hanya terdapat beberapa pohon di sisi utara koridor.																						
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya terdapat lampu jalan dan <i>signage</i> .																						
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik namun tidak ada marka jalan.																						
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.																						
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memilik pola parkir yang jelas.																						
	Halte Bis	Halte bis pada sisi selatan hanya menyediakan tangga saja. Sedangkan halte bis pada sisi utara tidak menyediakan tempat sampah.																						
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.																						
Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.																							
Median Jalan	-																							
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.																						
	Pohon dan Lanskap	Hanya terdapat beberapa pohon di sisi utara koridor.																						
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya terdapat lampu jalan dan <i>signage</i> .																						
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik namun tidak ada marka jalan.																						
	<i>Parkir On Street</i>	<i>Parkir on street</i> merupakan sebuah parkir liar.																						
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memilik pola parkir yang jelas.																						
	Halte Bis	Halte bis pada sisi selatan hanya menyediakan tangga saja. Sedangkan halte bis pada sisi utara tidak menyediakan tempat sampah.																						
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.																						
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.																						
	Median Jalan	-																						



Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting	
Titik 6	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <span data-bbox="687 548 804 573">Sisi Selatan</span> <span data-bbox="1161 548 1262 573">Sisi Utara</span> </div>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	<b>Keterangan</b>
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	<i>Green Infrastructure</i>	<i>Green infrastructure</i> terdapat pada sisi utara koridor.
	Pohon dan Lanskap	Hanya terdapat beberapa pohon pada sisi utara koridor.
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya terdapat lampu jalan, <i>signage</i> dan Tempat sampah di sisi utara koridor.
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik namun marka jalan tidak jelas.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Halte Bis	Halte bis tidak menyediakan tempat sampah.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan dan belakang toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pendestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
	Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persipangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan rambu yang jalan untuk pejalan kaki menyebrang.
Titik 7	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <span data-bbox="687 1471 804 1496">Sisi Selatan</span> <span data-bbox="1161 1471 1262 1496">Sisi Utara</span> </div>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	<b>Keterangan</b>
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	<i>Green Infrastructure</i>	-
	Pohon dan Lanskap	Hanya terdapat beberapa pohon di kedua sisi koridor.
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Hanya terdapat Lampu Jalan dan <i>signage</i> Serta tempat sampah di sisi utara koridor.
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik namun marka jalan kurang jelas.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan boko.
Median Jalan	-	

Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting	
Titik 8	 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <span data-bbox="683 548 804 577">Sisi Selatan</span> <span data-bbox="1161 548 1267 577">Sisi Utara</span> </div>	
	<b>Elemen Streetscape</b>	<b>Keterangan</b>
	Tata Guna Lahan	Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
	<i>Green Infrastructure</i>	-
	Pohon dan Lanskap	Pohon dan lanskap tidak tersebar rata di kedua sisi koridor.
	Pedestrian Amenities/Perabot Jalan	Hanya terdapat lampu jalan dan <i>signage</i> .
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Kondisi jalan baik dengan marka yang tidak jelas.
	<i>Parkir Off Street</i>	<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
	Halte Bis	Halte bis terdapat di kedua sisi koridor namun tidak memiliki tempat sampah.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pendestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
	Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persimpangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan Rambu yang jalan untuk pejalan kaki menyebrang.
	Titik 9	 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <span data-bbox="683 1534 804 1563">Sisi Selatan</span> <span data-bbox="1161 1534 1267 1563">Sisi Utara</span> </div>
<b>Elemen Streetscape</b>		<b>Keterangan</b>
Tata Guna Lahan		Tata Guna Lahan yang terdapat merupakan Perdagangan dan Jasa.
<i>Green Infrastructure</i>		-
Pohon dan Lanskap		Pohon dan lanskap hanya ada pada sisi utara koridor dan median jalan.
Pedestrian Amenities/Perabot Jalan		Hanya terdapat lampu jalan dan <i>signage</i> .
Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>		Kondisi jalan kurang baik dan tidak terdapat marka jalan.
<i>Parkir Off Street</i>		<i>Parkir Of Street</i> tidak memiliki pola parkir yang jelas.
Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar		Sebagian iklan berada di pinggir jalan dan sebagian lagi diletakan pada bangunan perdagangan dan jasa.



Titik Pengamatan	Kondisi Eksisting	
	Bongkar Angkat Muatan	Kegiatan bongkar angkat muatan dilakukan di depan toko.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Sudut jalan tidak memiliki pedestrian yang lebar dan tidak menyediakan ruang publik.
	Median Jalan	-
	Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Persipangan tidak memiliki <i>zebra cross</i> dan rambu yang jalan untuk pejalan kaki menyebrang.

Sumber: Hasil Survey Primer 2020

Dilihat dari tabel diatas, diketahui bahwa disepanjang Segmen Tiga Koridor Jalan Hr. Soebrantas tidak terdapat elemen *streetscape* seperti ruang luar pribadi, *travel patterns* dan *business prosperity*, jalur pejalan kaki, identitas kawasan/*landmark* dan *local identity*, fasilitas sepeda dan seni publik. Disetiap persimpangan pada segmen ini tidak memiliki rambu-rambu penanda untuk para pejalan kaki yang ingin menyebrang. Selain itu, setiap sudut jalan pada sisi persimpangan juga tidak memiliki *space* yang lebar untuk jalur pedestrian serta belum memiliki fasilitas publik untuk masyarakat.

#### 5.1.1.4 Rangkuman Analisis Elemen *Streetscape*

Berdasarkan tabel analisis diatas, informasi keberadaan elemen-elemen *streetscape* pada setiap sagemen koridor akan di rangkum untuk mengetahui elemen apa saja yang sudah ada maupun tidak ada disepanjang Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru. Berdasarkan hasil analisis *walkthrough* yang sudah dilakukan, diketahui elemen *streetscape* yang terdatapat sepanjang Koridor Jalan Hr. Soebrantas dapat dilihat pada tabel di bawah ini.



**Tabel 5.4 Elemen *Streetscape* pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru**

Elemen <i>Streetscap</i>				
Ruang Luar Pribadi	Tata Guna Lahan	<i>Travel Patterns &amp; Busines Prosperity</i>	<i>Green Infrastructure</i>	Pohon dan Lanskap
×	✓	✓	✓	✓
Jalur Pejalan Kaki, <i>Furniture, Street Quality</i>	<i>Pedestrian Amenities/Perabot Jalan</i>	Fasilitas Sepeda	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	<i>Parkir On Streeet</i>
✓	✓	×	✓	✓
<i>Parkir Off Street</i>	Halte Bis	Iklan dan Rambu	Bongkar Angkat Muatan	Identitas Kawasan/ <i>Landmark</i> dan <i>Local Identity</i>
✓	✓	✓	✓	×
Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Median Jalan	Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Seni Publik	Ruang Café
×	✓	✓	×	✓

Sumber: Hasil Analisis 2020

Berdasarkan tabel diatas, dapat diketahui dari 20 elemen hanya terdapat 14 elemen *streetscape* di Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru. Akan tetapi Elemen-elemen yang sudah ada ini masih belum memenuhi standar baik secara literatur maupun peraturan-peraturan yang ada di Indonesia. Sehingga elemen-elemen yang sudah ada akan tetap dianalisis untuk mendapat kriteria khusus yang sesuai dengan kajian literatur dan peraturan-peraturan yang berlaku. Sementara itu, tidak semua elemen yang tidak ada pada koridor akan dianalisis untuk mendapatkan kriteria khusus karena elemen tersebut tidak didukung oleh kondisi eksistingnya.

### 5.1.2 Kondisi Non Fisik Koridor

Analisis kondisi non fisik ini akan fokus kepada bagaimana cara mewujudkan aspek *livable street* di Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru. Dalam analisis ini terdapat beberapa indikator yang akan di bahas yaitu *Street Life*, *Social Interaction*, dan *Public Health* sebagai upaya untuk mewujudkan *livable street*. Analisis ini dilakukan setelah memperoleh data dari hasil survey lapangan dan survey instansi.

### 5.1.2.1 *Street Life*

Dalam mengetahui kondisi *street life* maka akan dianalisis beberapa indikator penting yaitu *pedestrian volume*, *stationary activities*, dan *pedestrian diversity* untuk melihat bagaimana kondisi *street life* di Koridor Jalan Hr. Soebrantas. Untuk mengetahui *pedestrian volume*, *stationary activities*, dan *pedestrian diversity* maka dilakukan survey lapangan yang terdiri dari tiga segmen. Setiap segmen akan dibagi lagi menjadi beberapa titik pengamatan untuk menjangkau seluruh Koridor Jalan Hr. Soebrantas

#### 1) *Pedestrian Volume*

*Pedestrian volume* atau jumlah pejalan kaki merupakan salah satu aspek yang menentukan keberhasilan dari *street life*. Dilihat dari karakteristik fisiknya, pada koridor ini terdapat beberapa pusat yang menjadi tarikan terhadap masyarakat untuk menuju pusat tersebut dengan menggunakan berbagai alternative salah satunya adalah berjalan kaki. pusat tarikan yang dimaksud tersebut diantaranya adalah Pasar Simpang Baru Panam, Universitas Riau, Rumah Sakit Jiwa Tampan, Pusat Perbelanjaan Giant, Rumah Sakit Aulia, dan Rumah Sakit Awal Bross. Berikut ini merupakan jumlah pejalan kaki yang melintas pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas dalam waktu 12 jam.

**Tabel 5.5 Jumlah Pejalan Kaki yang Melintas pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas**

Sisi Koridor	Waktu	Jumlah Pejalan Kaki/30 menit				Jumlah
		07.00-07.30	07.30-08.00	08.00-08.30	08.30-09.00	
Sisi Selatan	Pagi (07.00-09.00)	44	54	77	71	246
		75	95	74	72	
	Siang (11.00-13.00)	105	96	40	59	316
		75	95	74	72	
	Sore (16.00-18.00)	105	96	40	59	300
		105	96	40	59	
Sisi Utara	Pagi (07.00-09.00)	65	52	43	70	230
		53	70	67	68	
	Siang (11.00-13.00)	55	55	41	54	258
		53	70	67	68	
	Sore (16.00-18.00)	55	55	41	54	205
		55	55	41	54	

Sumber: Hasil Survey Primer 2020

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa jumlah pejalan kaki pada sisi selatan Koridor Jalan Hr. Soebrantas lebih banyak dari pada sisi utara Koridor. Jumlah pejalan kaki terbanyak yang melintas pada kedua sisi koridor ini terjadi pada waktu siang yaitu 316 pedestrian pada sisi selatan dan 258 pedestrian pada sisi utara. Sedangkang di waktu pagi jumlah pejalan kaki yang melintas pada koridor ini tidak sebanyak pada waktu sore yaitu terdapat 246 pedestrian di sisi selatan dan 230 pedestrian di sisi utara.



**Gambar 5.5 Pejalan Kaki di Koridor Jalan Hr. Soebrantas**

Sumber: Hasil Survey Primer 2020



2) *Stationary Activities*

Koridor yang *livable* harus mampu memberikan rasa nyaman terhadap berbagai macam aktivitas. Setelah melakukan pengamatan pada waktu tertentu, tidak banyak aktivitas yang bisa di temukan di Koridor Jalan Hr. Soebrantas ini. Hal ini bisa disebabkan karena belum tersedianya fasilitas untuk mendukung aktivitas masyarakat pada saat berada di Koridor Jalan Hr. Soebrantas ini. Namun, aktivitas-aktivitas tersebut bukan berarti tidak ada. Berikut merupakan aktivitas ya Pada saat melakukan pengamatan, terdapat beberapa masyarakat yang melakukan kativitas seperti menunggu angkutan umum, duduk di tepi jalan dan bermain. Akan tetapi aktivitas tersebut dirasa tidak nyaman seperti pada Gambar 5.5 di bawah ini.



**Gambar 5.6 Aktifitas Masyarakat pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas**

*Sumber: Hasil Survey Primer 2020*

3) *Pedestrian Diversity*

Dilihat dari kondisi eksistingnya, sepanjang Koridor Jalan Hr. Soebrantas ini tidak terdapat perbedaan jalur terhadap setiap pengguna jalan. Seluruh pengguna jalan memanfaatkan satusatunya jalan yang tersedia untuk melintas dan mengakses koridor. Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan, diketahui bahwa pejalan kaki, penyandang disabilitas dan pesepeda menggunakan tepian jalan untuk

mengakses koridor. Sedangkan pengguna kendaraan bermotor menggunakan bagian tengah jalan untuk mengakses koridor. Kondisi ini akan menyebabkan rasa tidak nyaman terhadap para pejalan kaki, penyandang disabilitas dan pesepeda.



**Gambar 5.7 Kondisi Jalan yang Digunakan Seluruh Pengguna dalam Satu Jalur**  
*Sumber: Hasil Survey Primer 2020*

#### 5.1.2.2 *Social Interaction*

*social interaction* merupakan indikator kedua untuk melihat koridor jalan yang *livable*. Dalam menganalisis *social interaction* ini, terdapat dua indikator yang perlu di analisis yaitu *social contact* dan *ownership*. Setelah melakukan pengamatan, *social contact* yang mendominasi di sepanjang Koridor Jalan Hr. Soebrantas ini adalah hubungan antara pedagang kaki lima (PKL) dan pengungjung koridor jalan. Akan tetapi, terdapat juga beberapa aktivitas yang di lakukan oleh masyarakat seperti berbicara antara satu sama lainnya seperti pada Gambar 5.4. Indikator selanjutnya adalah *ownership* atau rasa kepemilikan yang mana bentuk rasa kepemilikan ini hanya terlihat pada waktu pagi hari saja. Kegiatan *ownership* yang dilakukan rata-rata adalah membersihkan area pinggir jalan dari bibir jalan hingga pada depan bangunan pertokoan seperti yang dapat dilihat pada Gambar 5.7 berikut ini.



**Gambar 5.8 Kontak Sosial Antar Masyarakat pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas**

*Sumber: Hasil Survey Primer 2020*



**Gambar 5.9 Kegiatan *Ownership* Masyarakat terhadap Koridor Jalan Hr. Soebrantas**

*Sumber: Hasil Survey Primer 2020*

### 5.1.2.3 *Public Health*

Pada analisis ini akan dilihat bagaimana konsep *livable street* dapat meningkatkan kesehatan masyarakat akibat dari menurunnya angka kecelakaan lalu lintas, mengurangi tingkat kebisingan, mengurangi polusi udara, dan sebagainya. Untuk melihat bagaimana *public health*/kesehatan publik pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru terdapat 5 indikator yang perlu di analisis yaitu *traffict injuries, obesity, noise dan air polution, vihicle speed, traffic volume*.



1) *Traffic Injuries*

*Traffic Injuries* atau kecelakaan lalu lintas adalah suatu insiden yang terjadi di jalan yang tidak diduga dan disengaja baik antar kendaraan maupun pengguna jalan itu sendiri. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui berapa banyak angka kecelekaan yang terjadi pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas. Secara umum, pada tahun 2019 jumlah kecelakaan yang terjadi di Kota Pekanbaru adalah sebanyak 229 kasus dengan jumlah luka ringan sebanyak 217 orang, luka berat sebanyak 99 orang, hingga meninggal dunia sebanyak 47 orang. Dari kasus tersebut, salah satu tempat kejadian perkara terjadi di Jalan Hr. Soebrantas yang dapat dilihat pada tabel berikut ini.

**Tabel 5.6 Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Hr. Soebrantas Tahun 2019**

No	TKP	Waktu	Status Korban		
			MD	LB	LR
1	Jalur Utara U-TURN depan Bengkel Dokter AC	13.30	-	-	1
2	Jalur Selatan dekat Tang's Ponsel	23.50	1	-	-
3	Jalur Selatan depan Apotik Kimia Farma	16.30	-	-	1
4	Jalur Selatan depan Pecel Lele Lamongan	23.00	-	-	1
5	Jalur Selatan depan Fajar Rizky Housewere	16.00	-	1	2
6	Perempatan Jl. Garuda Sakti	13.00			2
7	Jalur Selatan Simp. Jl. SM. Amin depan Bunda Profil	07.40	-	-	1
8	Jalur Selatan depan Apotik Panam	13.30			1
9	Jalur Utara depan Bank BRI	05.45	1		
10	Jalur Utara depan Pesantren Babu Salam	16.55	-	1	-
11	Jalur Utara depan Bintang Busana	12.00	-	-	1
12	Jalur Utara	03.00	1	-	-
13	Jalur Selatan	02.30	-	1	-
14	Jalur Selatan	16.30	-	1	-
Jumlah			3	4	10

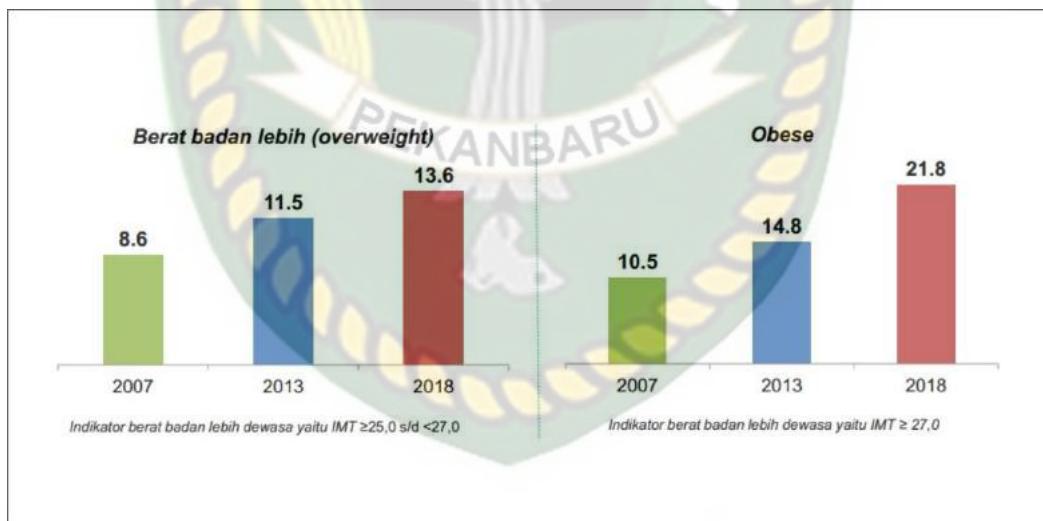
Sumber: Polresta Pekanbaru

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa pada tahun 2019 telah terjadi kecelakaan lalu lintas di Jalan Hr. Soebrantas sebanyak 14 kejadian. Kejadian paling banyak terdapat pada jalur selatan Jalan Hr. Soebrantas dengan jumlah korban sebanyak 9 orang. Sementara itu jumlah korban secara keseluruhan dari

kecelakaan tersebut sebanyak 17 orang yang mana 10 orang dengan luka ringan, 4 orang dengan luka berat dan 3 orang meninggal dunia.

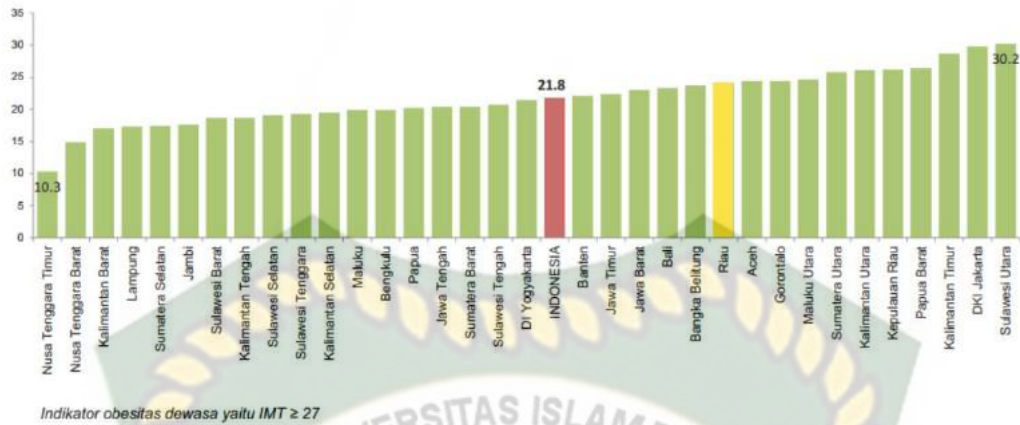
2) *Obesity*

*Obesity* atau obesitas didefinisikan sebagai penumpukan lemak yang tidak normal atau berlebihan yang menimbulkan resiko bagi kesheatan. Jalan yang sehat seharusnya mampu mendorong masyarakatnya untuk melakukan kegiatan agar resiko obesitas dapat dicegah dan mendapatkan kesehatan jasmani demi menciptakan . Berdasarkan data yang di dapatkan dari Riskesdas pada tahun 2018 persentase dewasa >18 tahun di Indonesia yang mengalami obesitas yaitu 21,8% yang mana persentase ini menunjukkan bahwa angka obesitas yang terjadi di Indonesia semakin meningkat dari tahun sebelumnya. Sementara itu, persentase dewasa >18 tahun di Riau yang mengalami obesitas yaitu 24,6%.



**Gambar 5.10 Proporsi Berat Badan Lebih dan Obese pada Dewasa >18 Tahun 2018**

*Sumber: Riset Kesehatan Dasar*



**Gambar 5.11 Proporsi Obesitas Pada Dewasa Umur >18 Tahun Menurut Provinsi Tahun 2018**

Sumber: Riset Kesehatan Dasar

3) *Noice and Air Polution*

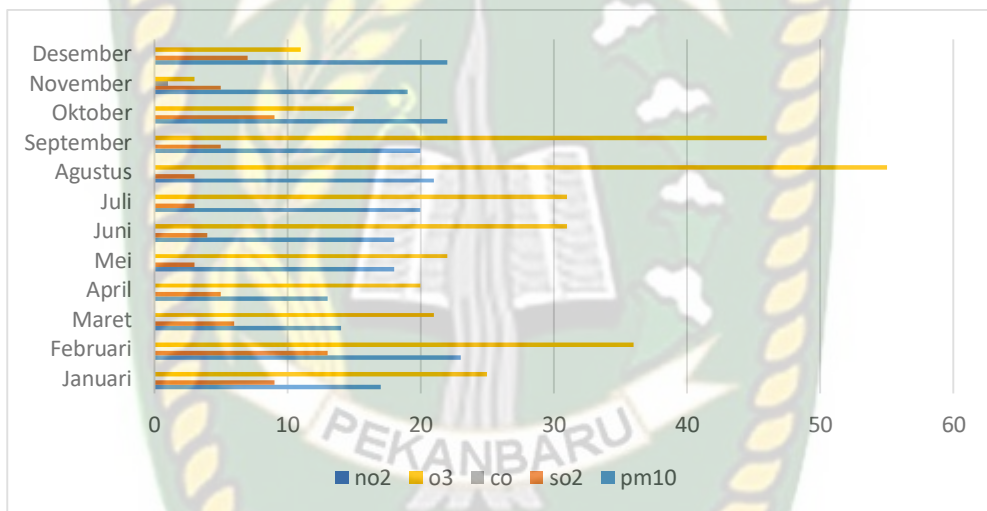
*Noice dan Air Polution* merupakan unsur penting untuk menunjukkan keberhasilan dari *publick health*. *Air polution*/Kualitas udara yang baik akan berdampak positif terhadap kesehatan masyarakat baik masyarakat yang bermukim di sekitaran koridor maupun masyarakat yang sekedar melintas pada Koridor Jalan. Selain itu, Koridor dengan tingkat kebisingan yang rendah turut meningkatkan rasa nyaman setiap pengguna koridor untuk bersantai maupun berlama-lama di koridor jalan. berdasarkan. Terdapat 5 parameter untuk mengetahui bagaimana kualitas udara pada suatu wilayah yaitu, Pm10, So2, Co3, O3, dan No2. Berdasarkan data yang didapatkan dari Stasiun Pemantau Kualitas Udara Kota Pekanbaru diketahui kualitas udara di Kota Pekanbaru dapat dilihat pada tabel berikut ini.



**Tabel 5.7 Indeks Standar Pencemaran Udara Kota Pekanbaru**

No	Bulan	PM10	SO2	CO	O3	NO2
1	Januari	17	9	0	25	0
2	Februari	23	13	0	36	0
3	Maret	14	6	0	21	0
4	April	13	5	0	20	0
5	Mei	18	3	0	22	0
6	Juni	18	4	0	31	0
7	Juli	20	3	0	31	0
8	Agustus	21	3	0	55	0
9	September	20	5	0	46	0
10	Oktober	22	9	0	15	0
11	November	19	5	1	3	0
12	Desember	22	7	0	11	0

Sumber: Stasiun Laboratorium Udara Kota Pekanbaru



**Gambar 5.12 Diagram Indeks Standar Pencemaran Udara**

Sumber: Stasiun Laboratorium Udara Kota Pekanbaru

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa nilai Pm10 tertinggi terjadi pada bulan Oktober dan Desember. Di bulan tersebut nilai yang didapat mencapai angka 22 yang mana angka tersebut termasuk pada kategori baik. Selain itu, nilai So2 terendah terjadi pada bulan Mei, Juli hingga agustus mencapai angka 3 dan nilai tertinggi terjadi pada bulan Februari yang mencapai angka 13. Angka-angka tersebut masih dalam kategori baik berdasarkan Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 45 Tahun 1997. Sementara itu, nilai senyawa No2 di Kota Pekanbaru bernilai 0 dari bulan Januari hingga Desember 2020.

4) *Vehicle Speed*

*Vehicle speed* atau kecepatan suatu kendaraan sangat berpengaruh terhadap minat masyarakat untuk berjalan kaki. Pada negara-negara besar, jalan dengan kecepatan kendaraan rendah berpotensi meningkatkan jumlah pejalan kaki. Akan tetapi, di Indonesia jalan yang memiliki kecepatan kendaraan rendah menjadi suatu masalah yang bisa saja disebabkan oleh lebar jalan yang tidak dapat menampung kapasitas kendaraan. Kendaraan yang melintas pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru terdiri dari kendaraan dengan dua atau tiga roda, kendaraan ringan (mobil penumpang, oplet, *pic up*, sedan, kendaraan bermotor ber as 2), dan kendaraan berat (bis, truk 2 as, truk 3 as dan kendaraan bermotor lebih dari 4 roda). Kecepatan kendaraan rata-rata pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru dapat dilihat pada tabel 5.5 berikut ini.

**Tabel 5.8 Rata-rata Kecepatan Kendaraan di Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru**

Jalur	Waktu	Kecepatan Rata-rata Km/Jam		
		Kendaraan dengan Roda Dua/Tiga	Kendaraan Ringan	Kendaraan Berat
Selatan	Jam Normal (10.00-11.00)	38.98	32.98	32.16
	Jam Sibuk (12.00-13.00)	33.75	32.03	25.36
Utara	Jam Normal (10.00-11.00)	45.42	31.78	30.98
	Jam Sibuk (12.00-13.00)	40.60	22.07	29.97

Sumber: Hasil Survei Primer 2020

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa rata-rata kecepatan kendaraan beroda dua ataupun tiga lebih tinggi dari pada kendaraan lainnya. Sedangkan kendaraan dengan rata-rata kecepatan rendah terdapat pada jenis kendaraan berat. Selain itu, rata-rata kecepatan kendaraan pada jam sibuk lebih sedikit lebih rendah dari pada jam normal.

5) *Traffic Volume*

*Traffic Volume* adalah jumlah kendaraan yang melintas pada suatu jalan. setiap jalan memiliki kapasitas yang berbeda-beda untuk melayani suatu kendaraan. Aktifitas lalu lintas sangat berpengaruh terhadap kenyamanan koridor terutama pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru. Analisis ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana karakter lalu lintas yang terjadi di Koridor Jalan Hr. Soebrantas yang meliputi jumlah kendaraan dan tingkat pelayanan jalan. berikut ini merupakan volume kendaraan yang melintas di Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.

**Tabel 5.9 Volume Kendaraan Jalan Hr. Soebrantas Jalur Soekarno Hatta-Garuda Sakti**

	waktu	SKR/Jam	Derajat Kejenuhan	Tingkat Pelayanan
Pagi	07.00-08.00	2.436,9	0,84	<b>D</b>
	08.00-09.00	2.538,7		
	09.00-10.00	2.441,3		
Siang	11.00-12.00	2.107,3	0,78	<b>C</b>
	12.00-13.00	2.333,3		
	13.00-14.00	2.417,9		
Sore	16.00-17.00	3.205,1	1,05	<b>F</b>
	17.00-18.00	3.357,2		
	18.00-19.00	2.729,4		
Malam	20.00-21.00	2.398,4	0,69	<b>B</b>
	21.00-22.00	2.246		
	22.00-23.00	1.418,9		
Jumlah		29.630,4	0,84	<b>D</b>

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Berdasarkan tabel 5.7 dapat diketahui bahwa volum kendaraan terpadat terjadi di sore hari yaitu pada pukul 17.00 hingga pukul 18.00 dengan jumlah kendaran sebanyak 3.357,2 skr/jam. sedangkan kendaraan paling sedikit terjadi di malam hari yaitu sekitar pukul 22.00 hingga 23.00 malam dengan jumlah kendaraan sebanyak 1.418,9 skr/jam. Selain itu, tingkat pelayanan jalan yang paling baik terjadi pada malam hari dengan kategori B dan tingkat pelayan jalan yang paling



buruk terjadi pada sore hari dengan nilai kategori. Akan tetapi secara keseluruhan tingkat pelayan Jalan Hr. Soebrantas pada jalur Soekarno Hatta-Garuda Sakti termasuk kedalam kategori D.

**Tabel 5.10 Volume Kendaraan Jalah Hr. Soebrantas Jalur Garuda Sakti-Soekarno Hatta**

	Waktu	SKR/Jam	Derajat Kejenuhan	Tingkat Pelayanan
Pagi	07.00-08.00	3.364,5	0,96	E
	08.00-09.00	2.521,9		
	09.00-10.00	2.621,1		
Siang	11.00-12.00	2.795,6	0,91	E
	12.00-13.00	2.579,3		
	13.00-14.00	2.662,3		
Sore	16.00-17.00	3.673,2	1,08	F
	17.00-18.00	2.921,6		
	18.00-19.00	2.925,3		
Malam	20.00-21.00	2.030,8	0,48	A
	21.00-22.00	1.547,1		
	22.00-23.00	702,4		
Jumlah		30.345,1	0,86	D

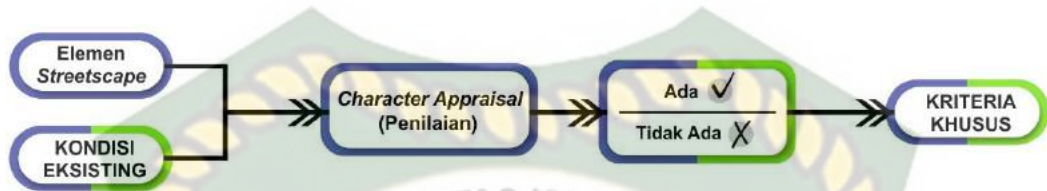
Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Berdasarkan tabel 5.8 diatas, dapat diketahui bahwa jumlah kendaraan yang melintas pada Jalan Hr. Soebrantas dalam waktu 12 jam adalah sebanyak 30.345,1 kendaraan yang mana jumlah kendaraan yang melintas terbanyak terjadi disore hari pada pukul 16.00 hingga 17.00 dengan jumlah kendaraan 3.673.2 skr/jam. Sedangkan jumlah kenjadaraan yang paling sedikit melintas terjadi di malam hari pada pukul 22.00 hingga 23.00 dengan jumlah kendaraan 702,4 skr/jam.

## 5.2 Kriteria Khusus Koridor Jalan Hr. Soebrantas

Setelah mengidentifikasi karakteristik Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru berdasarkan fisik dan non fisiknya, selanjutnya adalah melakukan penilaian yaitu dengan analisis *Character Appraisal* terhadap kondisis eksisting Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru berdasarkan elemen *streetscape*.

Setelah itu, kondisi tersebut akan di petakan dengan analisis *mapping* untuk mengetahui bagaimana gambaran fisik pada koridor tersebut sehingga dapat dirumuskan kriteria khusus sebagai dasar untuk merumuskan konsep rancangan.



**Gambar 5.13 Proses Analisis *Character Appraisal* Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru**

*Sumber: Hasil Analisis 2020*

Penilaian pada koridor tidak hanya berupa upaya pengadaan elemen yang tidak namun juga mengoptimalkan elemen-elemen *streetscape* yang sudah ada. Selain itu penilaian yang dilakukakan juga tidak sekedar mengadakan elemen yang tidak ada namun juga membuang beberapa elemen *streetscape* karena tidak sesuai dengan kondisi di lapangan. Berdasarkan hasil analisis kondisi fisik dan non fisik Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru dapat diketahui penilaian yang di berikan pada koridor berdasarkan elemen-elemen *streetscape* dapat dilihat pada tabel berikut ini.

**Tabel 5.11 Tabel Analisis *Character Appraisal* Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru**

Segmen	Elemen <i>Streetscape</i>	Kondisi Eksisting	Penilaian
Segmen 1	Ruang Luar Pribadi	Tidak Ada	Tidak memerlukan ruang luar pribadi karena tidak terdapat lahan perumahan.
	Tata Guna Lahan	Ada	Tata bangunan dan lingkungan harus tertata dengan baik.
	<i>Travel Patterns &amp; Busines Prosperity</i>	Tidak Ada	Tidak memerlukan <i>Travel Patterns &amp; Busines Prosperity</i> karena sudah tersedia pada segmen 2.
	<i>Green Infrastructure</i>	Ada	<i>Green Infrastructure</i> harus merata pada koridor.
	Pohon dan Lanskap	Ada	Pohon dan lanskap harus merata pada koridor.

Segmen	Elemen <i>Streetscape</i>	Kondisi Eksisting	Penilaian
	Jalur Pejalan Kaki, <i>Furniture &amp; Street Quality</i>	Tidak Ada	Disepanjang koridor harus menyediakan jalur pejalan kaki yang merata disepanjang koridor serta aman dan nyaman
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Ada	<i>Pedestrian amenities</i> harus lebih lengkap disepanjang koridor.
	Fasilitas Sepeda	Tidak Ada	Koridor harus memiliki fasilitas khusus pengguna sepeda
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Ada	Koridor perlu memperlengkap atribut jalan kendaraan
	<i>Parkir On Street</i>	Ada	Tidak memerlukan <i>parkir on street</i> karena sudah tersedia cukup ruang untuk <i>parkir off street</i>
	<i>Parkir Off Street</i>	Ada	<i>Parkir off street</i> harus nyaman dan perlu memperjelas pola parkir.
	Halte Bis	Ada	Halte Bis harus nyaman dan memiliki fasilitas lengkap.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Ada	Iklan dan rambu tidak merusak pemandangan dan tidak mengganggu pengguna koridor.
	Bongkar Angkat Muatan	Ada	Tidak memerlukan tempat bongkar angkat muatan.
	Identitas Kawasan/ <i>Landmark</i> dan <i>Local Identity</i>	Tidak Ada	Tidak memerlukan Identitas Kawasan/ <i>Landmark</i> dan <i>Local Identity</i> karna tidak terdapat bangunan yang mencolok sebagai penanda.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Ada	Sudut jalan harus memiliki pedestrian yang lebar dan ruang publik.
	Median Jalan	Ada	Median perlu disesuaikan dengan dengan jenis jalan.
	Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Ada	Setiap persimpangan pada koridor perlu menyediakan rambu penanda demi keselamatan pejalan kaki dan pengguna kendaraan.
	Seni Publik	Tidak Ada	Tidak memerlukan seni publik
Ruang Café	Tidak Ada	Tidak memerlukan ruang café	
Segmen 2	Ruang Luar Pribadi	Tidak Ada	Tidak memerlukan ruang luar pribadi karena tidak terdapat lahan perumahan.
	Tata Guna Lahan	Ada	Tata bangunan dan lingkungan harus tertata dengan baik.
	Travel Patterns & Busines Prosperity	Ada	Tidak memerlukan <i>Travel Patterns &amp; Busines Prosperity</i> .
	Green Infrastructure	Ada	<i>Green Infrastructure</i> harus merata pada koridor.
	Pohon dan Lanskap	Ada	Pohon dan lanskap harus merata pada koridor.
	Jalur Pejalan Kaki, <i>Furniture &amp; Street Quality</i>	Ada	Jalur pejalan kaki harus aman dan nyaman serta merata disepanjang koridor serta .
	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan	Ada	<i>Pedestrian amenities</i> harus lebih lengkap disepanjang koridor.



Segmen	Elemen <i>Streetscape</i>	Kondisi Eksisting	Penilaian
	Fasilitas Sepeda	Tidak Ada	Koridor harus memiliki fasilitas khusus pengguna sepeda
	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>	Ada	Koridor perlu memperlengkap atribut jalan kendaraan
	<i>Parkir On Street</i>	Ada	Tidak memerlukan <i>parkir on street</i> karena sudah tersedia cukup ruang untuk <i>parkir off street</i>
	<i>Parkir Off Street</i>	Ada	<i>Parkir off street</i> harus nyaman dan perlu memperjelas pola parkir.
	Halte Bis	Ada	Halte Bis harus nyaman dan memiliki fasilitas lengkap.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Ada	Iklan dan rambu tidak merusak pemandangan dan tidak mengganggu pengguna koridor.
	Bongkar Angkat Muatan	Ada	Tidak memerlukan tempat bongkar angkat muatan.
	Identitas Kawasan/ <i>Landmark</i> dan <i>Local Identity</i>	Tidak Ada	Tidak memerlukan Identitas Kawasan/ <i>Landmark</i> dan <i>Local Identity</i> karna tidak terdapat bangunan yang mencolok sebagai penanda.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Ada	Sudut jalan harus memiliki pedestrian yang lebar dan ruang publik.
	Median Jalan	Ada	Median perlu disesuaikan dengan dengan jenis jalan.
	Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Ada	Setiap persimpangan pada koridor perlu menyediakan rambu penanda demi keselamatan pejalan kaki dan pengguna kendaraan.
	Seni Publik	Tidak Ada	Perlu menyediakan seni publik.
	Ruang Café	Ada	Ruang café harus nyaman untuk semua pengguna koridor
	Segmen 3	Ruang Luar Pribadi	Tidak Ada
Tata Guna Lahan		Ada	Tata bangunan dan lingkungan harus tertata dengan baik.
Travel Patterns & Busines Prosperity		Tidak Ada	Tidak memerlukan <i>Travel Patterns &amp; Busines Prosperity</i> karena sudah tersedia pada segmen 2.
Green Infrastructure		Ada	<i>Green Infrastructure</i> harus merata pada koridor.
Pohon dan Lanskap		Ada	Pohon dan lanskap harus merata pada koridor.
Jalur Pejalan Kaki, <i>Furniture &amp; Street Quality</i>		Tidak Ada	Disepanjang koridor harus menyediakan jalur pejalan kaki yang merata disepanjang koridor serta aman dan nyaman.
<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan		Ada	<i>Pedestrian amenities</i> harus lebih lengkap disepanjang koridor.
Fasilitas Sepeda		Tidak Ada	Koridor harus memiliki fasilitas khusus pengguna sepeda
Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>		Ada	Koridor perlu memperlengkap atribut jalan kendaraan

Segmen	Elemen <i>Streetscape</i>	Kondisi Eksisting	Penilaian
	<i>Parkir On Street</i>	Ada	Tidak memerlukan <i>parkir on street</i> karena sudah tersedia cukup ruang untuk <i>parkir off street</i>
	<i>Parkir Off Street</i>	Ada	<i>Parkir off street</i> harus nyaman dan perlu memperjelas pola parkir.
	Halte Bis	Ada	Halte Bis harus nyaman dan memiliki fasilitas lengkap.
	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar	Ada	Iklan dan rambu tidak merusak pemandangan dan tidak mengganggu pengguna koridor.
	Bongkar Angkat Muatan	Ada	Tidak memerlukan tempat bongkar angkat muatan.
	Identitas Kawasan/ <i>Landmark</i> dan <i>Local Identity</i>	Tidak Ada	Tidak memerlukan Identitas Kawasan/ <i>Landmark</i> dan <i>Local Identity</i> karna tidak terdapat bangunan yang mencolok sebagai penanda.
	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>	Ada	Sudut jalan harus memiliki pedestrian yang lebar dan ruang publik.
	Median Jalan	Ada	Median perlu disesuaikan dengan dengan jenis jalan.
	Persimpangan/ <i>Crossing</i>	Ada	Setiap persimpangan pada koridor perlu menyediakan rambu penanda demi keselamatan pejalan kaki dan pengguna kendaraan.
	Seni Publik	Tidak Ada	Tidak memerlukan seni publik
	Ruang Café	Ada	Ruang café harus nyaman untuk semua pengguna koridor

Sumber: Hasil Analisis 2020

Dari tabel analisis di atas dapat diketahui bahwa setiap elemen *streetscape* pada masing-masing segmen di berikan penilaian dengan mengadakan elemen yang belum tersedia, memaksimalkan elemen yang sudah ada dan membuang elemen yang tidak sesuai dengan kondisi eksisting. Dari hasil penilaian pada tabel, maka selanjutlah adalah membuat peta *mapping* untuk menggambarkan kondisi eksisting lalu merincikan penilaian menjadi kriteria khusus. Peta *mapping* dan kriteria khusus akan di buat berdasarkan 3 segmen.

### 5.2.1 Kriteria Khusus Segmen 1

Berdasarkan hasil analisis penilaian di atas dapat diketahui bahwa pada - segmen satu terdapat tujuh elemen *streetscape* yang tidak di berikan. Elemen-elemen tersebut diantaranya adalah ruang luar pribadi, *travel patterns & busines prosperity*, identitas kawasan/*landmark* dan *local identity*, *parkir on street*, bongkar angkat muatan, seni publik, dan ruang café. Elemen ruang luar pribadi tidak diberikan karena di wilayah penelitian benar-benar tidak terdapat kawasan perumahan yang mengharuskan kawasan tersebut menyediakan ruang luar pribadi. Elemen seni publik juga tidak di berikan karena tidak terdapat bagian dari koridor yang cocok untuk menciptakan seni publik itu sendiri. Selain itu pada elemen ruang café juga tidak diberikan kerana tidak terdapat jenis café yang menggunkana ruang *outdor* sehingga tidak di butuhkan perencanaan khusus untuk meneta ruang café. Maka dari itu dapat di simpulkan bahwa terdapat 13 (tiga belas) elemen yang akan mendapatkan kriteria khusus pada segmen satu Koridor Jalan Hr. Soebrantas seperti pada tabel berikut ini.

**Tabel 5.12 Elemen *Streetscape* yang Akan Mendapatkan Kriteria Khusus**

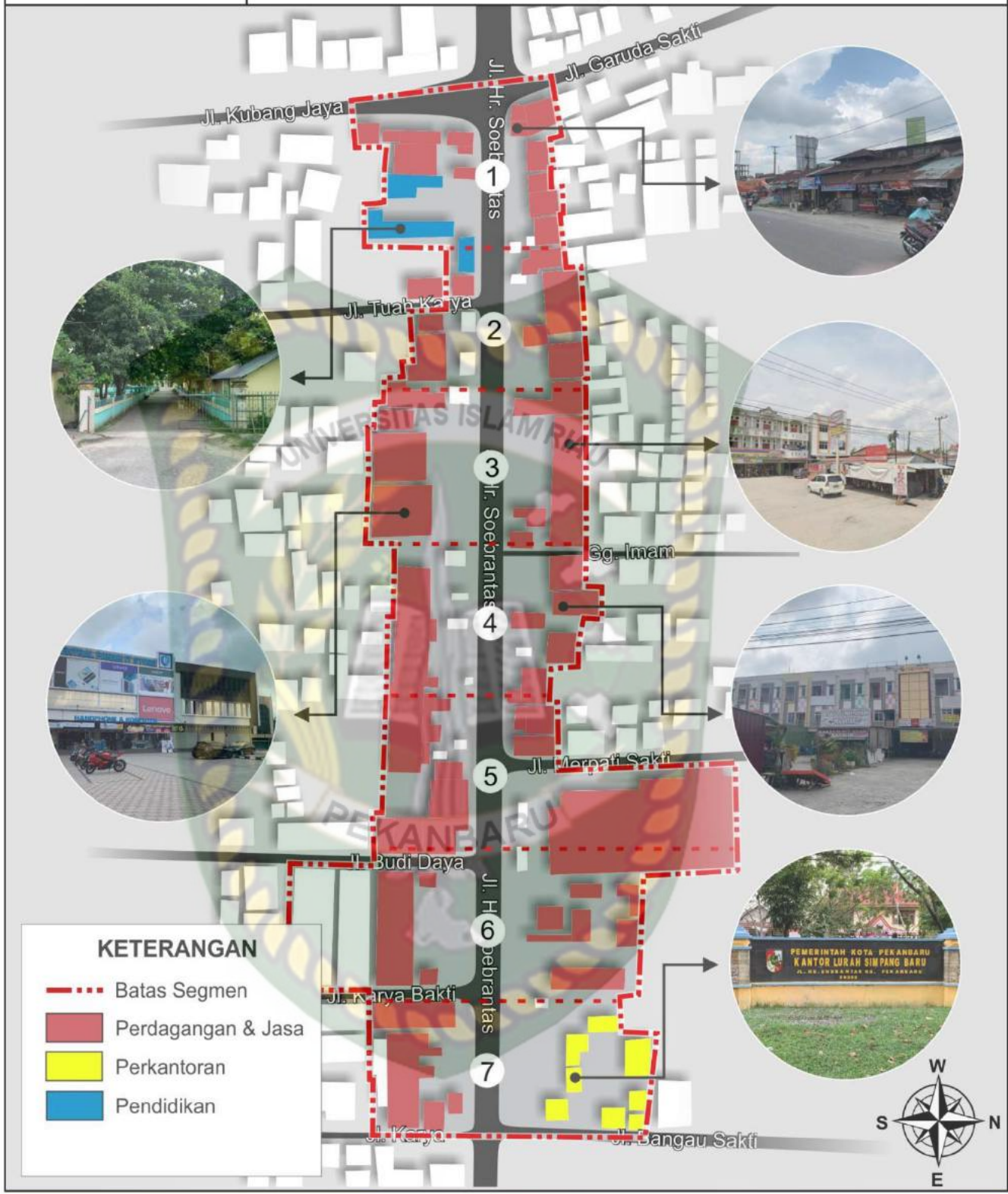
No	Elemen <i>Streetscape</i>
1	Tata Guna Lahan
2	<i>Green Infrastructure</i>
3	Pohon dan Lanskap
4	Jalur Pejalan Kaki, <i>Furniture &amp; Street Quality</i>
5	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan
6	Fasilitas Sepeda
7	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>
8	<i>Parkir Off Street</i>
9	Halte Bis
10	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar
11	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>
12	Median Jalan
13	Persimpangan/ <i>Crossing</i>

Sumber: Hasil Analisis 2020



Gambar 5.14

### Peta Mapping & Kriteria Khusus Tata Guna Lahan Segmen 1



Perpustakaan Universitas Islam Riau

Dokumen ini adalah Arsip Miilik :

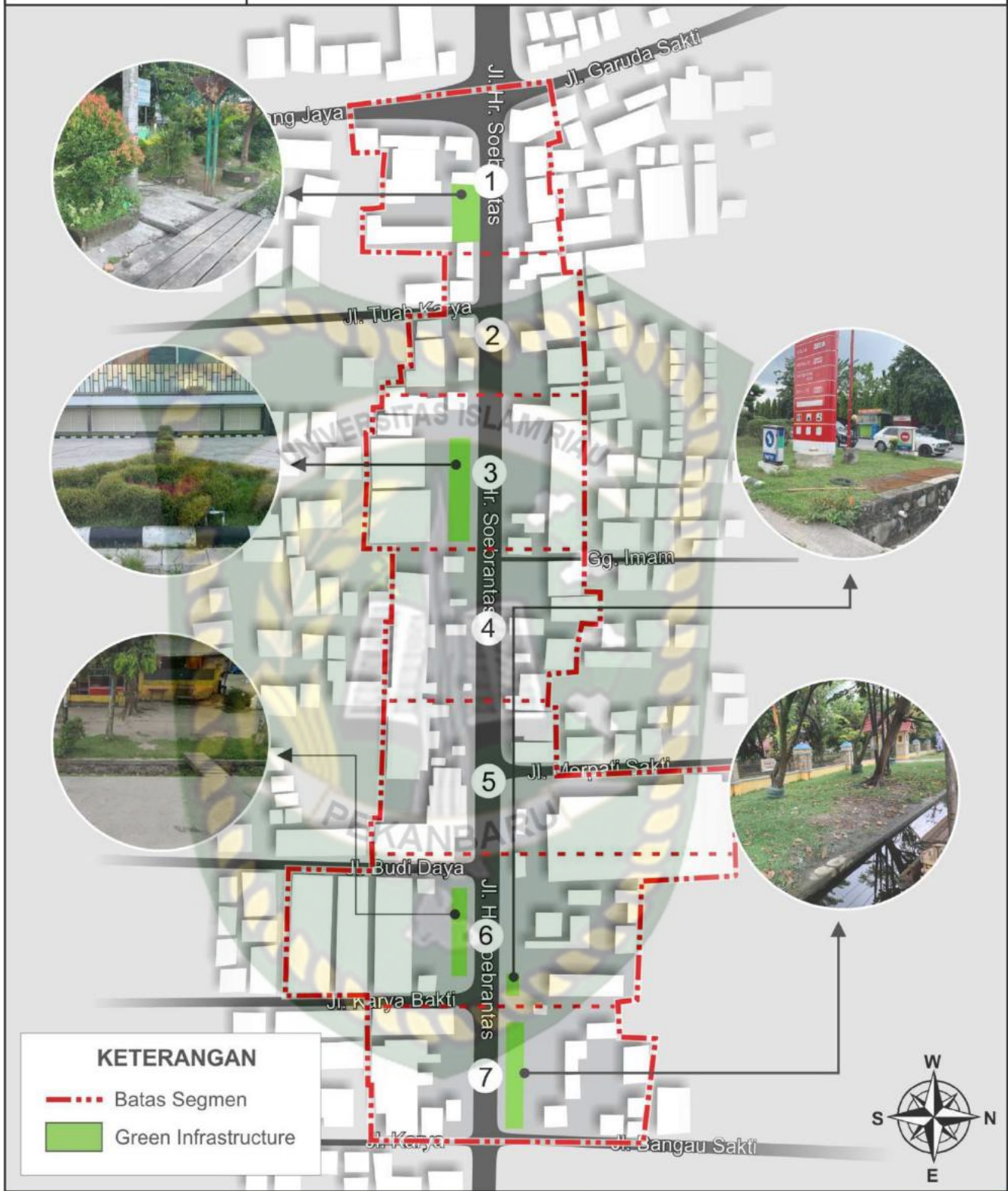
**Kriteria Khusus**

- Susunan bangunan harus sejajar dengan bangunan yang berada disampingnya.
- Bangunan harus memiliki GSB minimal 20 meter



Gambar 5.15

### Peta Mapping & Kriteria Khusus *Green Infrastructure* Segmen 1

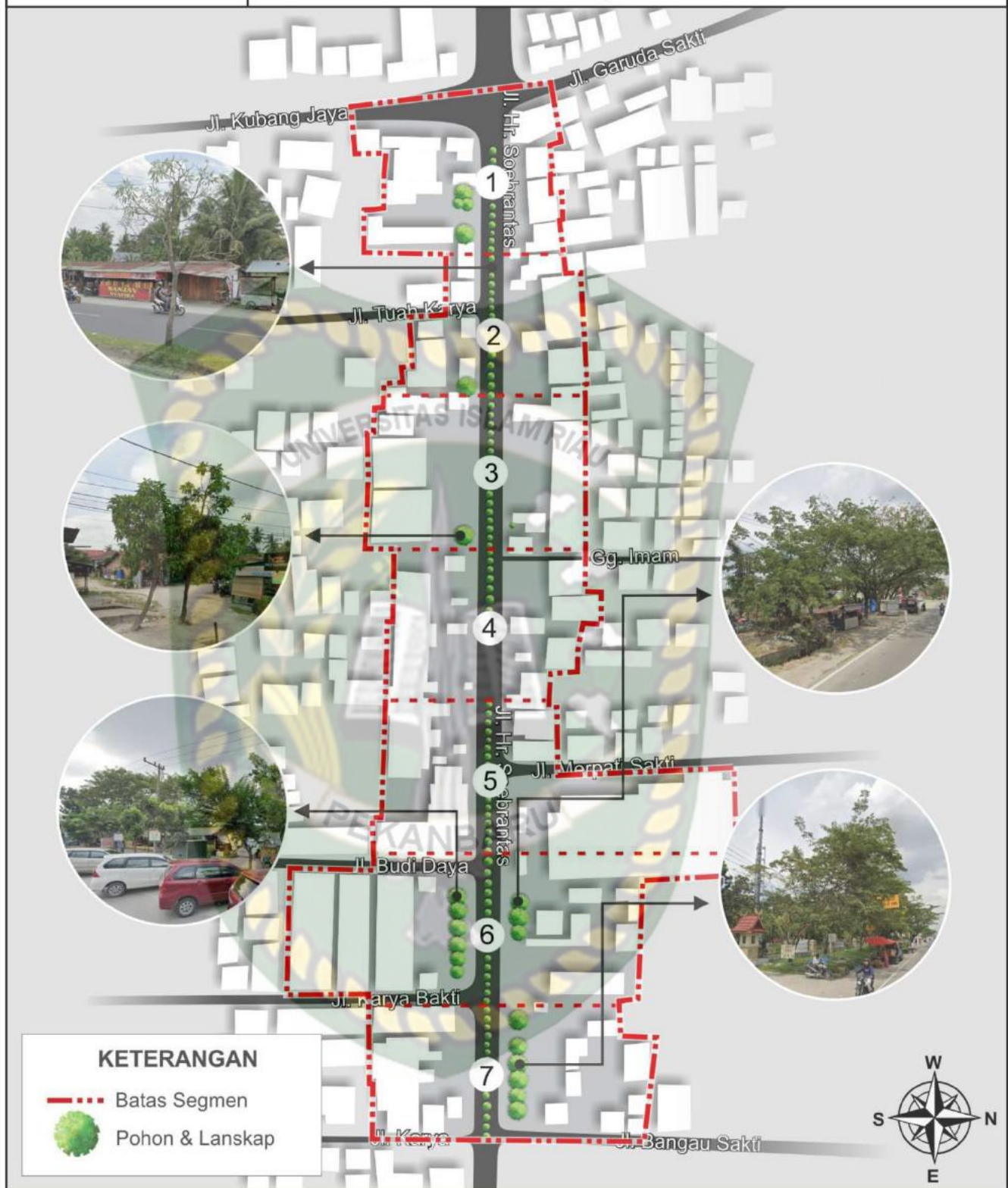


#### Kriteria Khusus

- *Green Infrastructure* harus ada pada kedua sisi Koridor Jalan Hr. Soebrantas

Gambar 5.16

Peta Mapping & Kriteria Khusus Pohon dan Lanskap Segmen 1



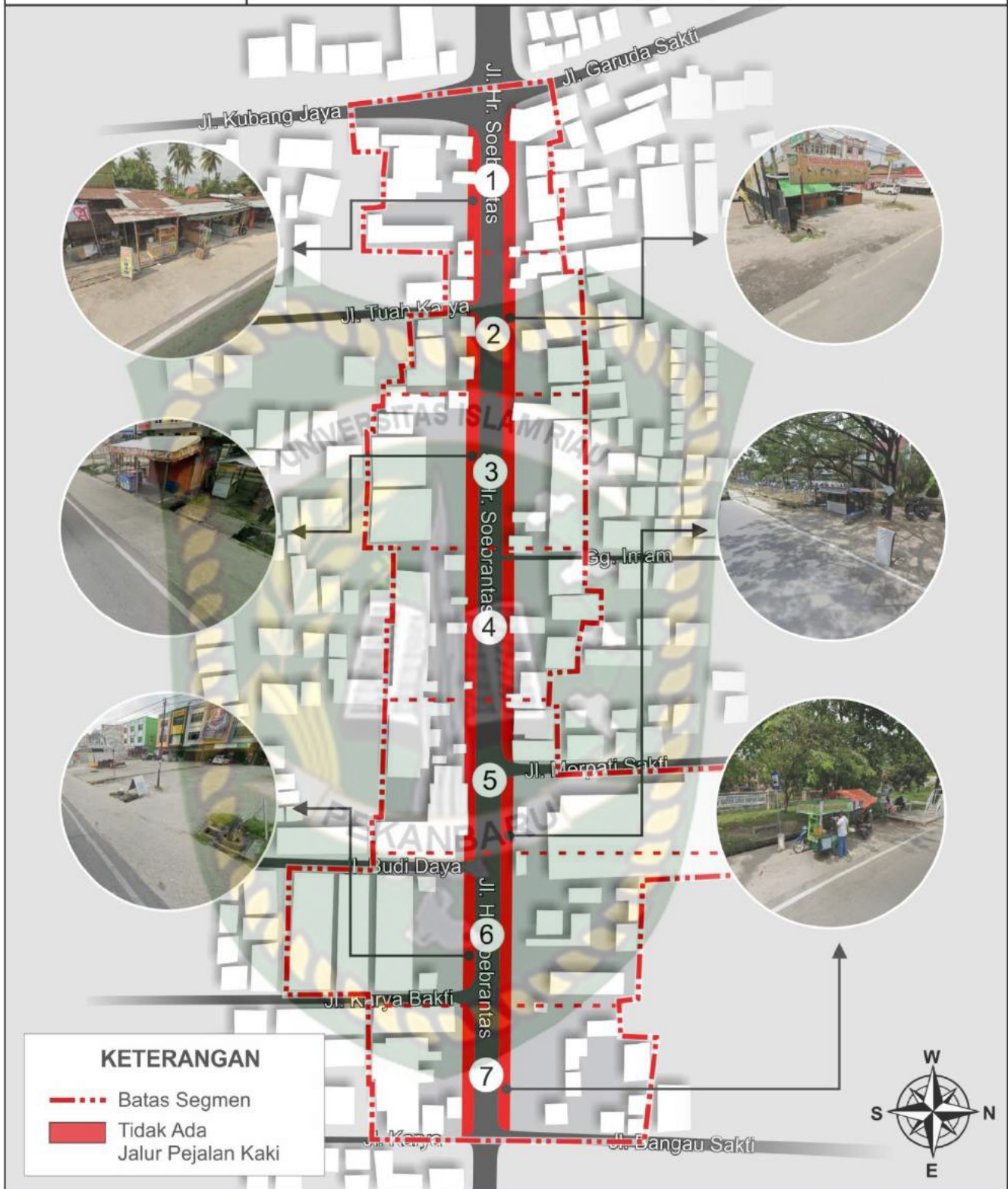
**Kriteria Khusus**

- Penanaman pohon harus merata di sepanjang koridor, baik pada sisi utara dan selatan koridor.
- Jenis pohon yang di tambahkan harus memiliki fungsi sebagai peneduh dan dapat mengurangi folusi udara dan suara.



Gambar 5.17

Peta Mapping & Kriteria Khusus Jalur Pejalan Khaki, Furniture & Street Quality Segmen 1



Dokumen ini adalah Arsip Milik :  
Perpustakaan Universitas Islam Riau

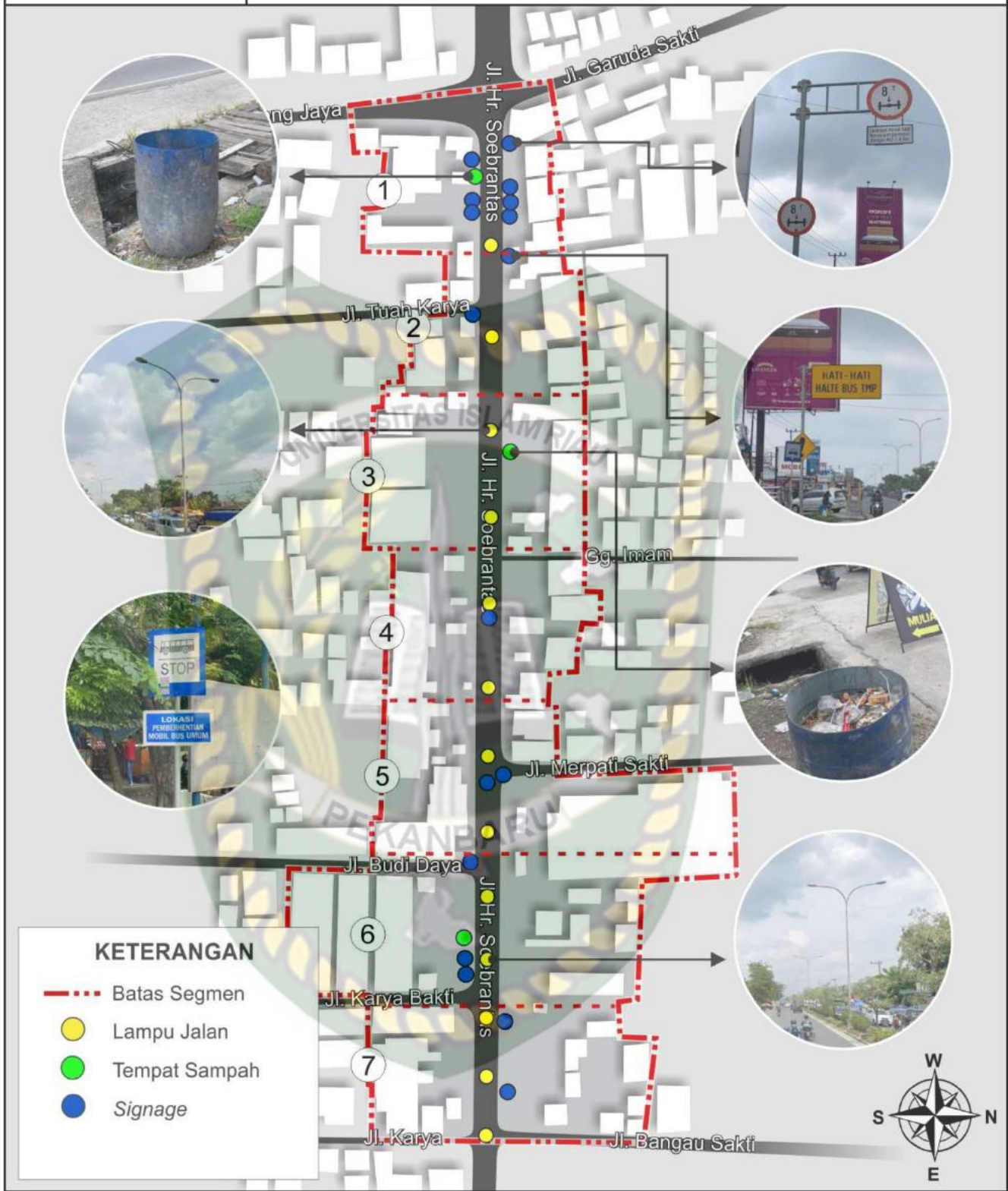
Kriteria Khusus

- Jalur pedestrian harus disediakan di sepanjang Koridor Jalan Hr. Soebrantas.
- Jalus Pedestrian harus mampu melayani penyandang disabilitas.
- Jalur pedestrian harus nyaman terhadap pejalan kaki dan kaum disabilitas.



Gambar 5.18

Peta Mapping & Kriteria Khusus *Pedestrian Amenities* Segmen 1



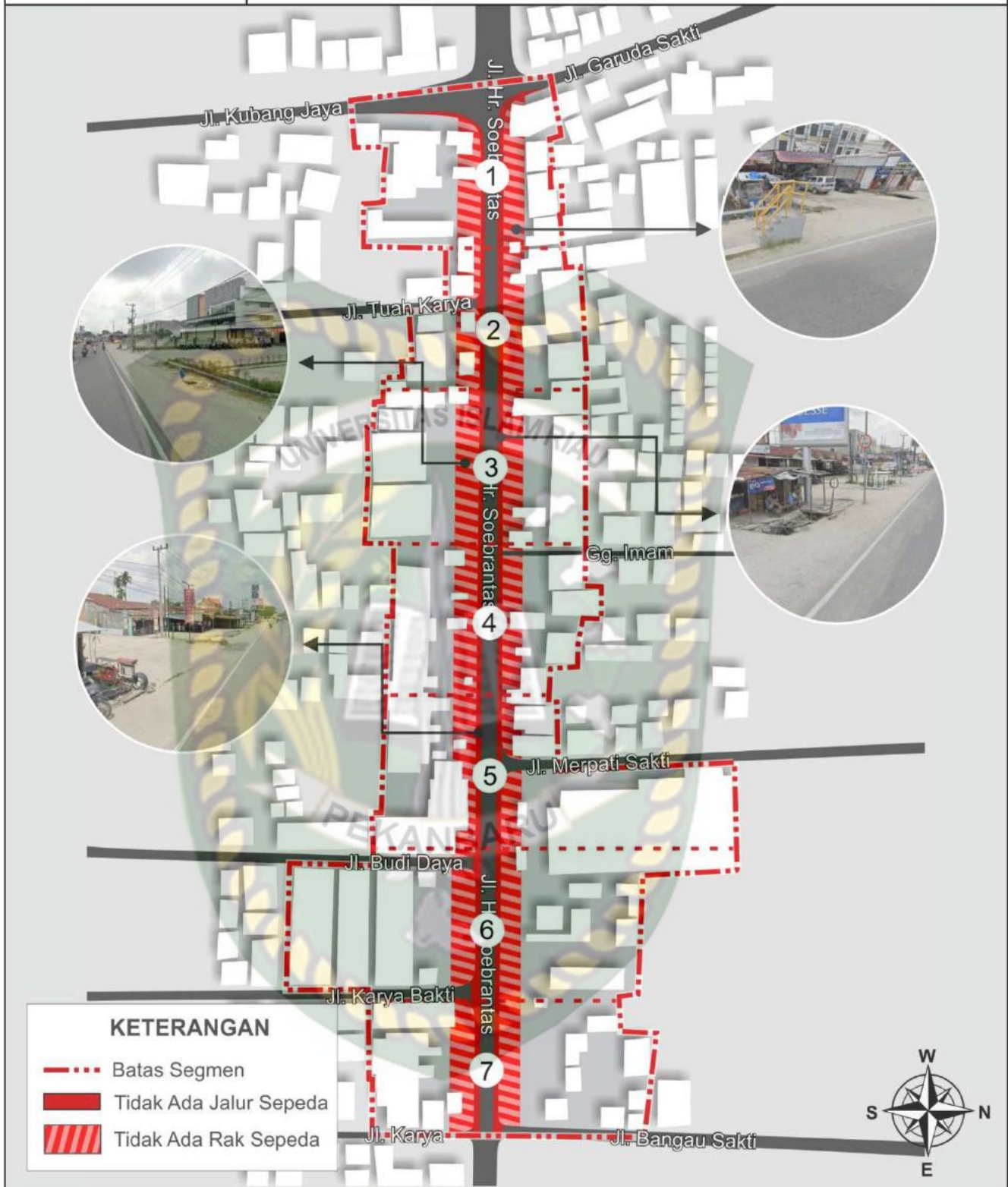
Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
 Perpustakaan Universitas Islam Riau

**Kriteria Khusus**

- Menyediakan bangku jalan di kedua sisi koridor jalan.
- Tempat sampah harus tersebar rata di sepanjang koridor.

Gambar 5.19

### Peta Mapping & Kriteria Khusus Fasilitas Sepeda Segmen 1



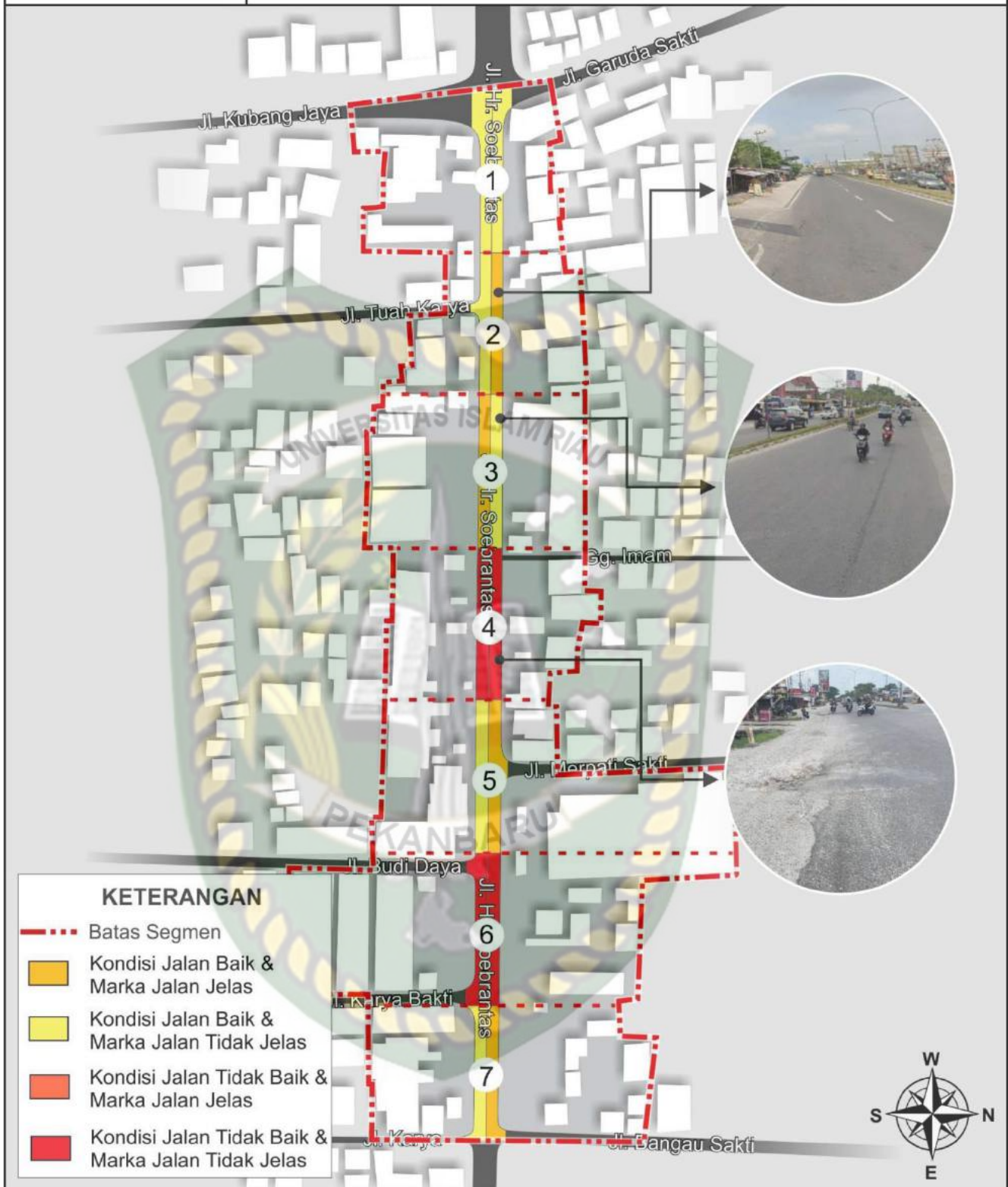
#### Kriteria Khusus

- Koridor harus menyediakan jalur khusus bagi pengguna sepeda yang nyaman dan aman.
- Koridor harus menyediakan fasilitas berupa rak sepeda atau tempat khusus untuk meletakkan sepeda



Gambar 5.20

### Peta Mapping & Kriteria Khusus Fasilitas Angkutan Jalan Segmen 1



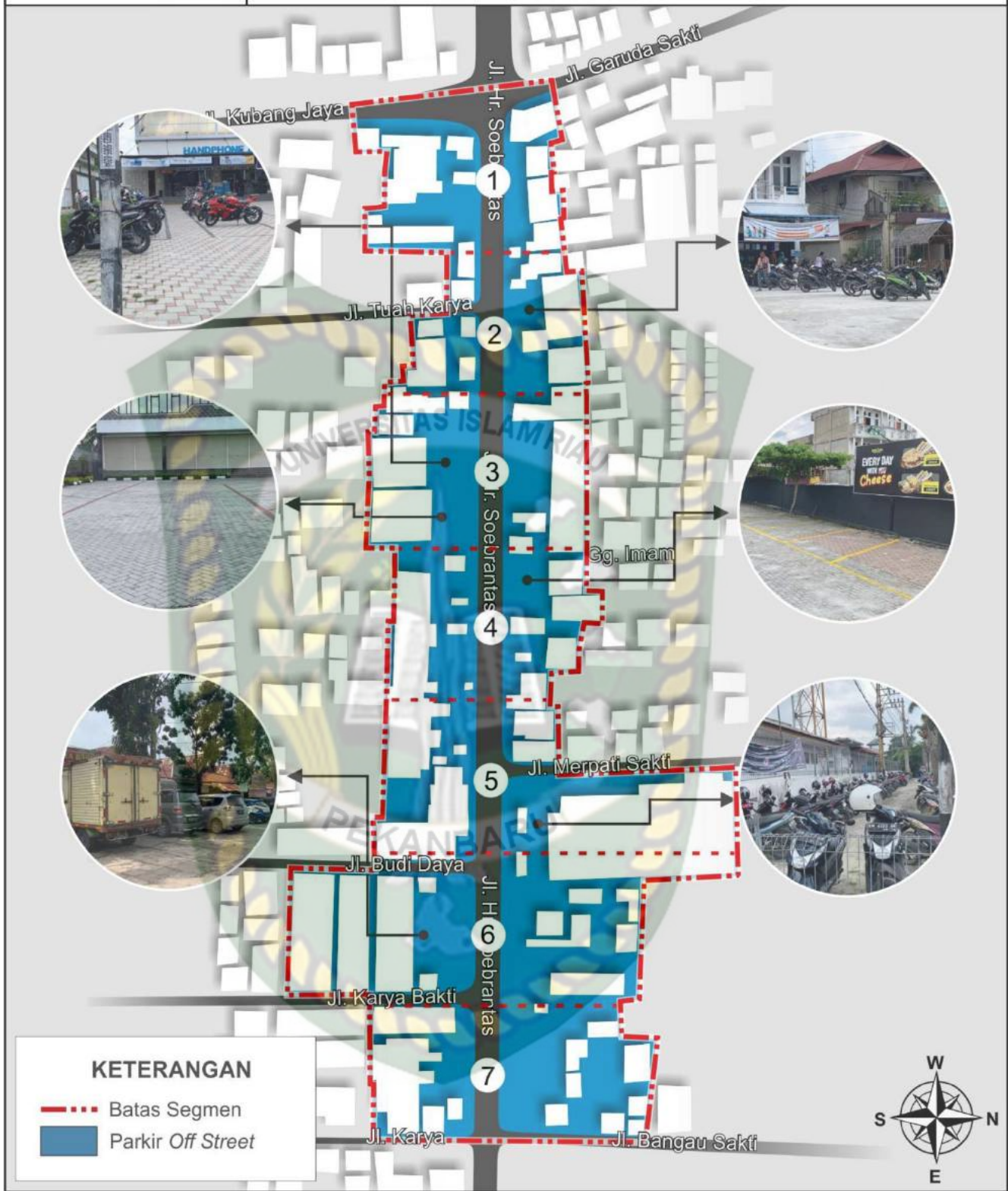
#### Kriteria Khusus

- Jalan harus dalam kondisi baik.
- Marka jalan harus terlihat jelas
- Lebar jalan harus sesuai dengan kapasitasnya.

Perpustakaan Universitas Islam Riau  
Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Gambar 5.21

### Peta Mapping & Kriteria Khusus *Parkir Off Street* Segmen 1



Perpustakaan Universitas Islam Riau  
Dokumen ini adalah Arsip Milik :

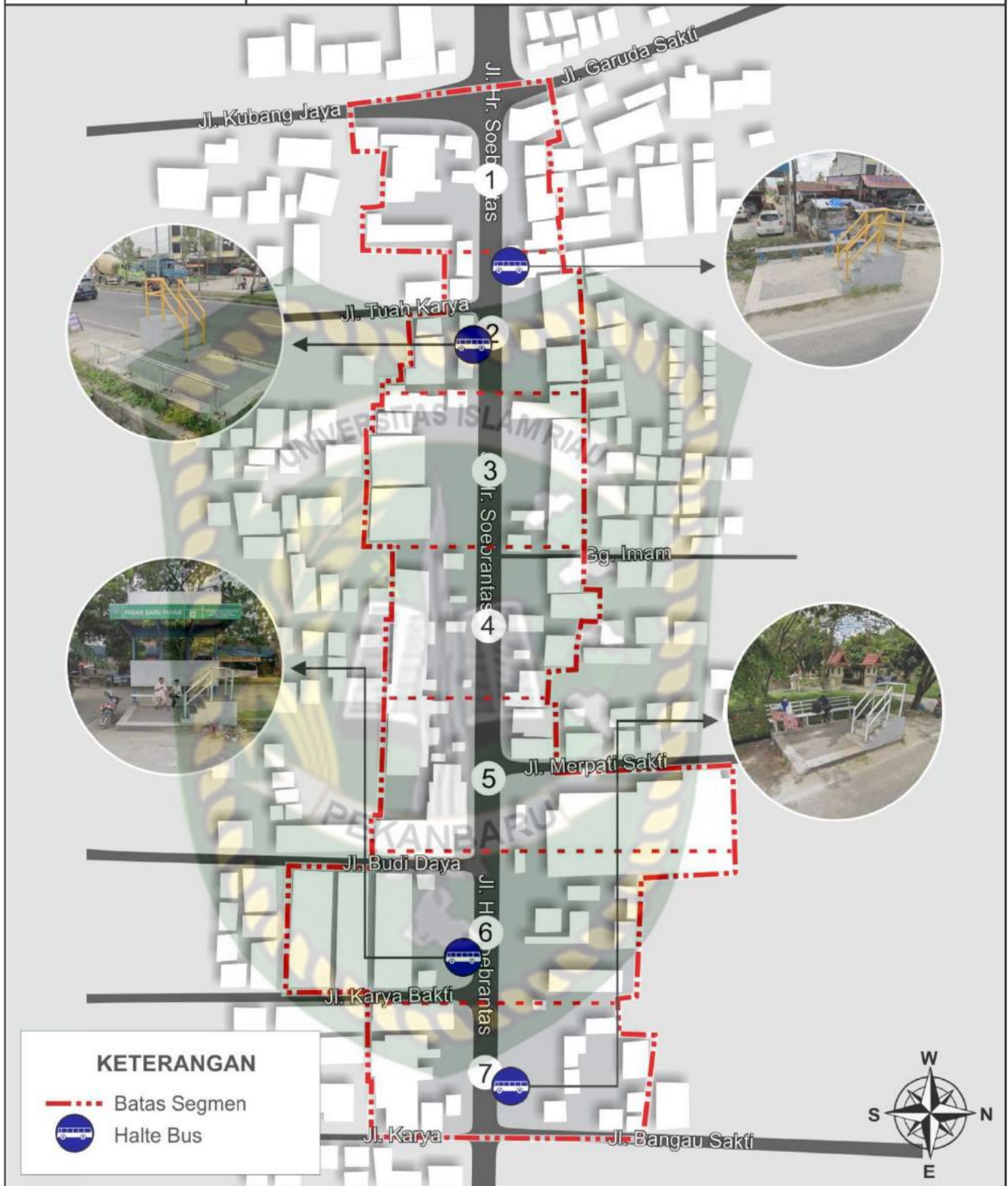
**KETERANGAN**

- - - Batas Segmen
- Parkir Off Street

**Kriteria Khusus**

- Pada kawasan parkir tidak boleh terdapat bangunan lain.
- Garis parkir harus jelas
- Desain parkir harus sesuai dengan kapasitas.





Dokumen ini adalah Arsip Milik :  
 Perpustakaan Universitas Islam Riau

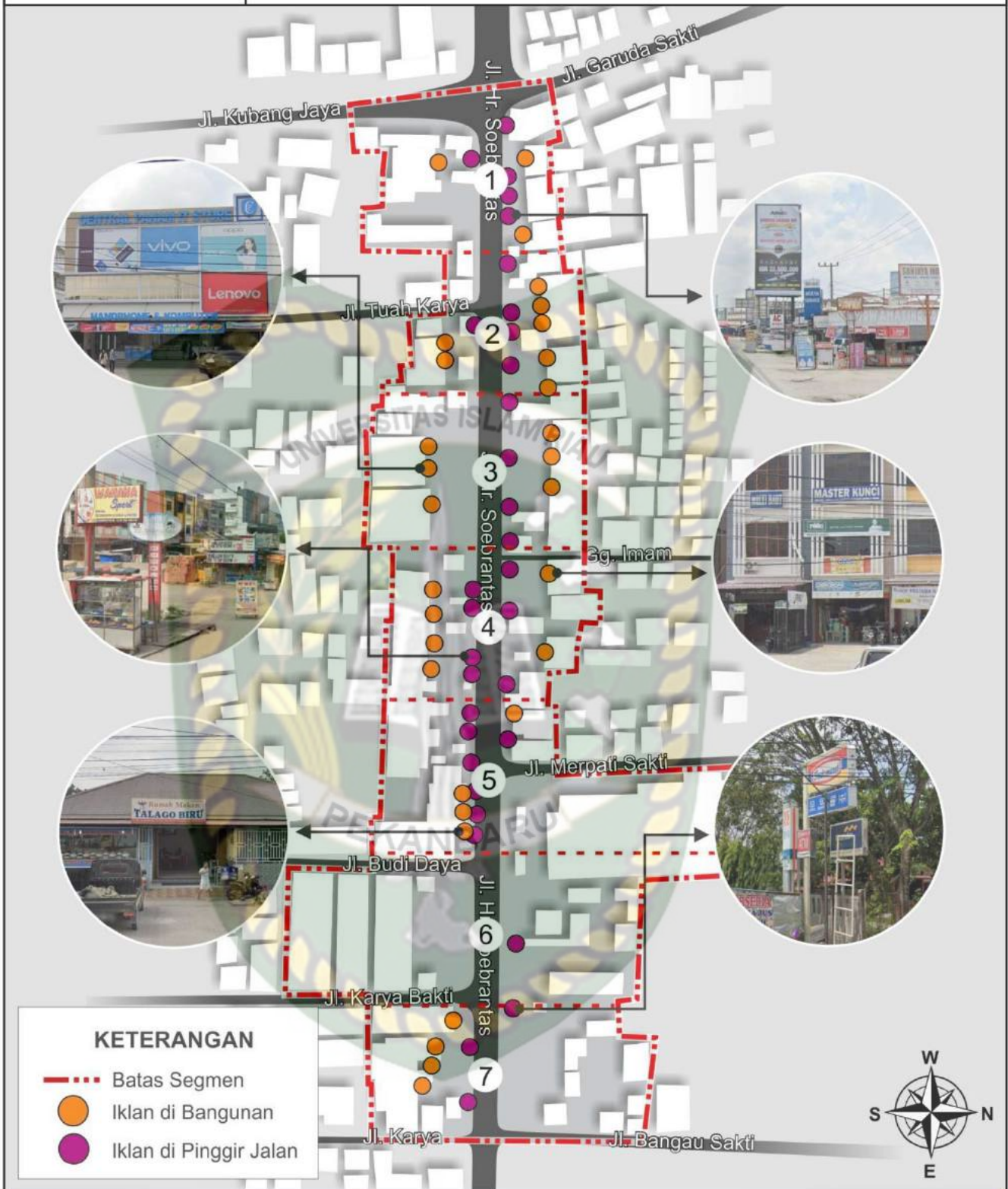
**Kriteria Khusus**

- Halte bus harus menyediakan peneduh, tempat duduk dan tong sampah.
- Halte bus tidak mengganggu lalu lalang para pejalan kaki.



Gambar 5.23

### Peta Mapping & Kriteria Khusus Iklan dan Rambu Segmen 1



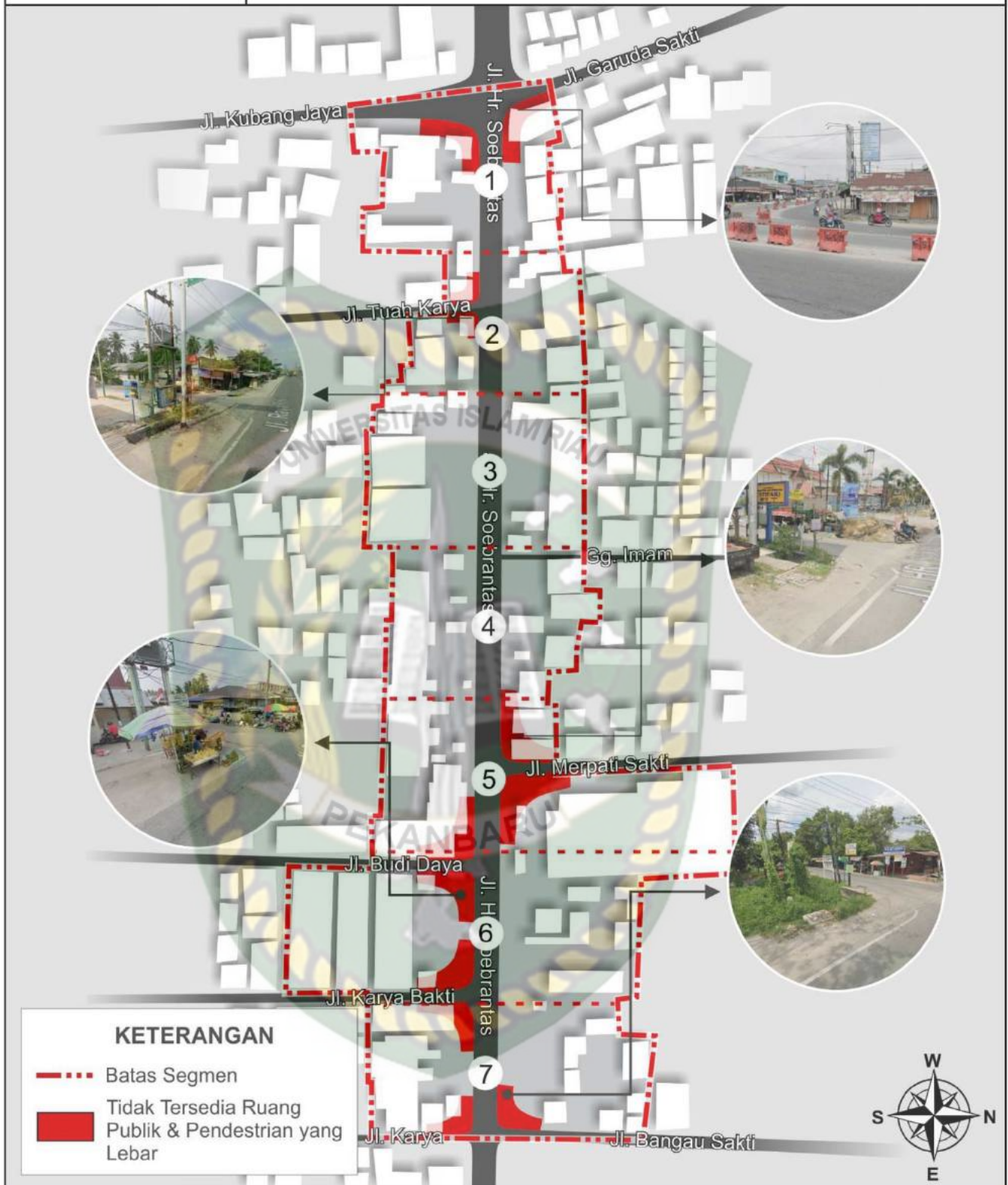
Perpustakaan Universitas Islam Riau

Dokumen ini adalah Arsip Miilik :

#### Kriteria Khusus

- Papan iklan/reklame tidak di letakan di pinggir jalan akan tetapi diletakan pada bangunan toko.
- Papan iklan/reklame harus jelas dan dapat di baca dari jarak 20 meter.



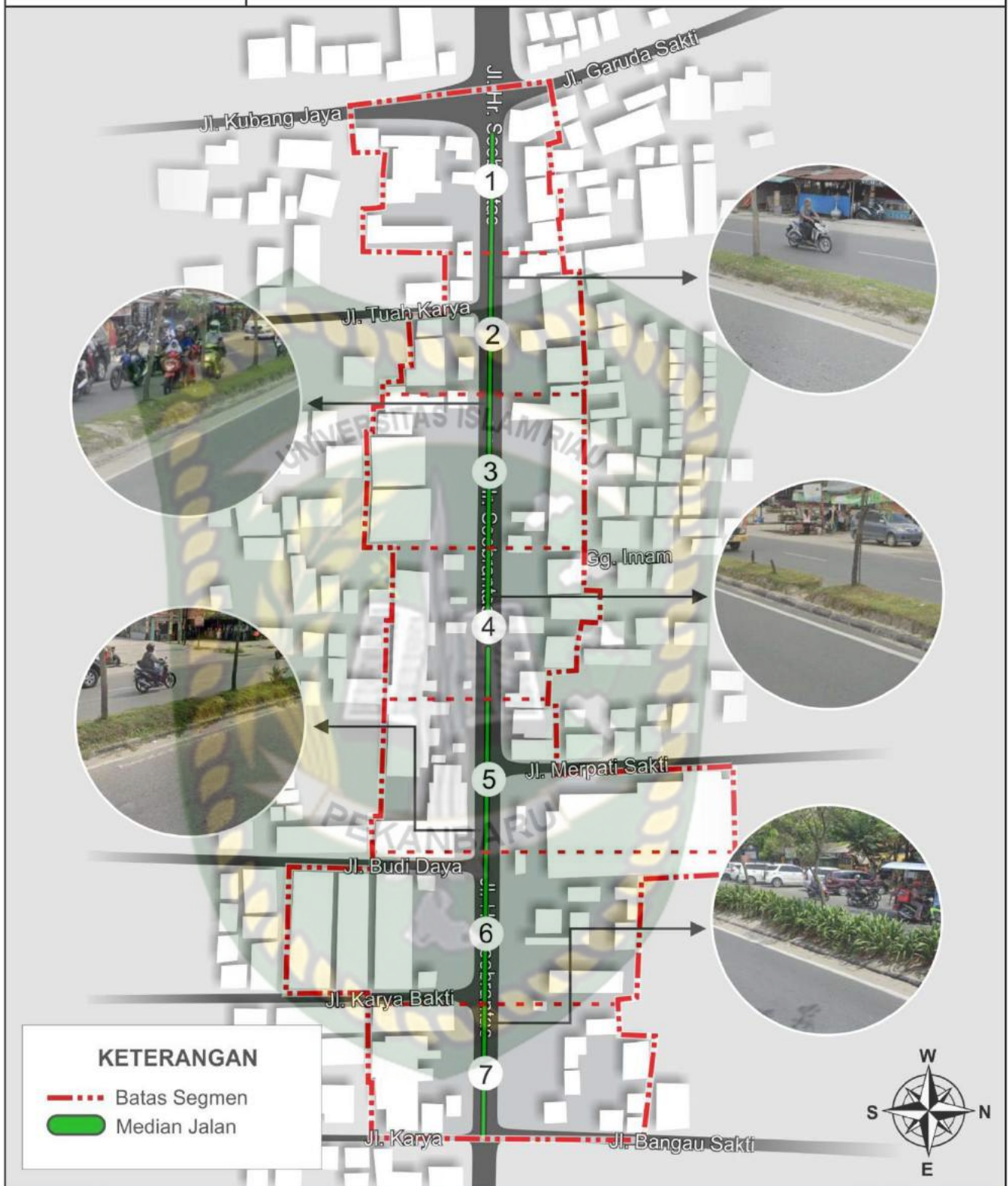


**Kriteria Khusus**

- Setiap sudut jalan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas harus memiliki pedestrian yang lebar.
- Pada setiap sudut jalan di Koridor Jalan Hr. Soebrantas harus memiliki ruang publik.

Gambar 5.25

Peta Mapping & Kriteria Median Jalan Segmen 1



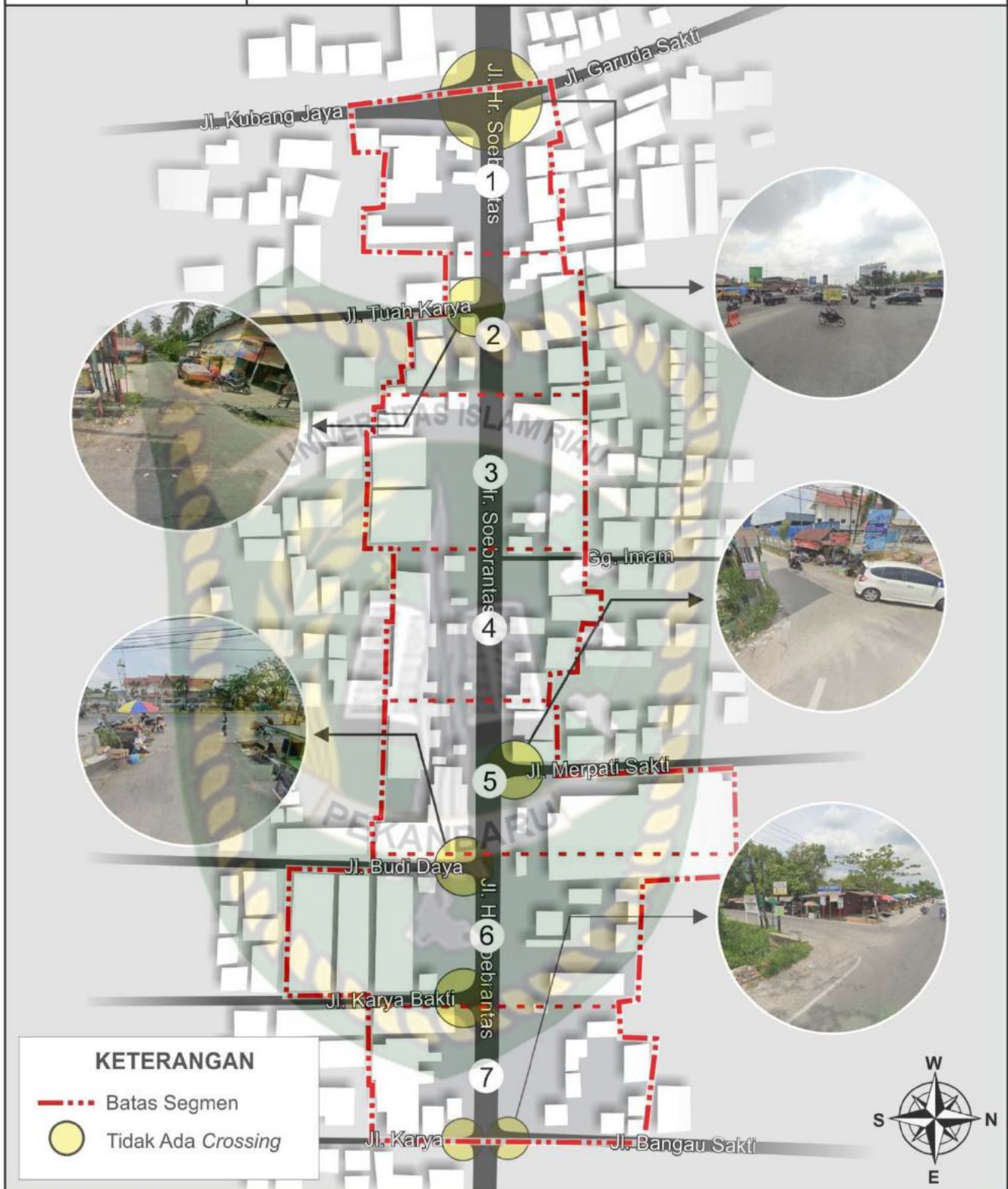
**Kriteria Khusus**

- Median jalan harus mampu meredam silau dari kendaraan yang berlawanan arah.
- Perlu menambahkan median sebagai pembatas jalur lambat dan cepat.



Gambar 5.26

Peta Mapping & Kriteria Khusus Persimpangan/*Crossing* Segmen 1



**Kriteria Khusus**

- Setiap *crossing*/atau persimpangan harus menyediakan rambu dan *zebracross* untuk menyebrang.

### 5.2.2 Kriteria Khusus Segmen 2

Berdasarkan hasil analisis *Character Appraisal* yang telah dilakukan diketahui terdapat 5 (lima) elemen *streetscape* yang tidak di berikan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru. Elemen-elemen tersebut diantaranya adalah ruang luar pribadi, *travel patterns & busines prosperity*, identitas kawasan/*landmark* dan *local identity*, *parkir on street*, serta bongkar angkat muatan. Salah satu elemen seperti *travel patterns & busines prosperity* tidak diberikan karena koridor ini sudah memiliki elemen tersebut sehingga tidak membutuhkan kriteria khusus. Tidak hanya itu, elemen seperti *parkir on street* tidak diberikan karena Koridor Jalan Hr. Soebrantas segmen dua telah memiliki cukup ruang untuk parkir. Sehingga jenis parkir yang disediakan cukup *parkir off street* saja. Berikut adalah 15 (lima belas) elemen *streetscape* yang akan mendapatkan kriteria khusus pada segmen 2 Koridor Jalan Hr. Soebrantas.

**Tabel 5.13 Elemen Streetscape yang Akan Mendapatkan Kriteria Khusus**

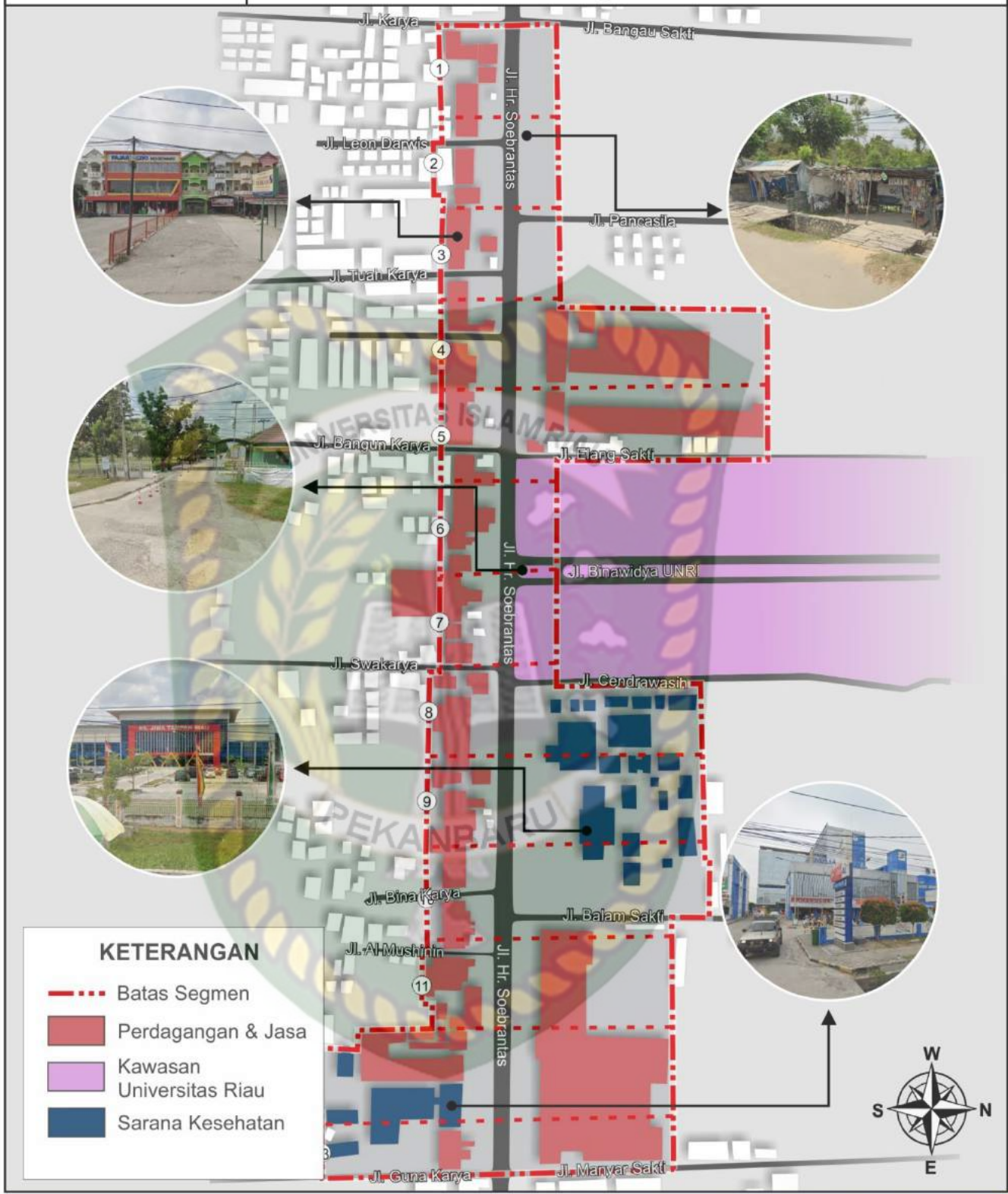
No	Elemen Streetscape
1	Tata Guna Lahan
2	<i>Green Infrastructure</i>
3	Pohon dan Lanskap
4	Jalur Pejalan Kaki, <i>Furniture &amp; Street Quality</i>
5	<i>Pedestrian Amenities/Perabot Jalan</i>
6	Fasilitas Sepeda
7	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriagway</i>
8	<i>Parkir Off Street</i>
9	Halte Bis
10	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/ditengah Trotoar
11	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>
12	Median Jalan
13	Persimpangan/ <i>Crossing</i>
14	Seni Publik
15	Ruang Café

Sumber: Hasil Analisis 2020



Gambar 5.27

### Peta Mapping & Kriteria Khusus Tata Guna Lahan Segmen 2



Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
Perpustakaan Universitas Islam Riau

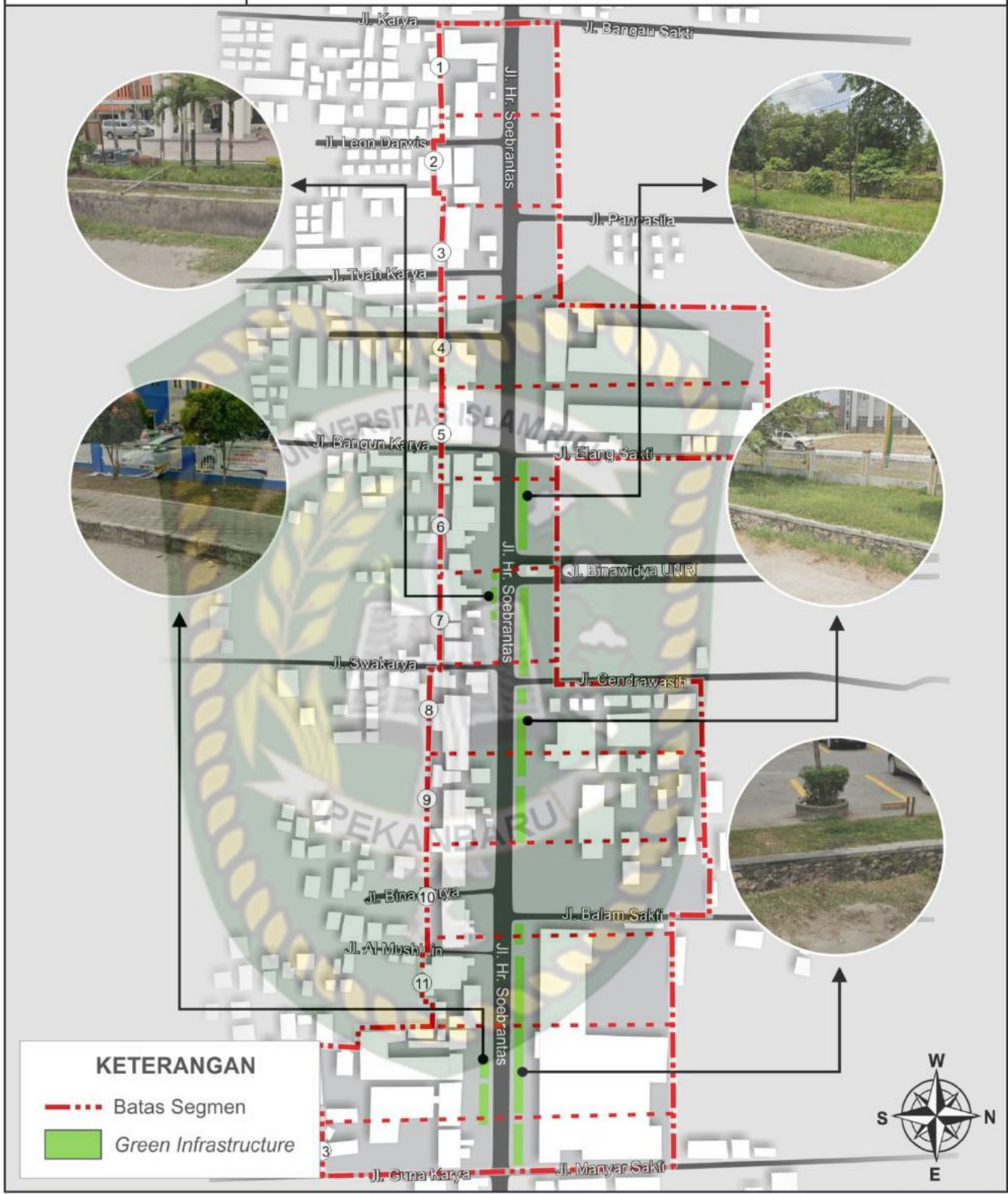
#### Kriteria Khusus

- Susunan bangunan harus sejajar dengan bangunan yang berada disampingnya.
- Bangunan harus memiliki GSB minimal 20 meter



Gambar 5.28

### Peta Mapping & Kriteria Khusus *Green Infrastructure* Segmen 2



Dokumen ini adalah Arsip Milik :  
Perpustakaan Universitas Islam Riau

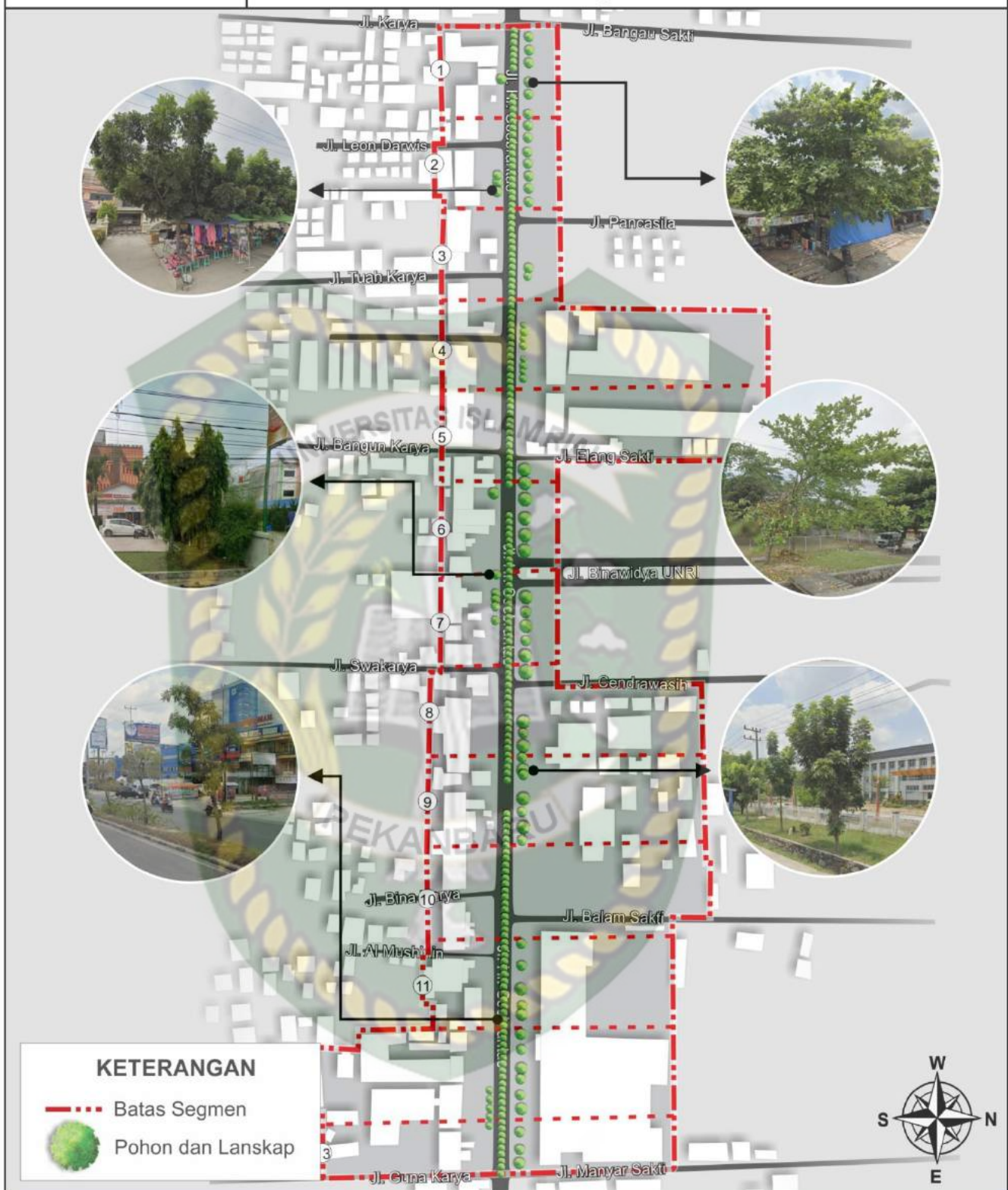
**Kriteria Khusus**

● *Green Infrastructure* harus ada pada kedua sisi Koridor Jalan Hr. Soebrantas



Gambar 5.29

### Peta Mapping & Kriteria Khusus Pohon dan Lanskap Segmen 2



**KETERANGAN**

- Batas Segmen
- Pohon dan Lanskap



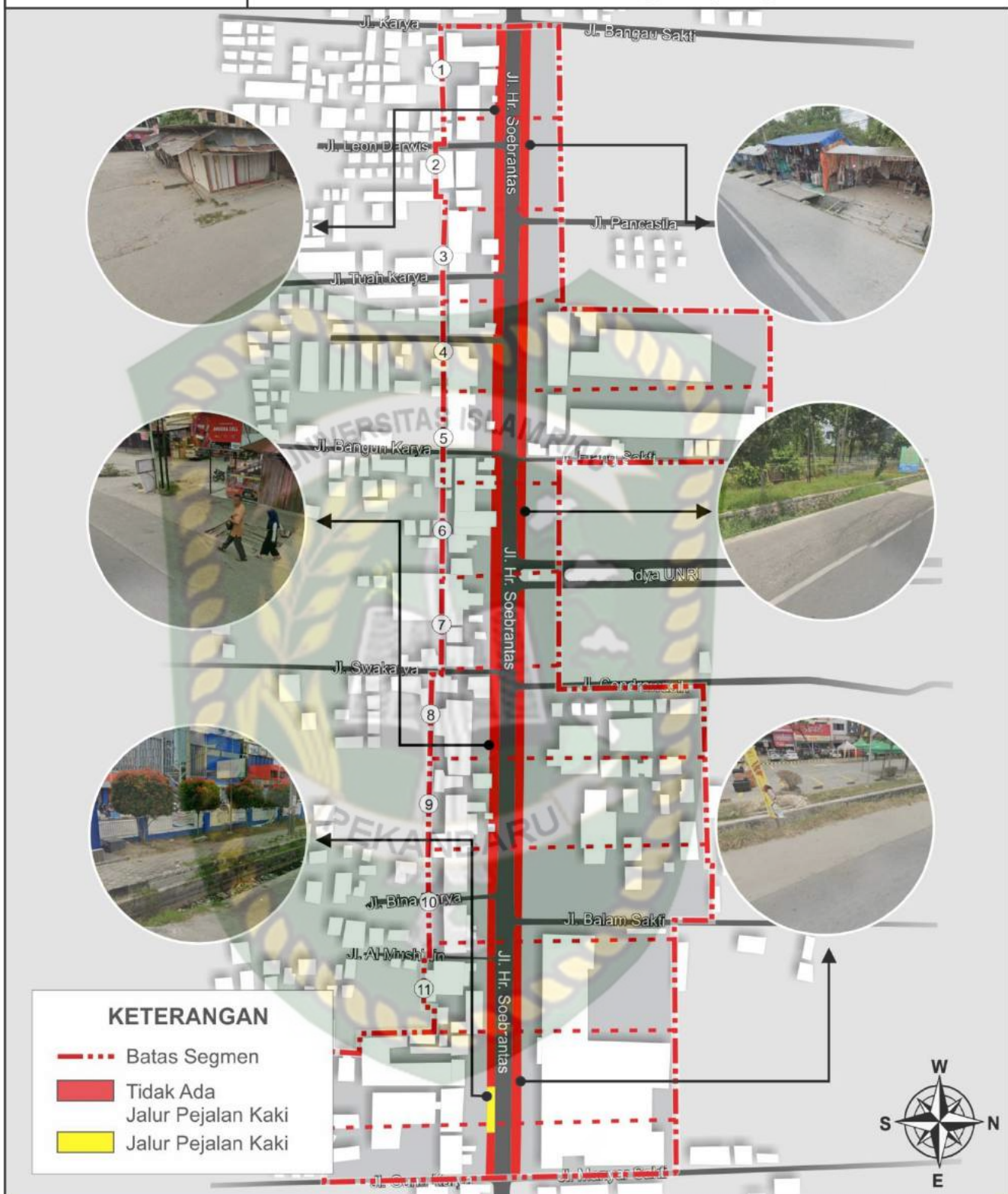
**Kriteria Khusus**

- Penanaman pohon harus merata di sepanjang koridor, baik pada sisi utara dan selatan koridor.
- Jenis pohon yang di tambahkan harus memiliki fungsi sebagai peneduh dan dapat mengurangi folusi udara dan suara.



Gambar 5.30

Peta Mapping & Kriteria Khusus Jalur Pejalan Khaki, Furniture & Street Quality Segmen 2



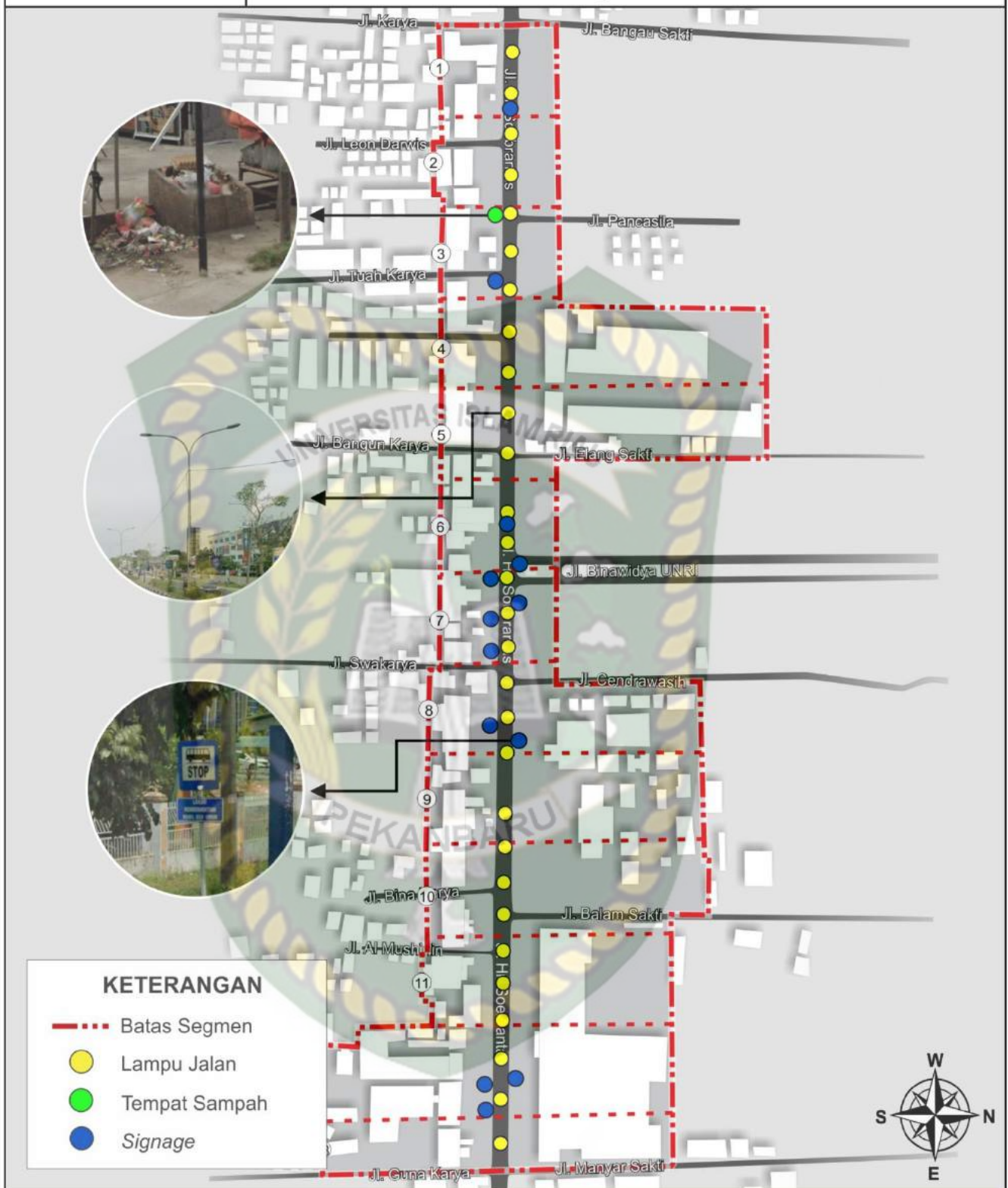
Kriteria Khusus

- Jalur pedestrian harus disediakan di sepanjang Koridor Jalan Hr. Soebrantas.
- Jalur Pedestrian harus mampu melayani penyandang disabilitas.
- Jalur pedestrian harus nyaman terhadap pejalan kaki dan kaum disabilitas.



Gambar 5.31

Peta Mapping & Kriteria Khusus *Pedestrian Amenities* Segmen 2

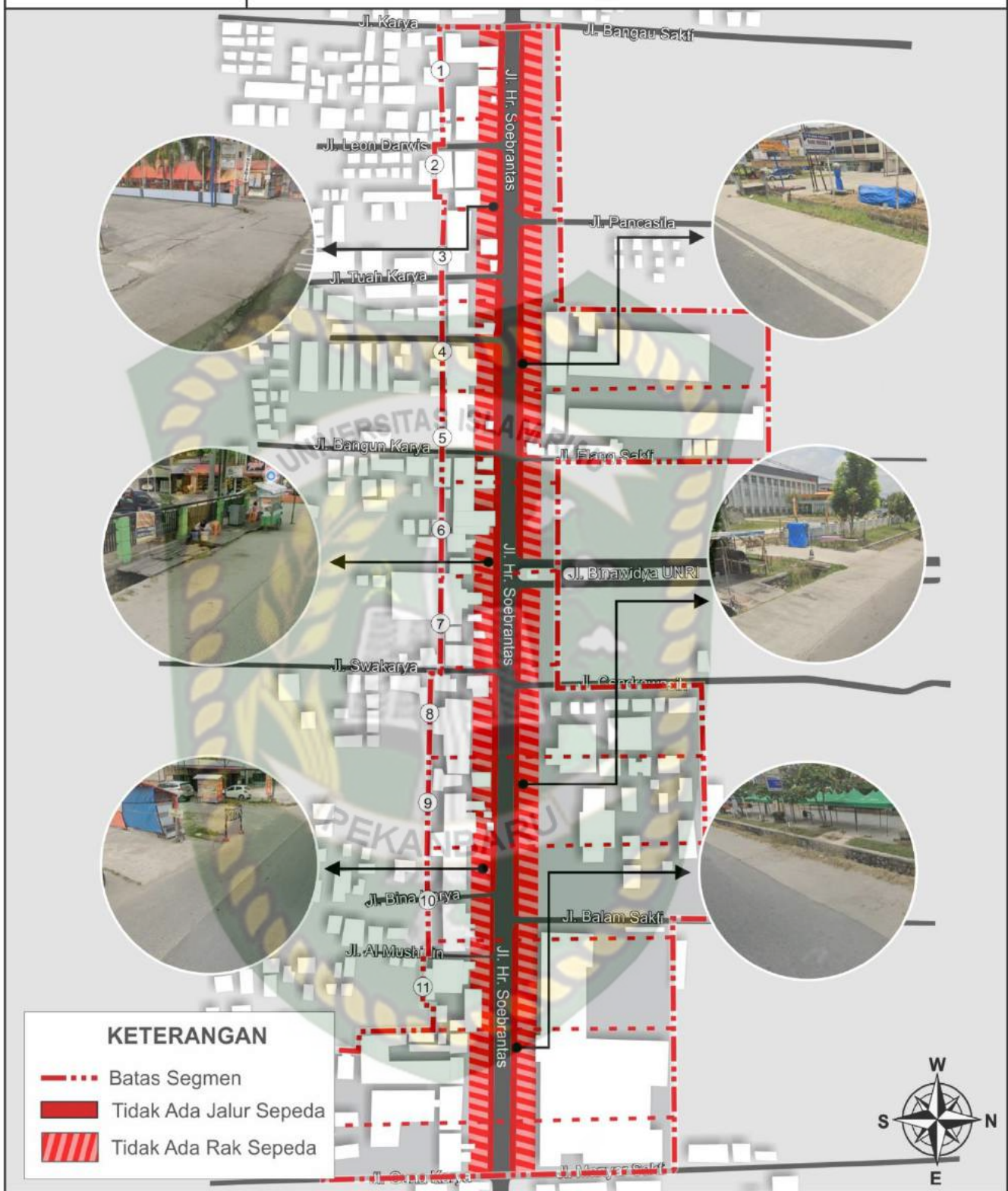


**Kriteria Khusus**

- Menyediakan bangku jalan di kedua sisi koridor jalan.
- Tempat sampah harus tersebar rata di sepanjang koridor.

Gambar 5.32

### Peta Mapping & Kriteria Khusus Fasilitas Sepeda Segmen 2



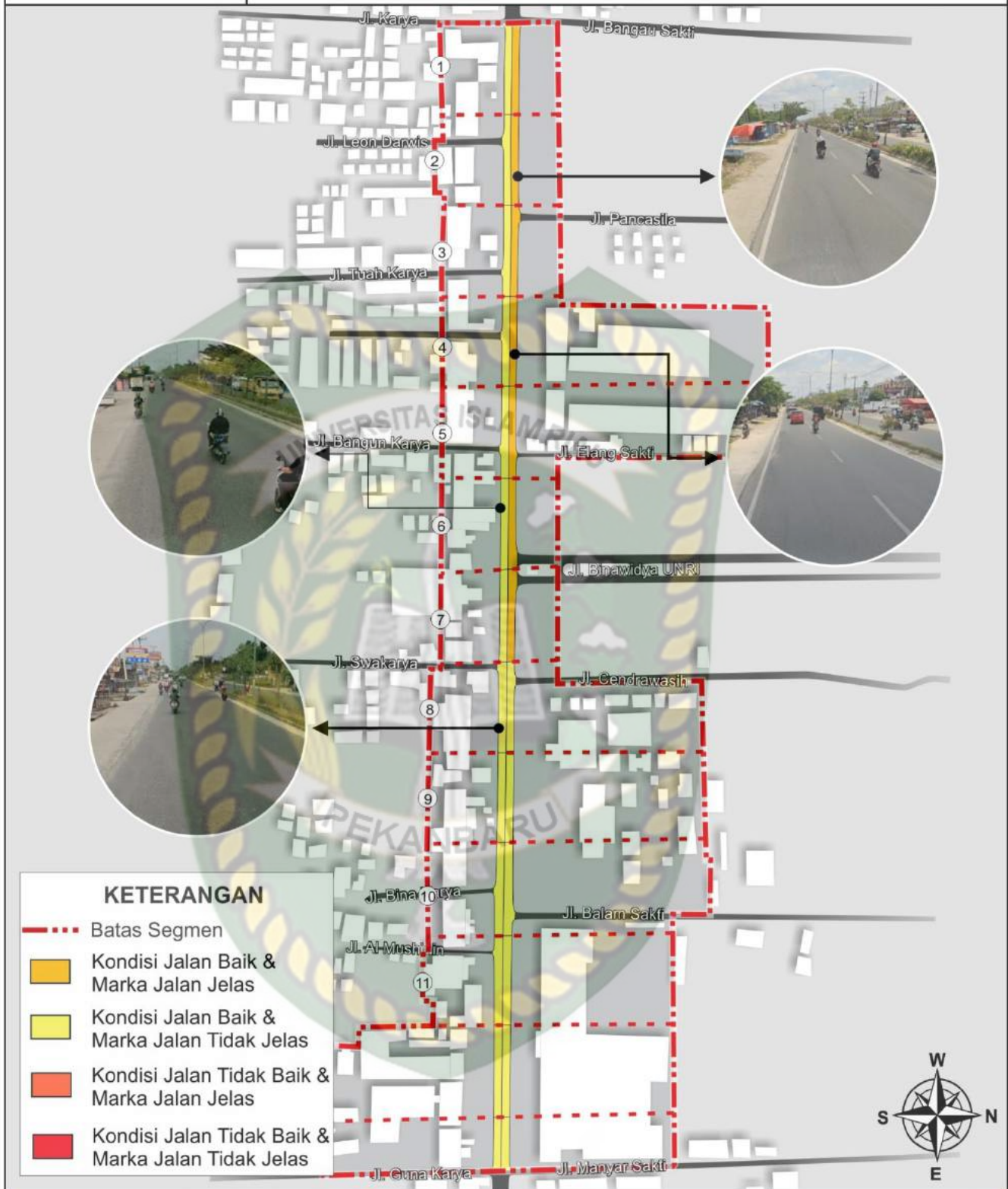
#### Kriteria Khusus

- Koridor harus menyediakan jalur khusus bagi pengguna sepeda yang nyaman dan aman.
- Koridor harus menyediakan fasilitas berupa rak sepeda atau tempat khusus untuk meletakkan sepeda



Gambar 5.33

### Peta Mapping & Kriteria Khusus Fasilitas Angkutan Jalan Segmen 2



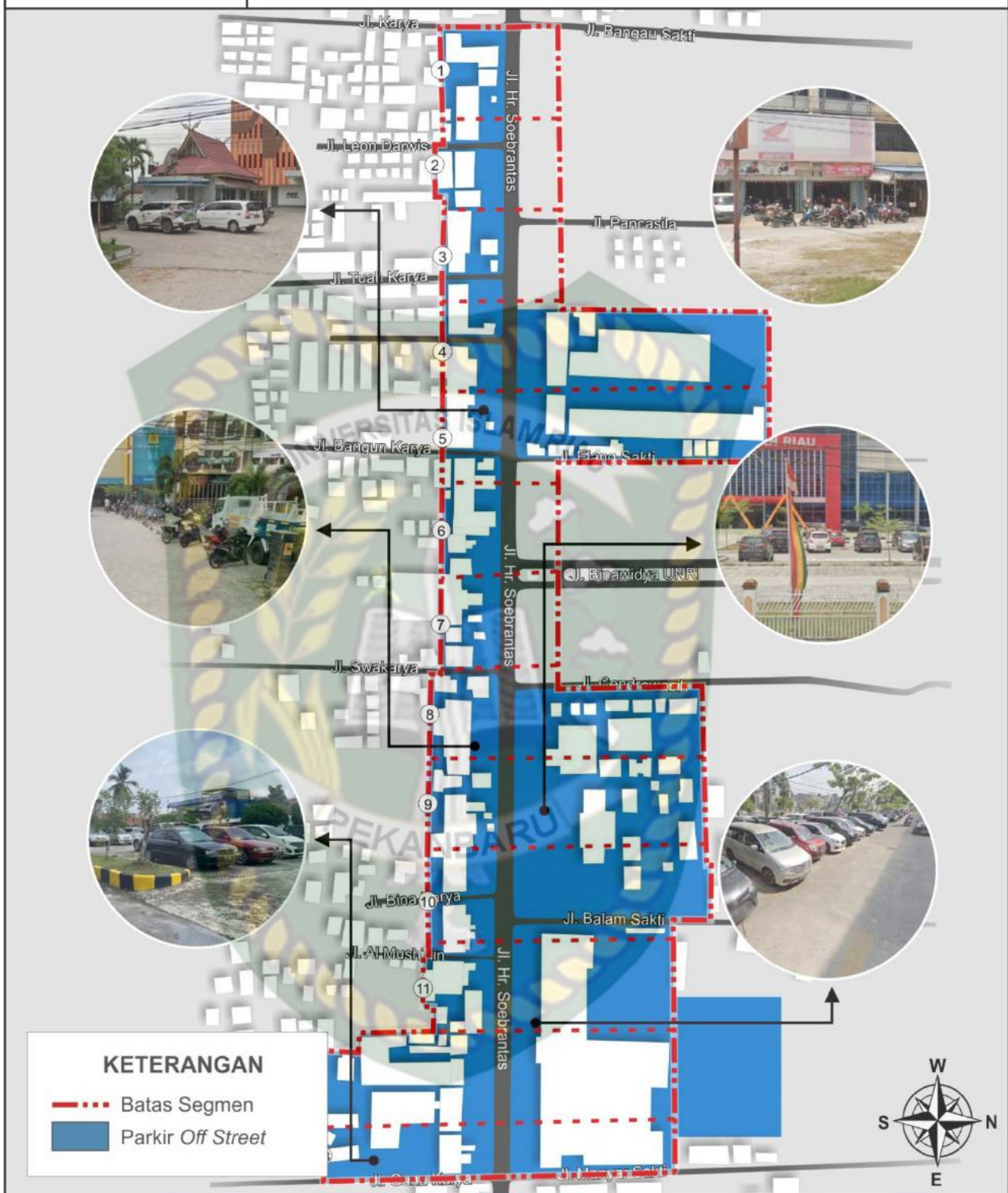
#### Kriteria Khusus

- Jalan harus dalam kondisi baik.
- Marka jalan harus terlihat jelas
- Lebar jalan harus sesuai dengan kapasitasnya.



Gambar 5.34

### Peta Mapping & Kriteria Khusus *Parkir Off Street* Segmen 2



Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

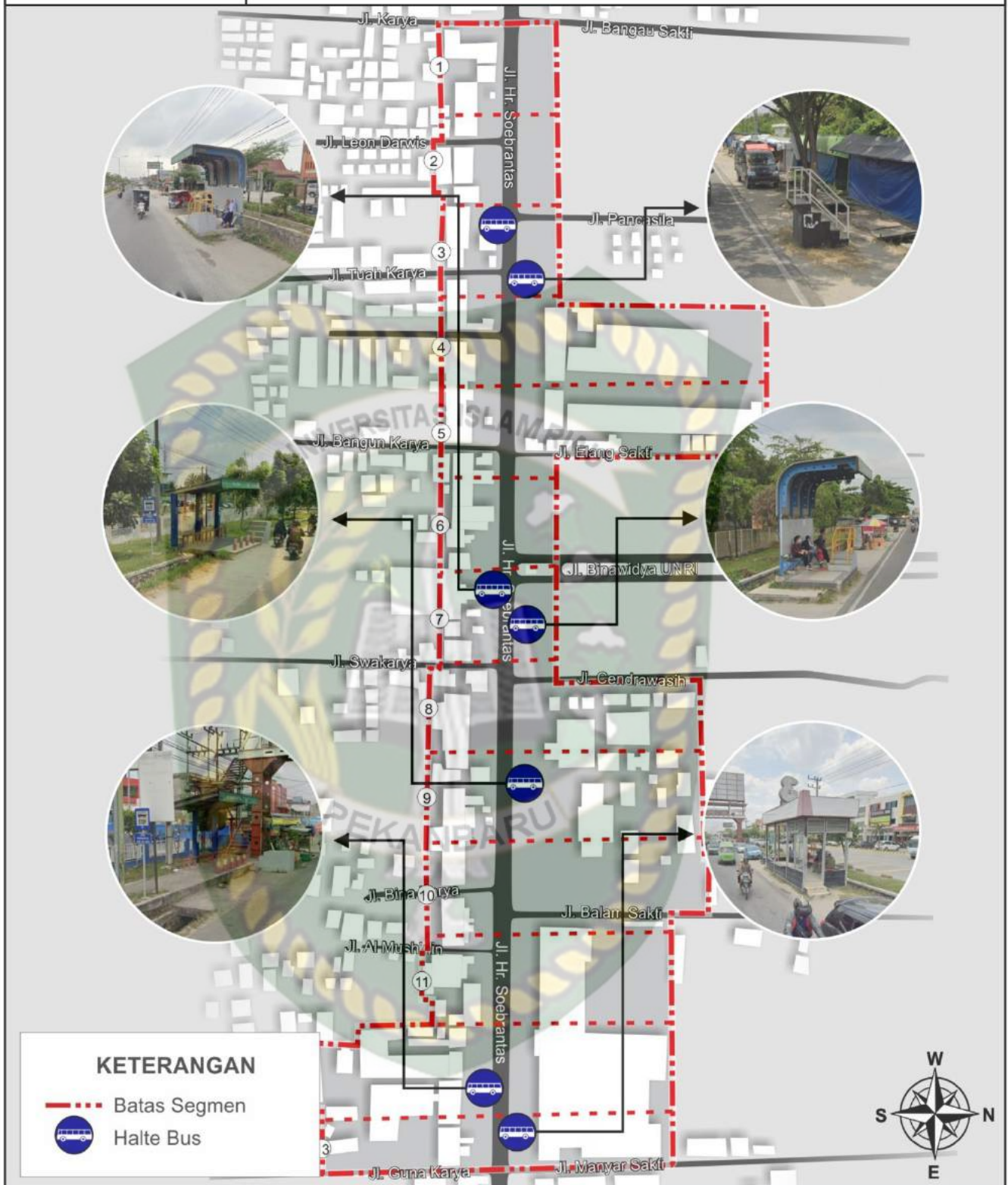
#### Kriteria Khusus

- Pada kawasan parkir tidak boleh terdapat bangunan lain.
- Garis parkir harus jelas
- Desain parkir harus sesuai dengan kapasitas.



Gambar 5.35

Peta Mapping & Kriteria Khusus Halte Bus Segmen 2



Dokumen ini adalah Arsip Milik :  
 Perpustakaan Universitas Islam Riau

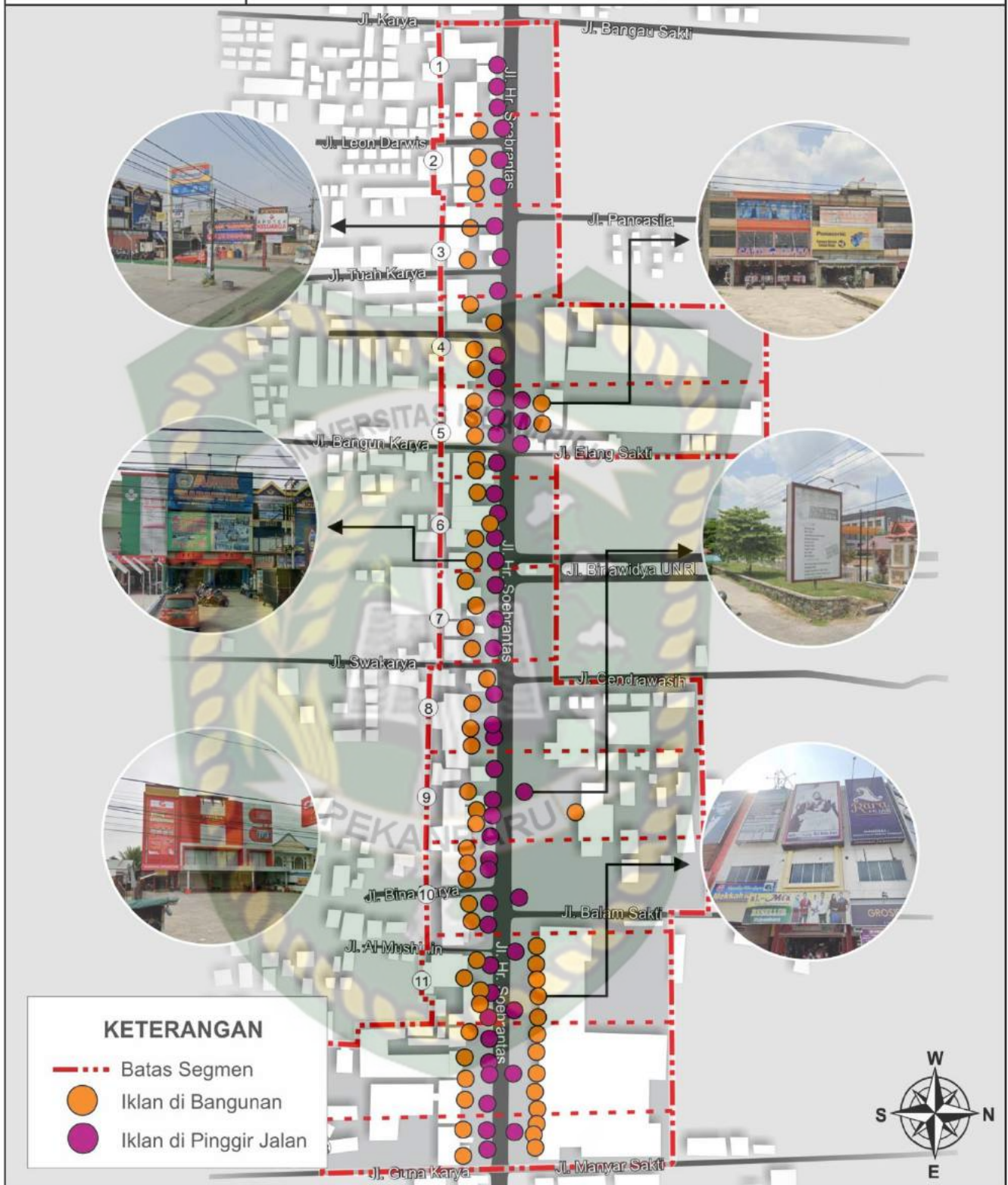
**Kriteria Khusus**

- Halte bus harus menyediakan peneduh, tempat duduk dan tong sampah.
- Halte bus tidak mengganggu lalu lalang para pejalan kaki.



Gambar 5.36

### Peta Mapping & Kriteria Khusus Iklan dan Rambu Segmen 2



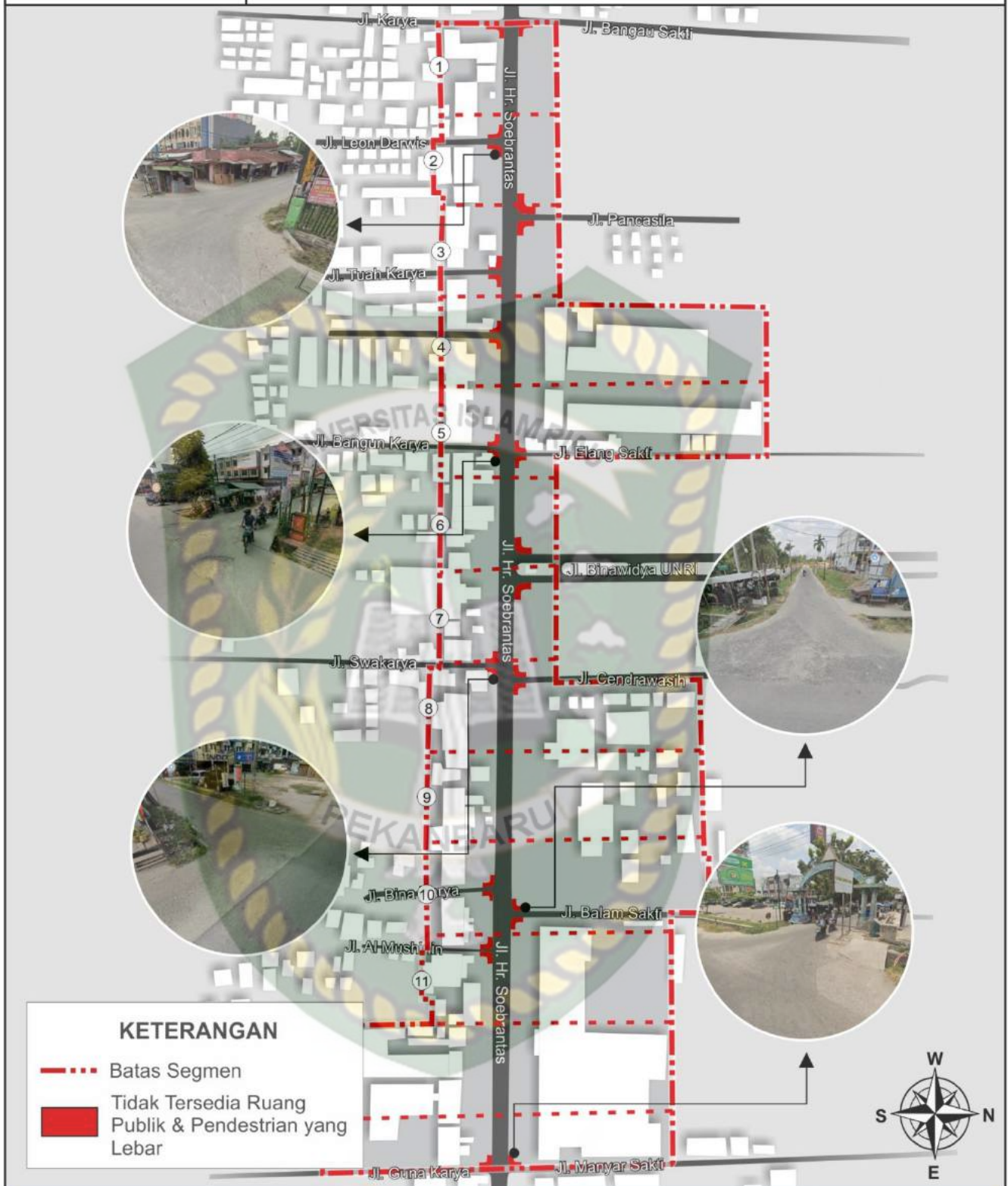
#### Kriteria Khusus

- Papan iklan/reklame tidak di letakan di pinggir jalan akan tetapi diletakan pada bangunan toko.
- Papan iklan/reklame harus jelas dan dapat di baca dari jarak 20 meter.



Gambar 5.37

### Peta Mapping & Kriteria *Street Corners/Sudut Jalan* Segmen 2

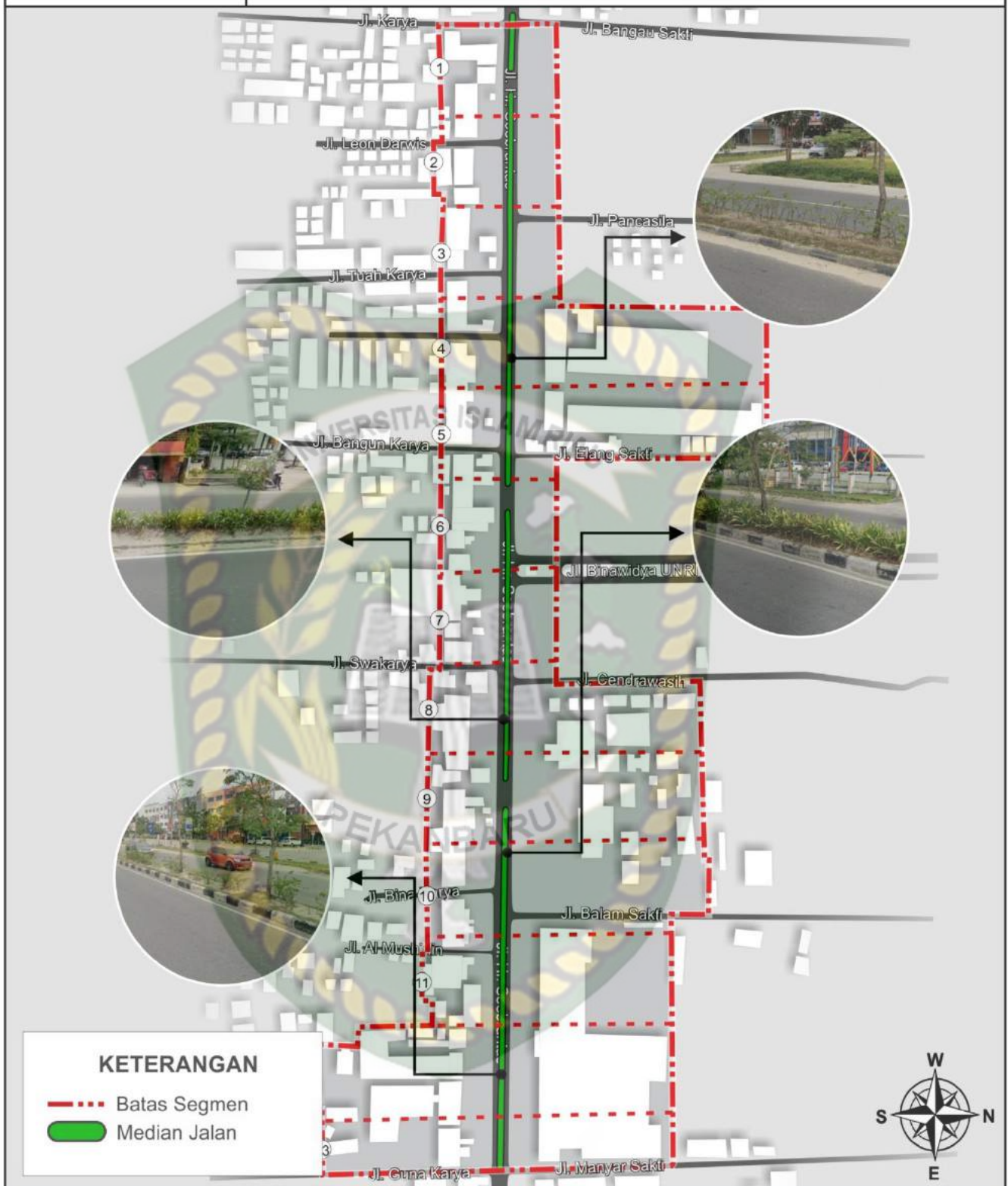


#### Kriteria Khusus

- Setiap sudut jalan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas harus memiliki pedestrian yang lebar.
- Pada setiap sudut jalan di Koridor Jalan Hr. Soebrantas harus memiliki ruang publik.

Gambar 5.38

Peta Mapping & Kriteria Median Jalan Segmen 2



Dokumen ini adalah Arsip Milik :  
 Perpustakaan Universitas Islam Riau

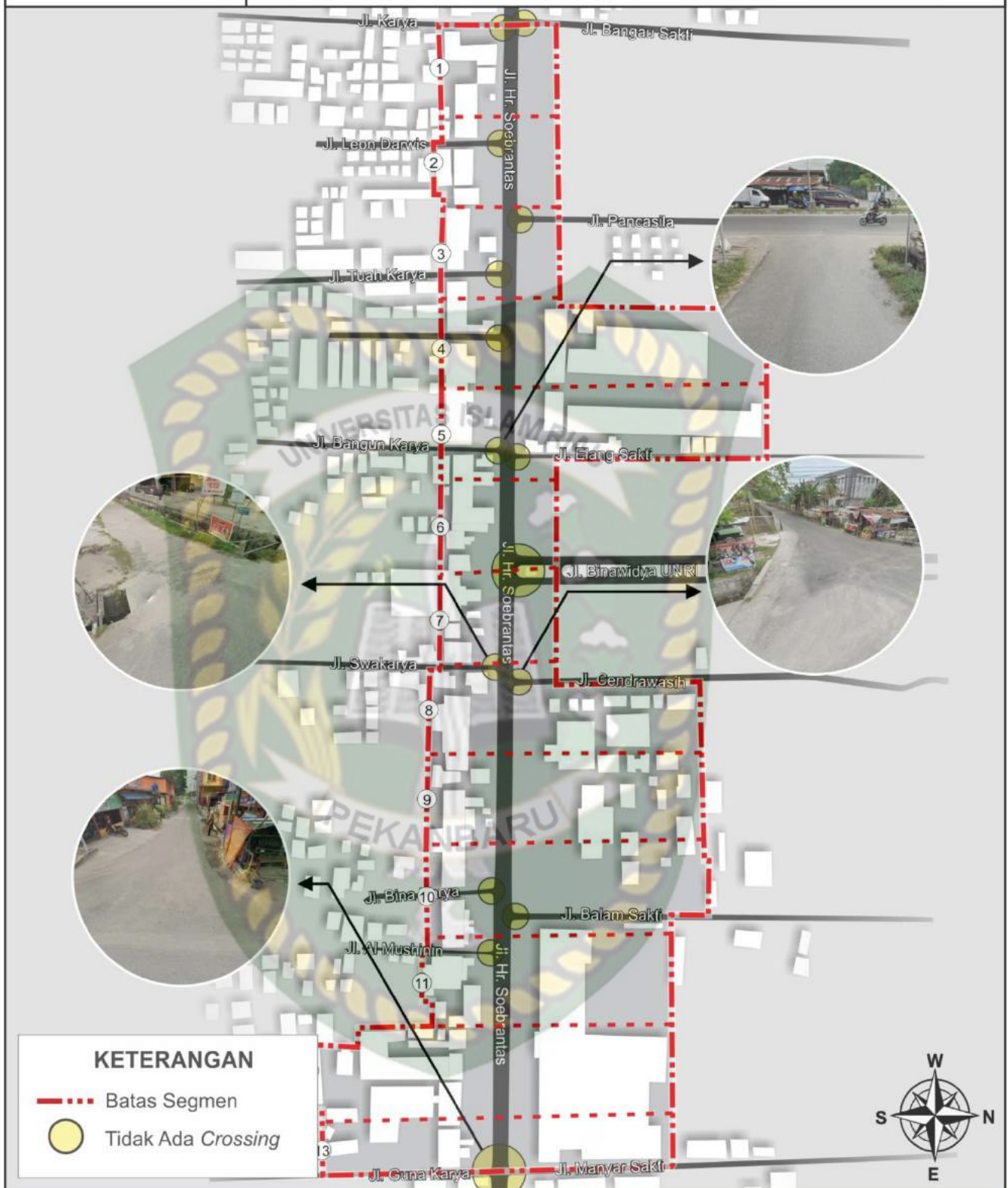
**Kriteria Khusus**

- Median jalan harus mampu meredam silau dari kendaraan yang berlawanan arah.
- Perlu menambahkan median sebagai pembatas jalur lambat dan cepat.



Gambar 5.39

Peta Mapping & Kriteria Khusus Persimpangan/*Crossing* Segmen 2



Perpustakaan Universitas Islam Riau

Dokumen ini adalah Arsip Milik :

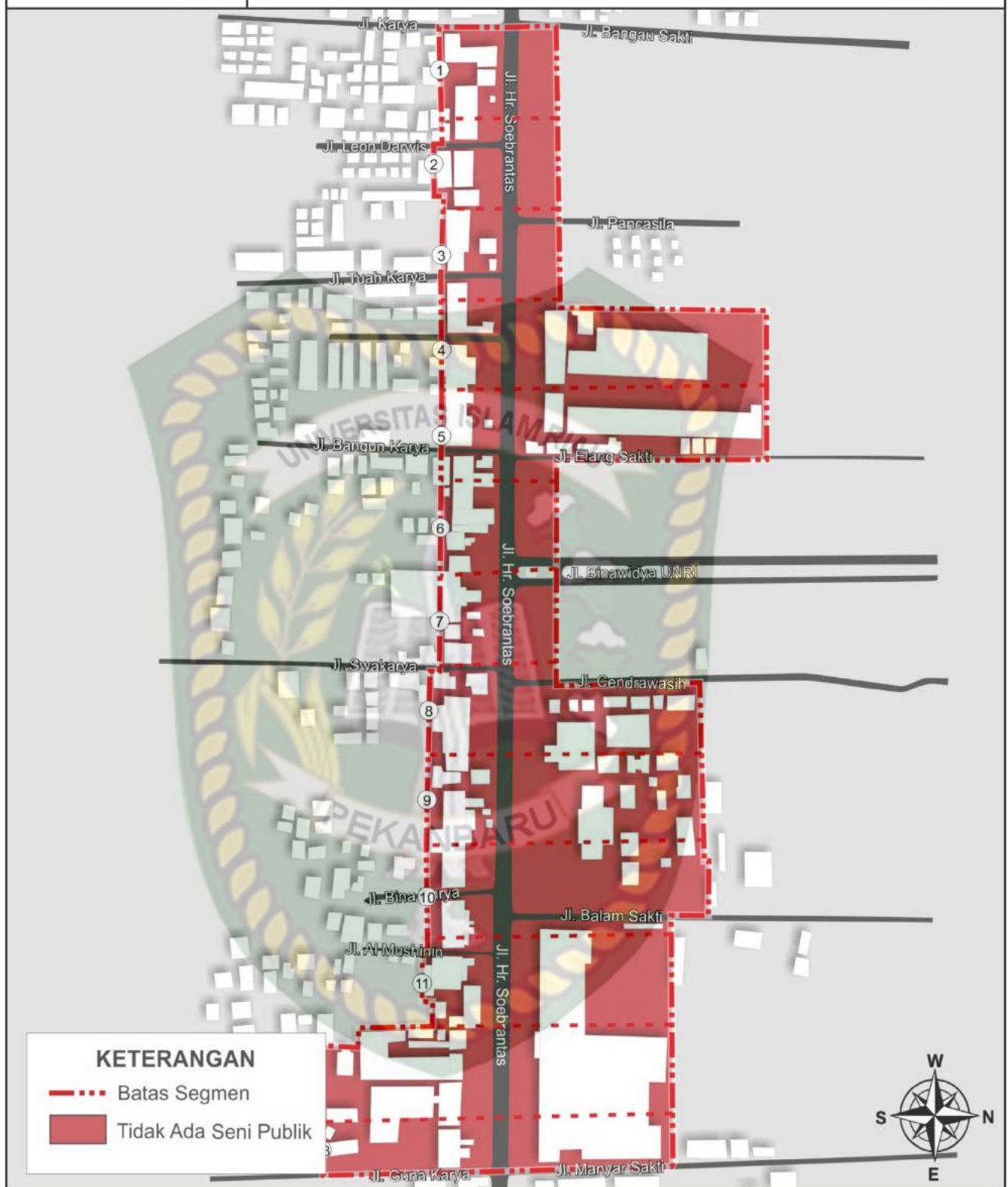
**Kriteria Khusus**

- Setiap *crossing*/atau persimpangan harus menyediakan rambu dan *zebracross* untuk menyebrang.



Gambar 5.40

Peta Mapping & Kriteria Khusus Seni Publik Segmen 2

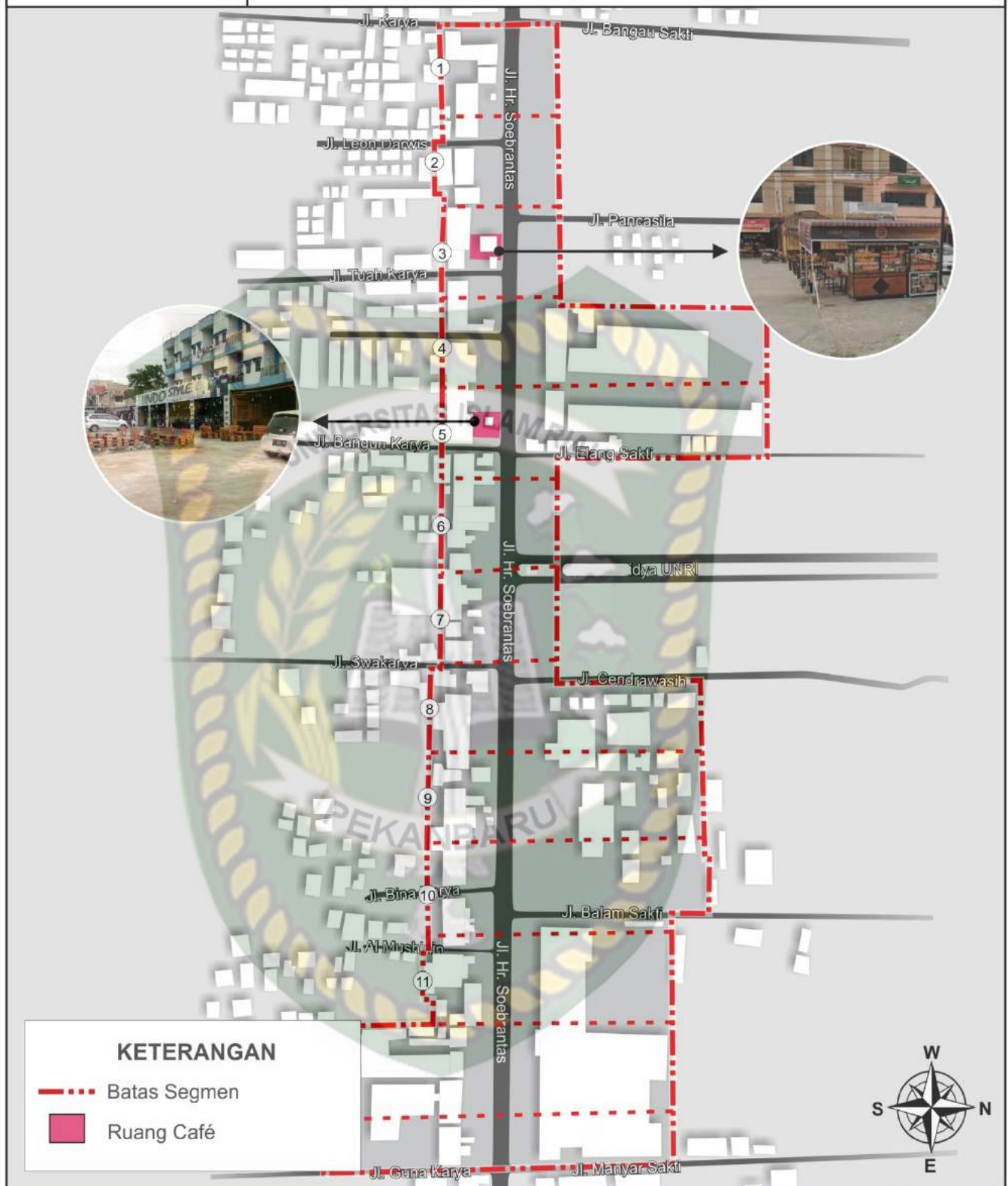


**Kriteria Khusus**

- **Koridor Jalan Hr. Soebrantas perlu menyediakan beberapa seni publik di beberapa titik untuk mempercantik dan menambah estetika pada koridor.**

Gambar 5.41

Peta Mapping & Kriteria Khusus Ruang Café Segmen 2



**Kriteria Khusus**

- Setiap ruang café ditempatkan pada tepi bangunan dan tidak boleh menggunakan lahan parkir.



### 5.2.3 Kriteria Khusus Segmen 3

Berdasarkan hasil analisis penilaian yang dilakukan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru berdasarkan elemen *streetscape*, terdapat 6 (enam) elemen *streetscape* yang tidak mendapatkan kriteria khusus. Elemen-elemen tersebut diantaranya adalah ruang luar pribadi, *travel patterns & business prosperity*, identitas kawasan/*landmark* dan *local identity*, *parkir on street*, bongkar angkat muatan, dan seni publik. Pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Segmen tiga sudah terdapat tempat untuk bongkar angkat muatan yang mana posisi tersebut berada di depan untuk pertokoan kecil dan belakang untuk pertokoan sekala besar. Selain itu pada segmen tiga ini tidak terdapat berupa bangunan-bangunan yang *iconic* untuk dijadikan *landmark* sehingga elemen tersebut tidak perlu di berikan kriteria khusus. Maka dari itu dapat di simpulkan bahwa terdapat 13 (tiga belas) elemen yang akan mendapatkan kriteria khusus pada segmen satu Koridor Jalan Hr. Soebrantas seperti pada tabel berikut ini

**Tabel 5.14 Elemen *Streetscape* yang Akan Mendapatkan Kriteria Khusus**

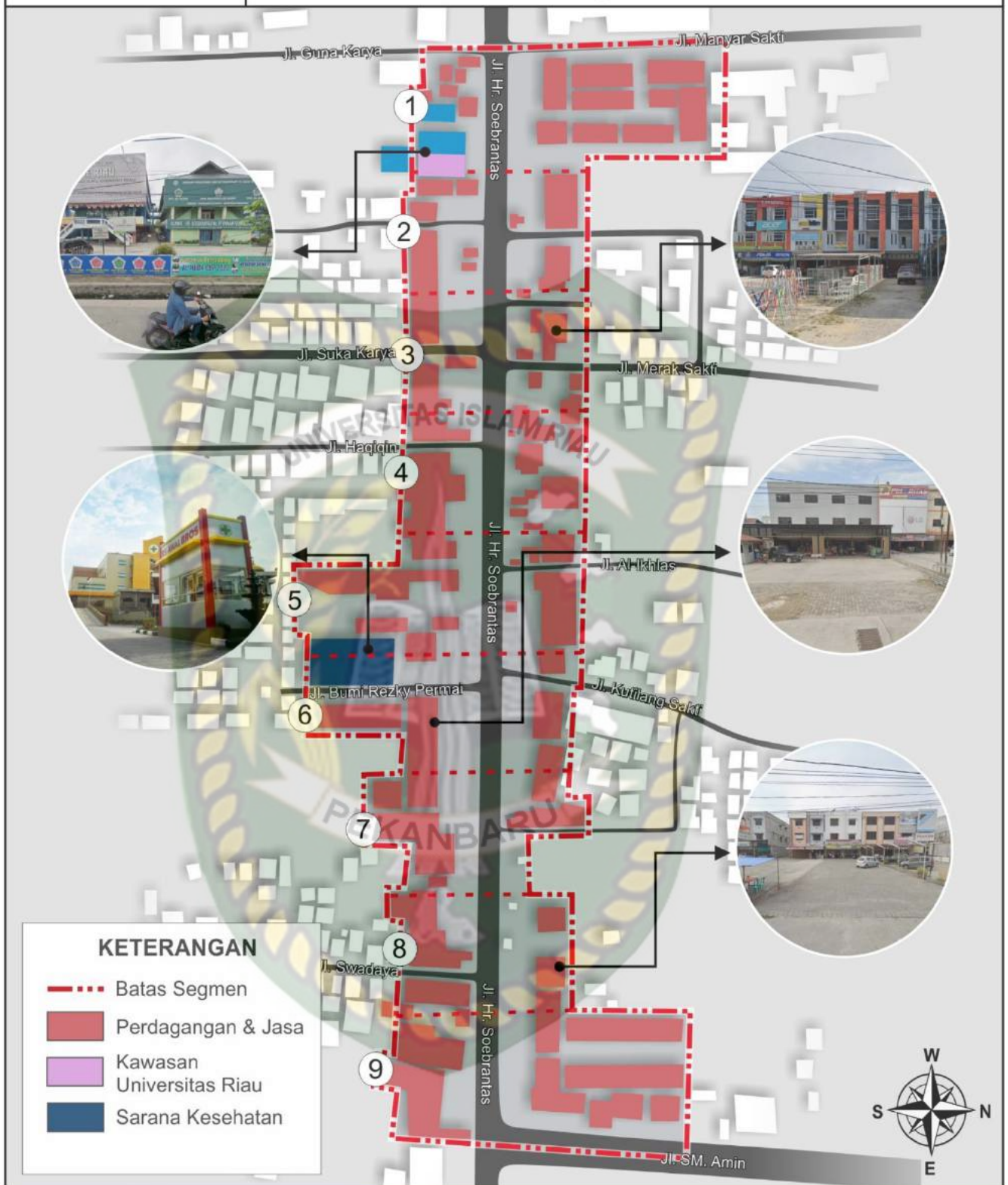
No	Elemen <i>Streetscape</i>
1	Tata Guna Lahan
2	<i>Green Infrastructure</i>
3	Pohon dan Lanskap
4	Jalur Pejalan Kaki, <i>Furniture &amp; Street Quality</i>
5	<i>Pedestrian Amenities</i> /Perabot Jalan
6	Fasilitas Sepeda
7	Fasilitas Angkutan Jalan/ <i>Carriageway</i>
8	<i>Parkir Off Street</i>
9	Halte Bis
10	Iklan dan Rambu di Pinggir Jalan/di tengah Trotoar
11	Sudut Jalan/ <i>Street Corners</i>
12	Median Jalan
13	Persimpangan/ <i>Crossing</i>

Sumber: Hasil Analisis 2020



Gambar 5.42

### Peta Mapping & Kriteria Khusus Tata Guna Lahan Segmen 3



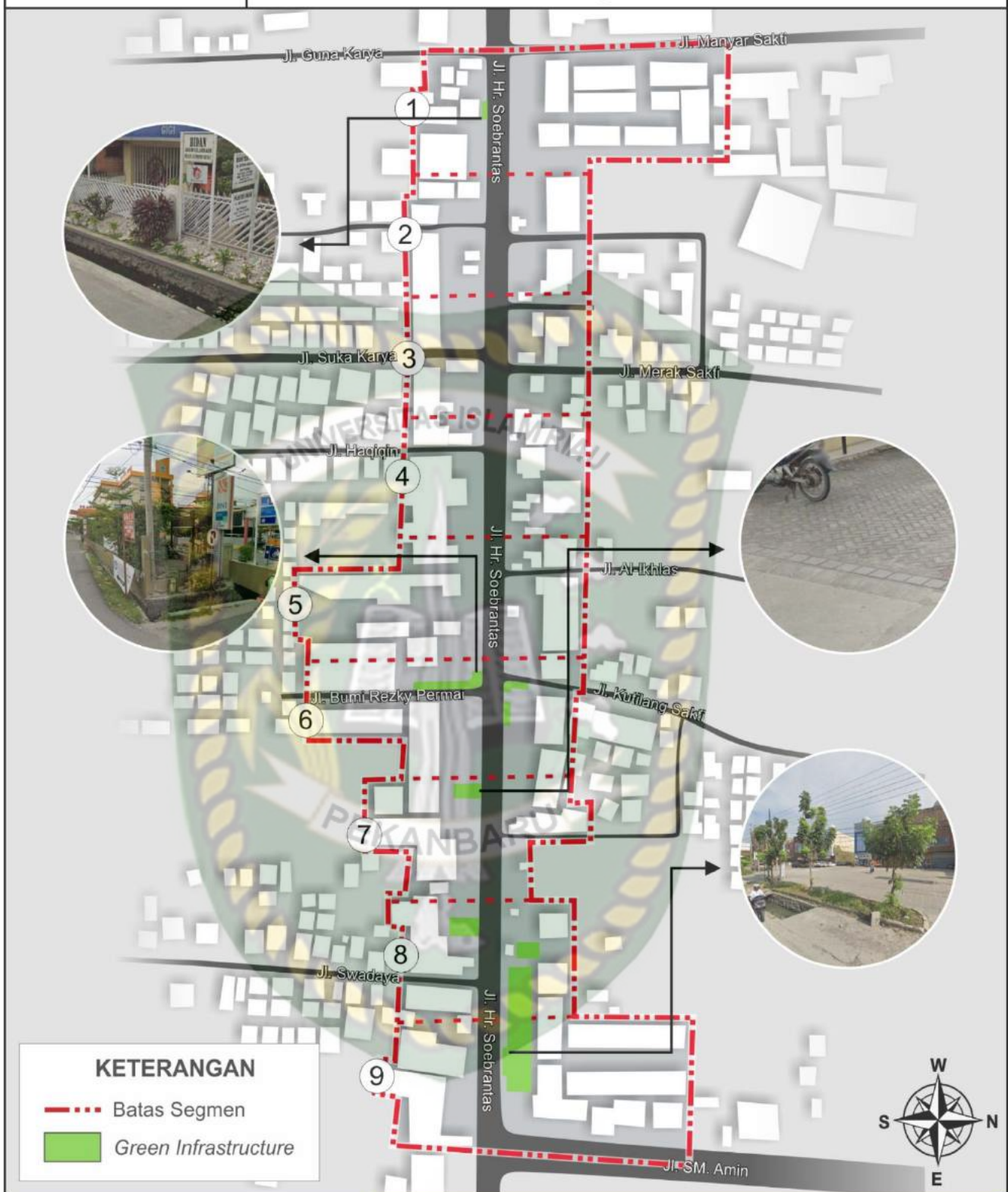
Dokumen ini adalah Arsip Miik :  
Perpustakaan Universitas Islam Riau

#### Kriteria Khusus

- Susunan bangunan harus sejajar dengan bangunan yang berada disampingnya.
- Bangunan harus memiliki GSB minimal 20 meter

Gambar 5.43

### Peta Mapping & Kriteria Khusus *Green Infrastructure* Segmen 3



Perpustakaan Universitas Islam Riau  
Dokumen ini adalah Arsip Milik :

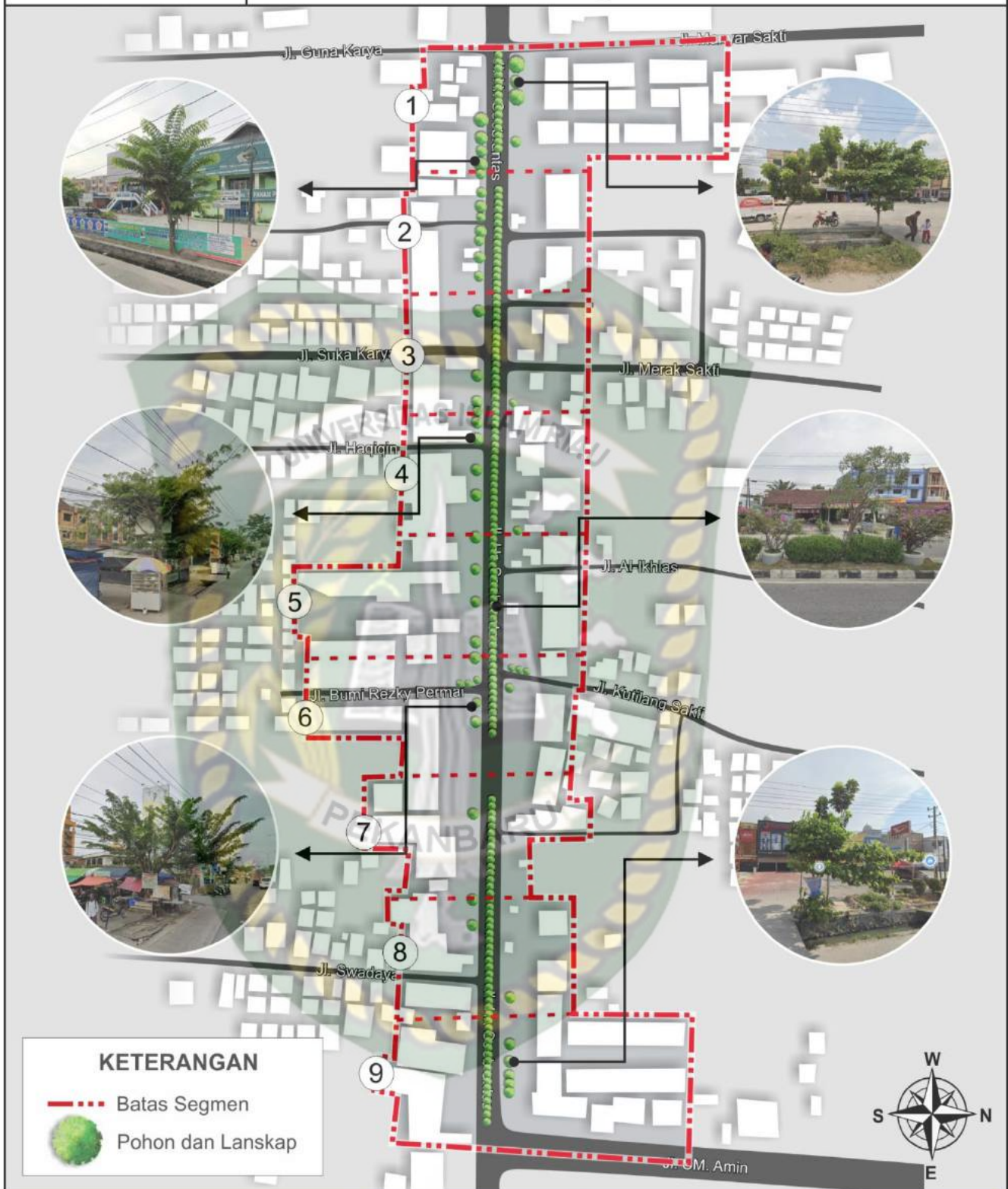
#### Kriteria Khusus

- *Green Infrastructure* harus ada pada kedua sisi Koridor Jalan Hr. Soebrantas



Gambar 5.44

### Peta Mapping & Kriteria Khusus Pohon dan Lanskap Segmen 3



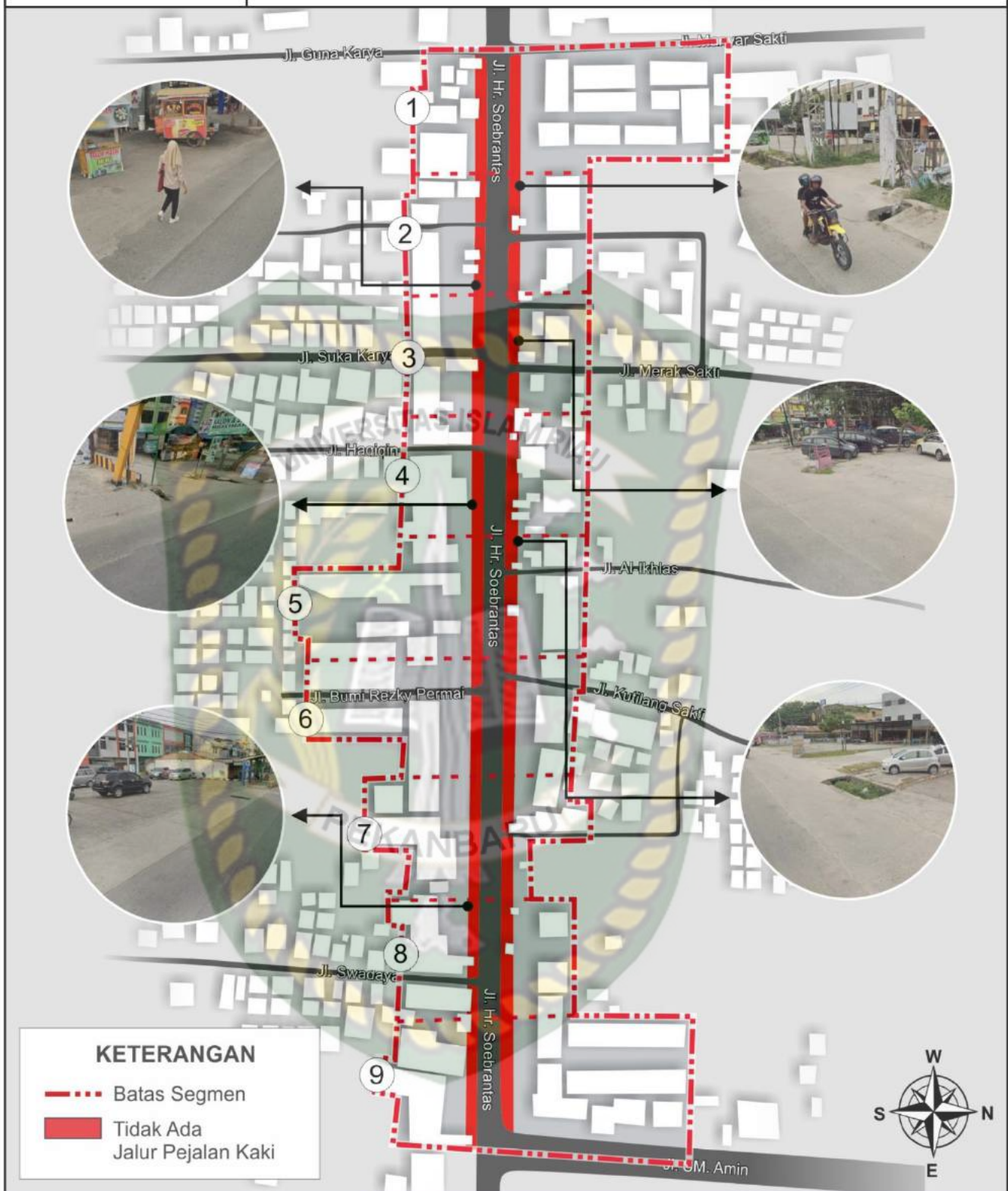
#### Kriteria Khusus

- Penanaman pohon harus merata di sepanjang koridor, baik pada sisi utara dan selatan koridor.
- Jenis pohon yang di tambahkan harus memiliki fungsi sebagai peneduh dan dapat mengurangi folusi udara dan suara.



Gambar 5.45

Peta Mapping & Kriteria Khusus Jalur Pejalan Khaki, Furniture & Street Quality Segmen 3



**KETERANGAN**

- Batas Segmen
- Tidak Ada Jalur Pejalan Kaki

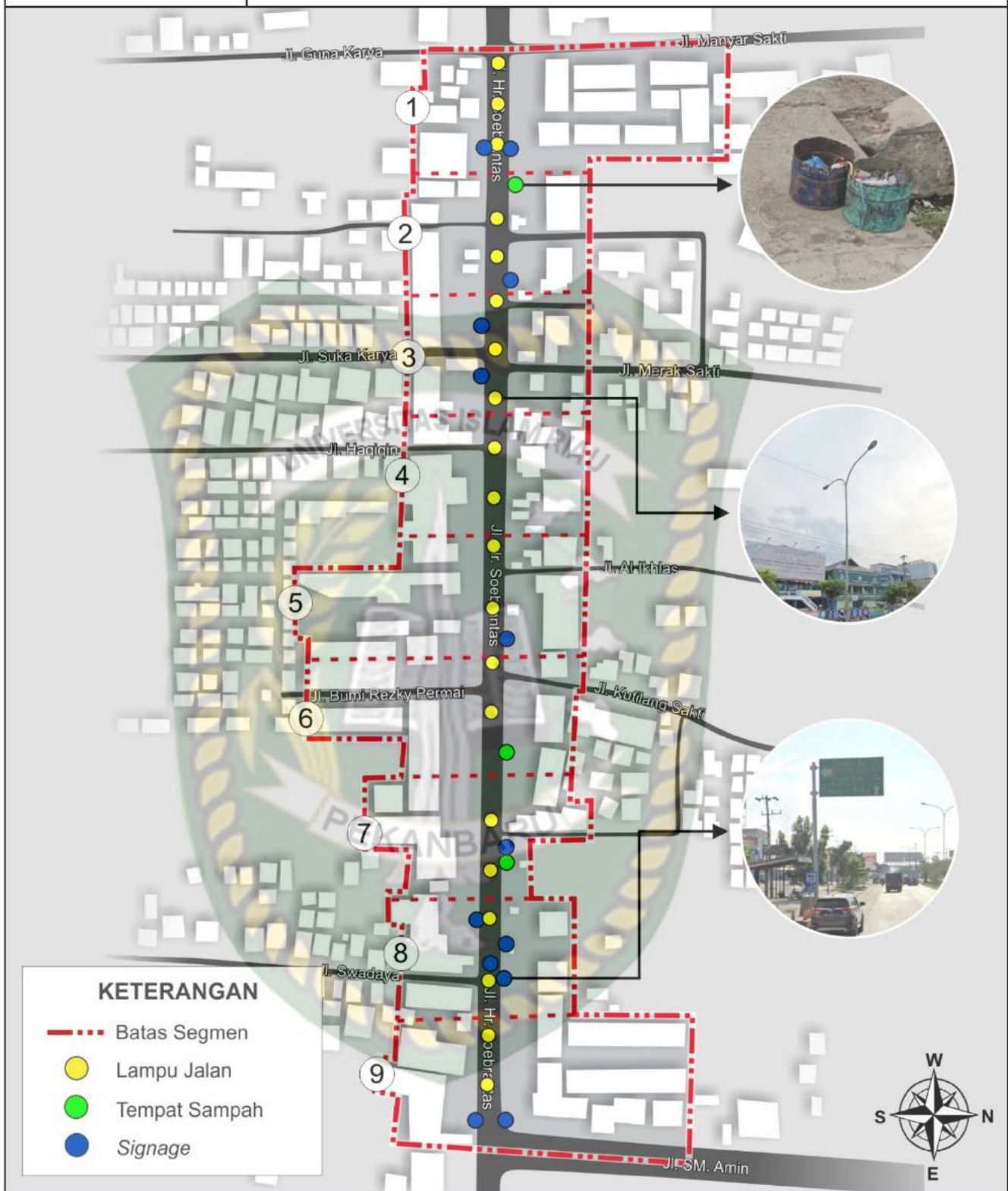
**Kriteria Khusus**

Jalur pedestrian harus disediakan di sepanjang Koridor Jalan Hr. Soebrantas.

- Jalus Pedestrian harus mampu melayani penyandang disabilitas.
- Jalur pedestrian harus nyaman terhadap pejalan kaki dan kaum disabilitas.

Gambar 5.46

Peta Mapping & Kriteria Khusus *Pedestrian Amenities* Segmen 3



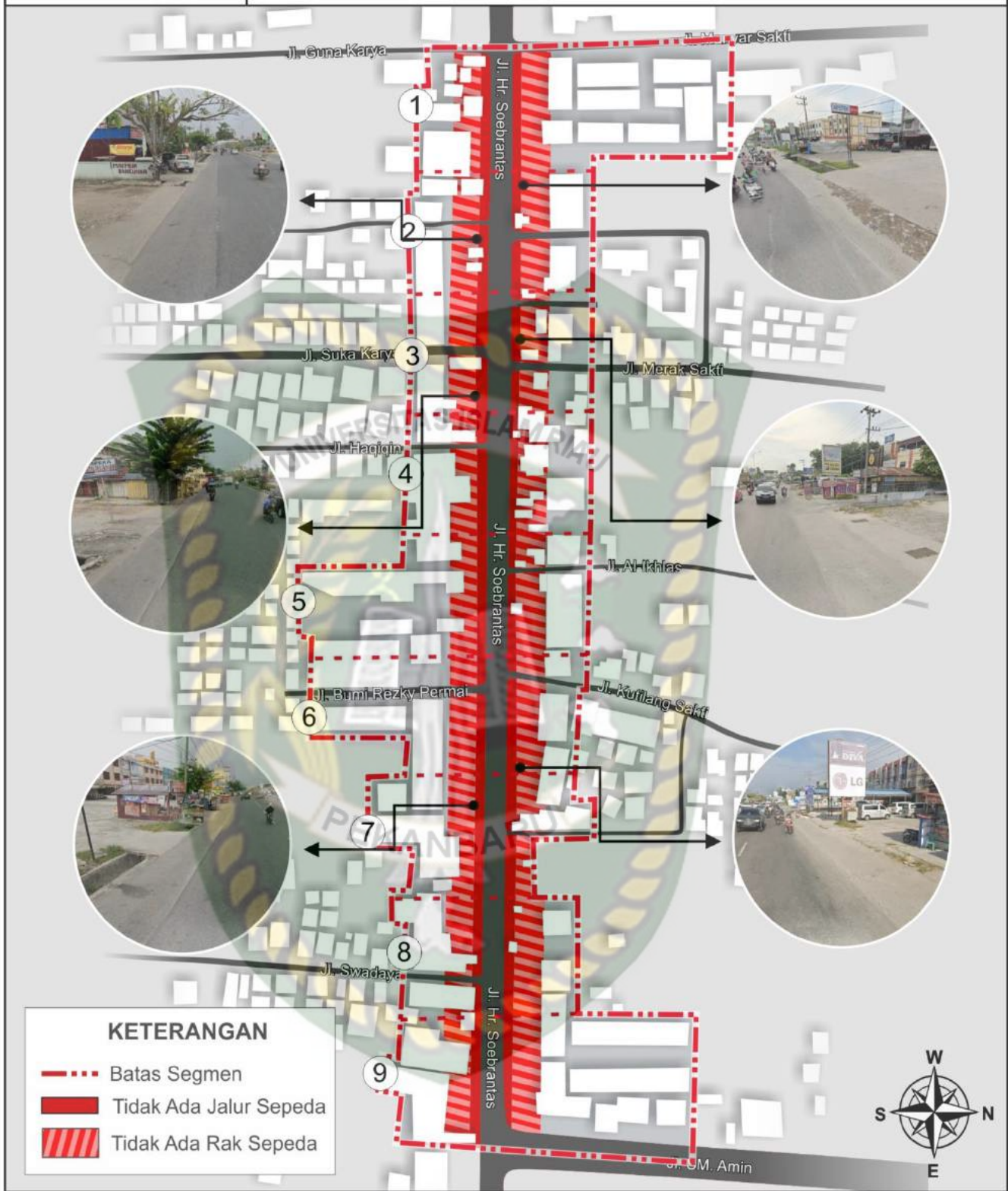
**Kriteria Khusus**

- Menyediakan bangku jalan di kedua sisi koridor jalan.
- Tempat sampah harus tersebar rata di sepanjang koridor.



Gambar 5.47

### Peta Mapping & Kriteria Khusus Fasilitas Sepeda Segmen 3



Perpustakaan Universitas Islam Riau  
Dokumen ini adalah Arsip Miilik :

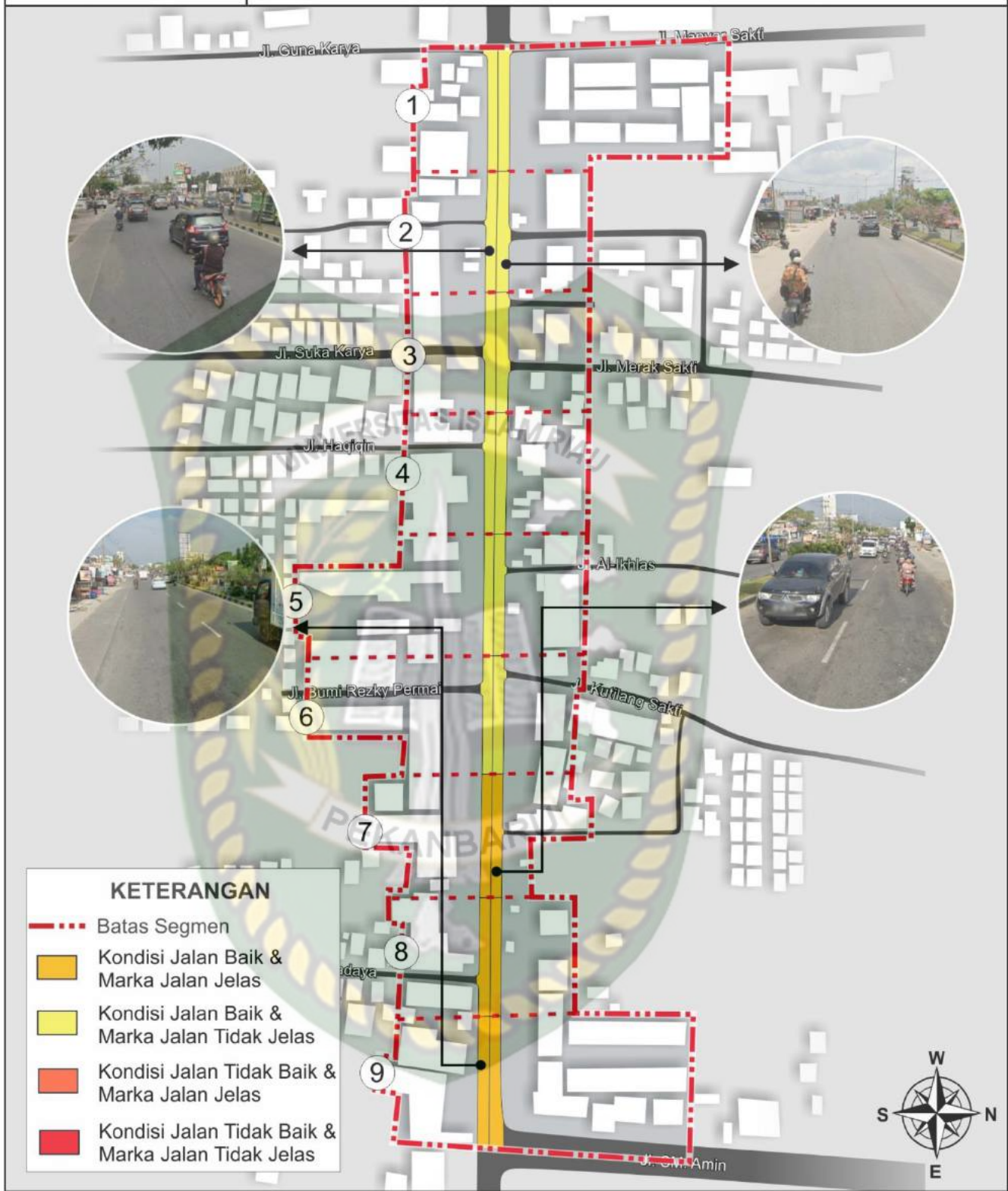
#### Kriteria Khusus

- Koridor harus menyediakan jalur khusus bagi pengguna sepeda yang nyaman dan aman.
- Koridor harus menyediakan fasilitas berupa rak sepeda atau tempat khusus untuk meletakkan sepeda



Gambar 5.48

### Peta Mapping & Kriteria Khusus Fasilitas Angkutan Jalan Segmen 3



Perpustakaan Universitas Islam Riau

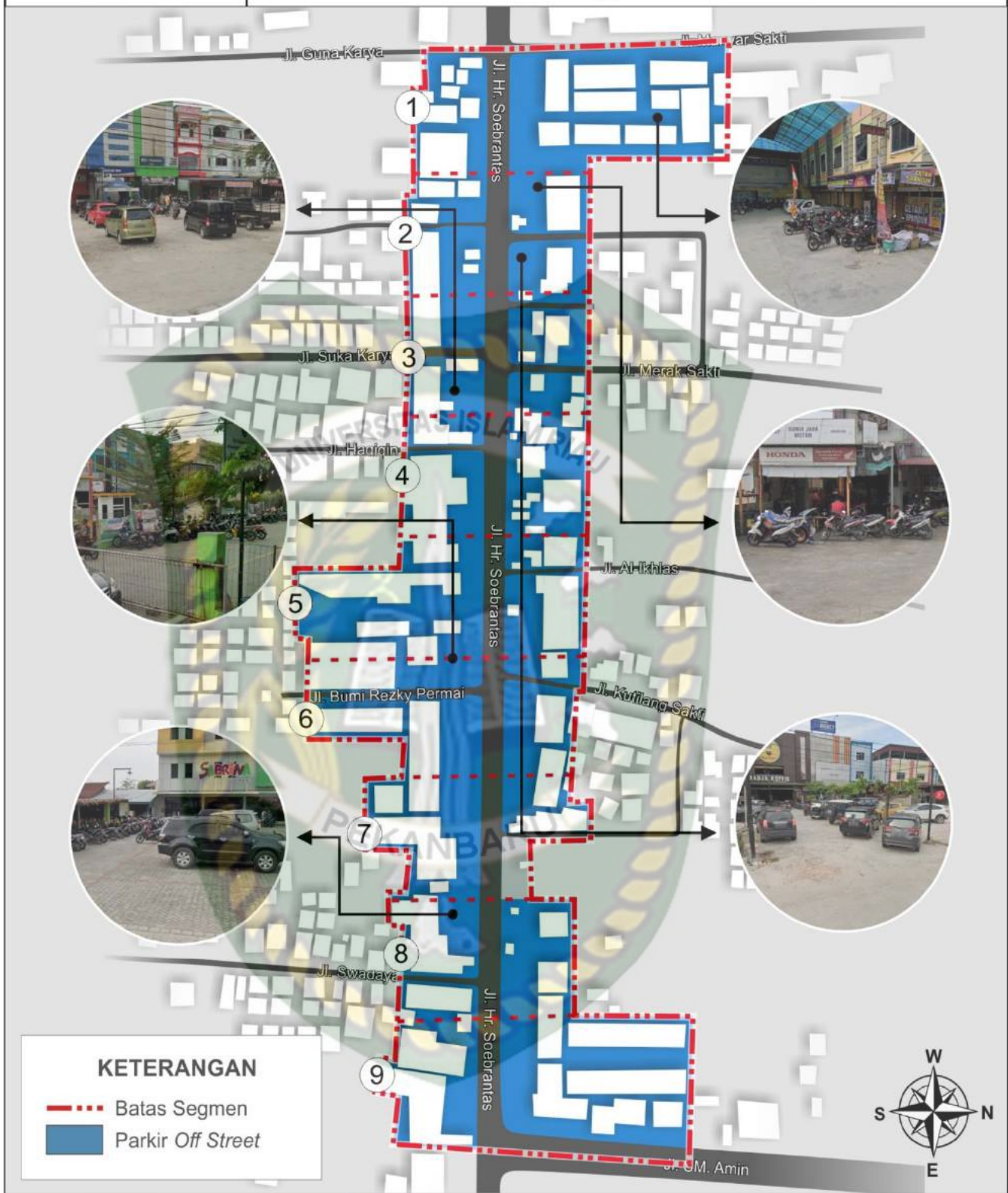
Dokumen ini adalah Arsip Miilik :

#### Kriteria Khusus

- Jalan harus dalam kondisi baik.
- Marka jalan harus terlihat jelas
- Lebar jalan harus sesuai dengan kapasitasnya.

Gambar 5.49

### Peta Mapping & Kriteria Khusus *Parkir Off Street* Segmen 3



Perpustakaan Universitas Islam Riau  
Dokumen ini adalah Arsip Milik :

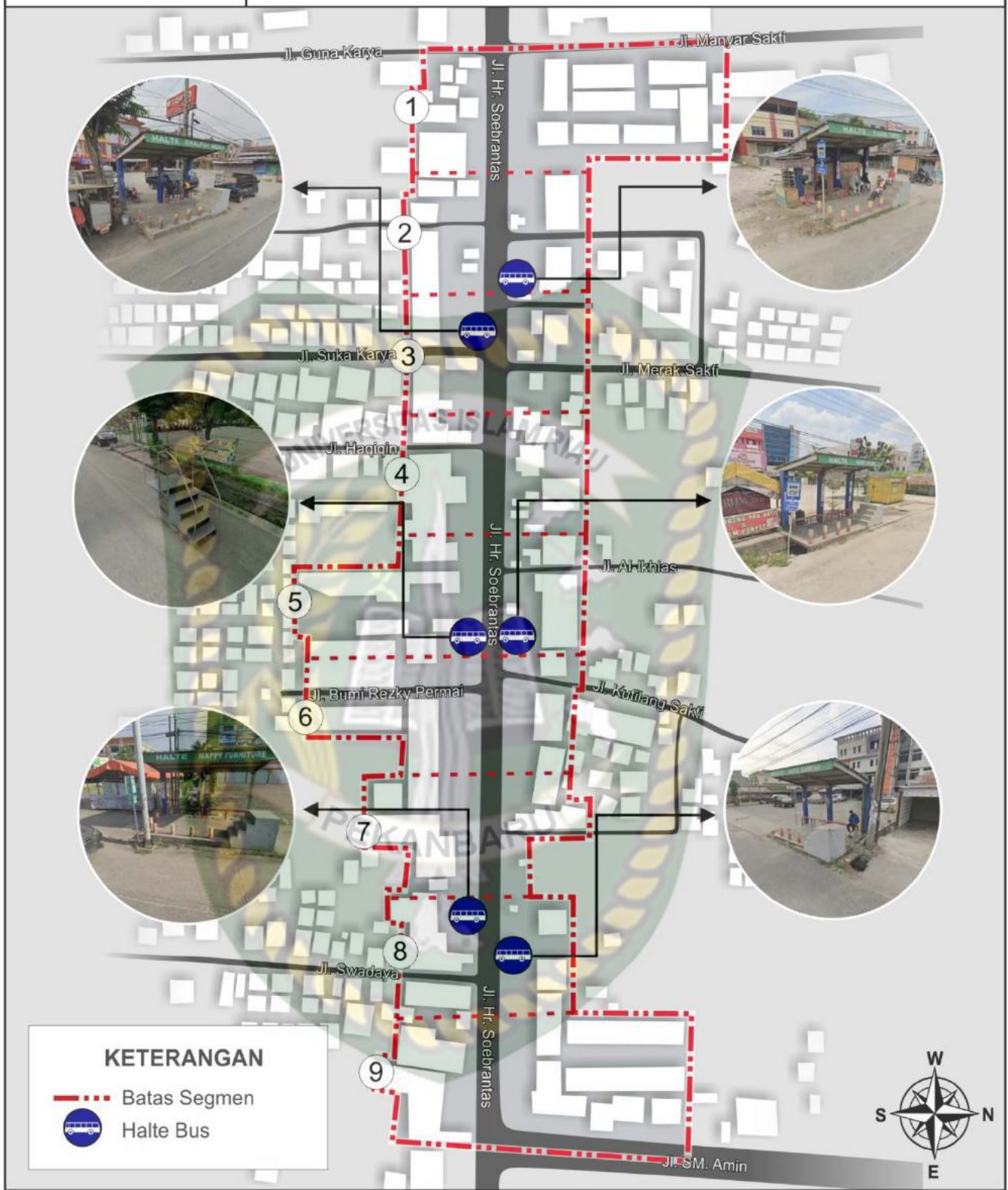
#### Kriteria Khusus

- Pada kawasan parkir tidak boleh terdapat bangunan lain.
- Garis parkir harus jelas
- Desain parkir harus sesuai dengan kapasitas.



Gambar 5.50

Peta Mapping & Kriteria Khusus Halte Bus Segmen 3



Dokumen ini adalah Arsip Milik :  
Perpustakaan Universitas Islam Riau

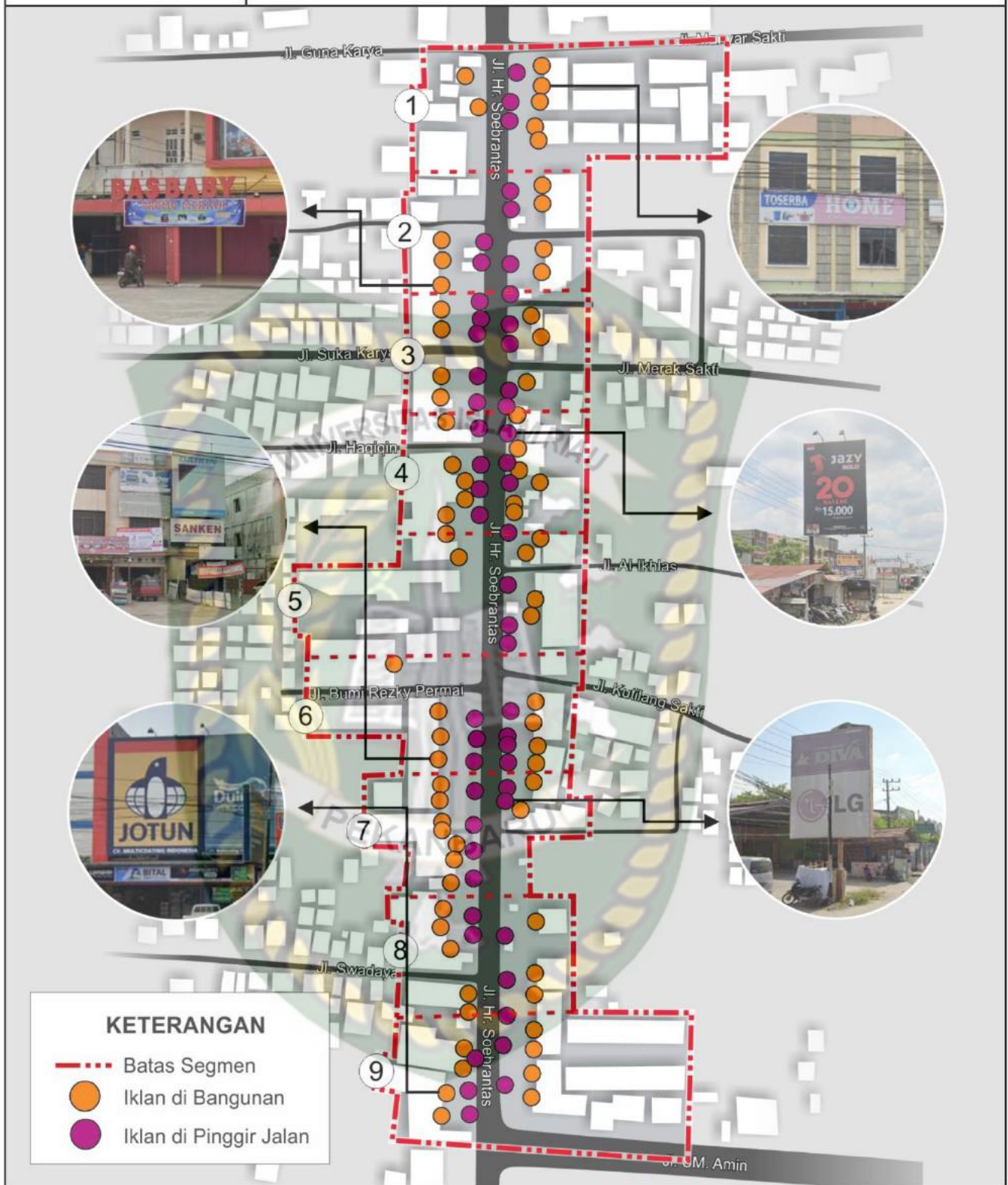
**Kriteria Khusus**

- Halte bus harus menyediakan peneduh, tempat duduk dan tong sampah.
- Halte bus tidak mengganggu lalu lalang para pejalan kaki.



Gambar 5.51

Peta Mapping & Kriteria Khusus Iklan dan Rambu Segmen 3



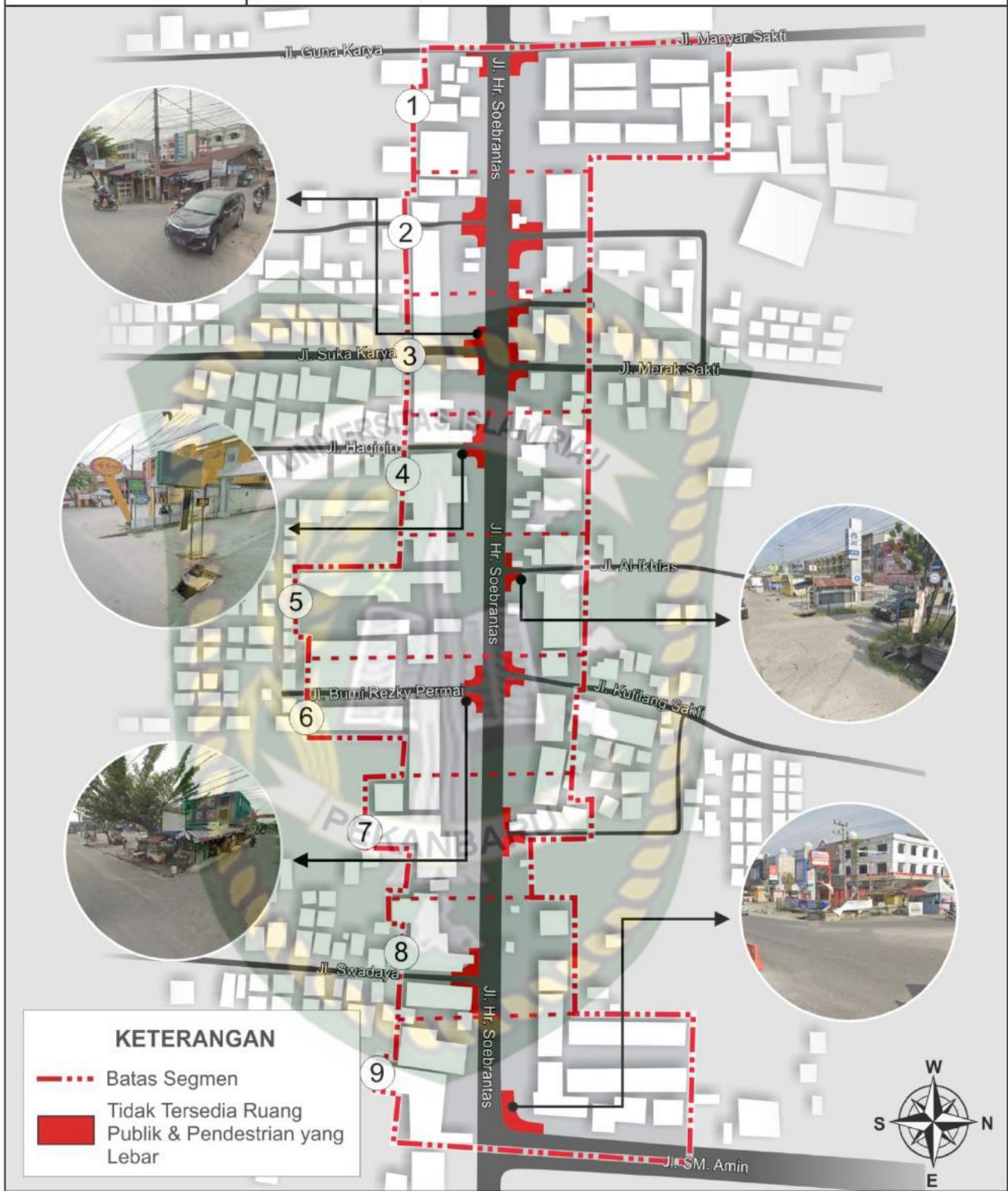
Kriteria Khusus

- Papan iklan/reklame tidak di letakan di pinggir jalan akan tetapi diletakan pada bangunan toko.
- Papan iklan/reklame harus jelas dan dapat di baca dari jarak 20 meter.



Gambar 5.52

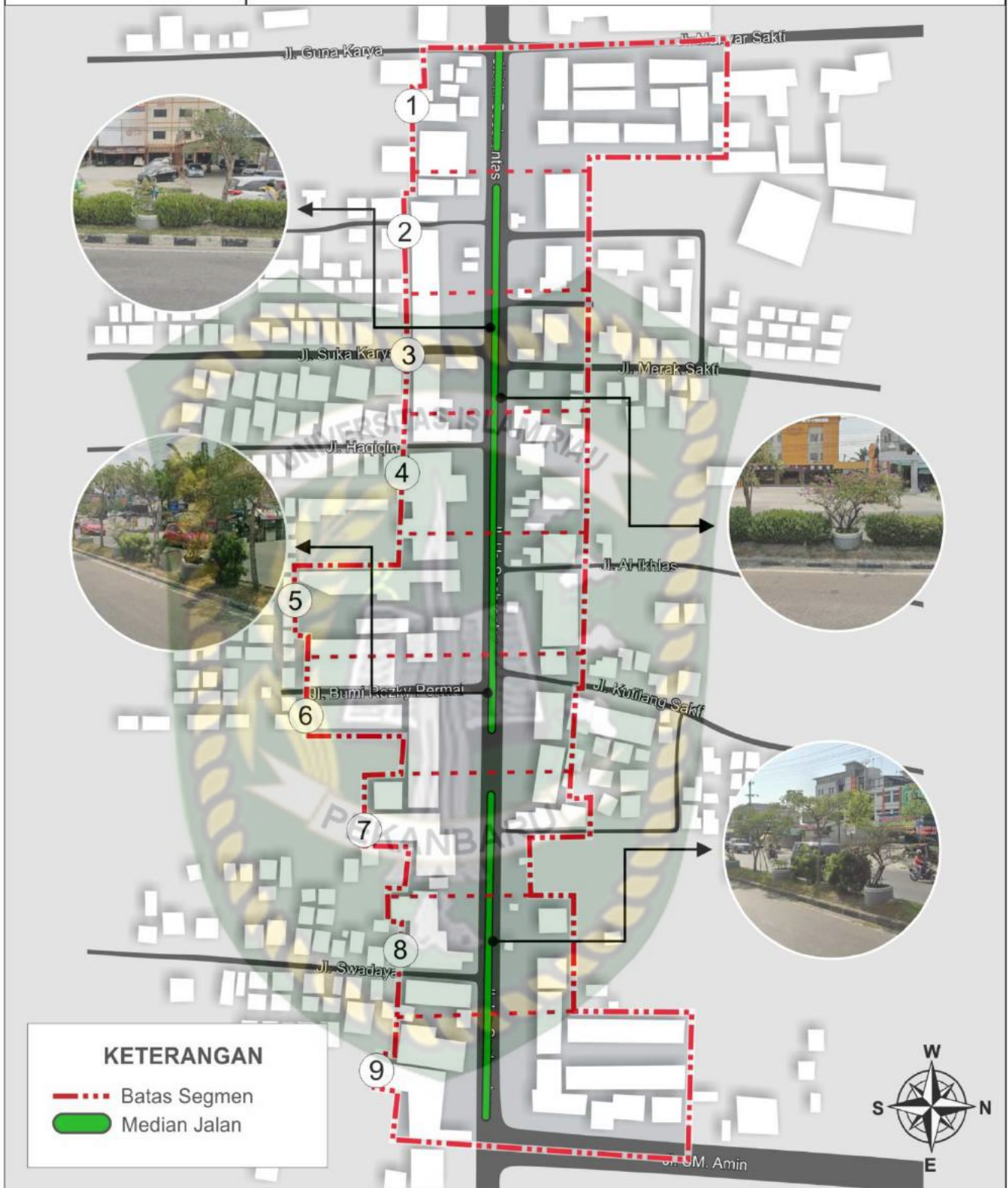
### Peta Mapping & Kriteria *Street Corners*/Sudut Jalan Segmen 3



Perpustakaan Universitas Islam Riau  
Dokumen ini adalah Arsip Milik :

**Kriteria Khusus**

- Setiap sudut jalan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas harus memiliki pedestrian yang lebar.
- Pada setiap sudut jalan di Koridor Jalan Hr. Soebrantas harus memiliki ruang publik.



Dokumen ini adalah Arsip Miilik :  
 Perpustakaan Universitas Islam Riau

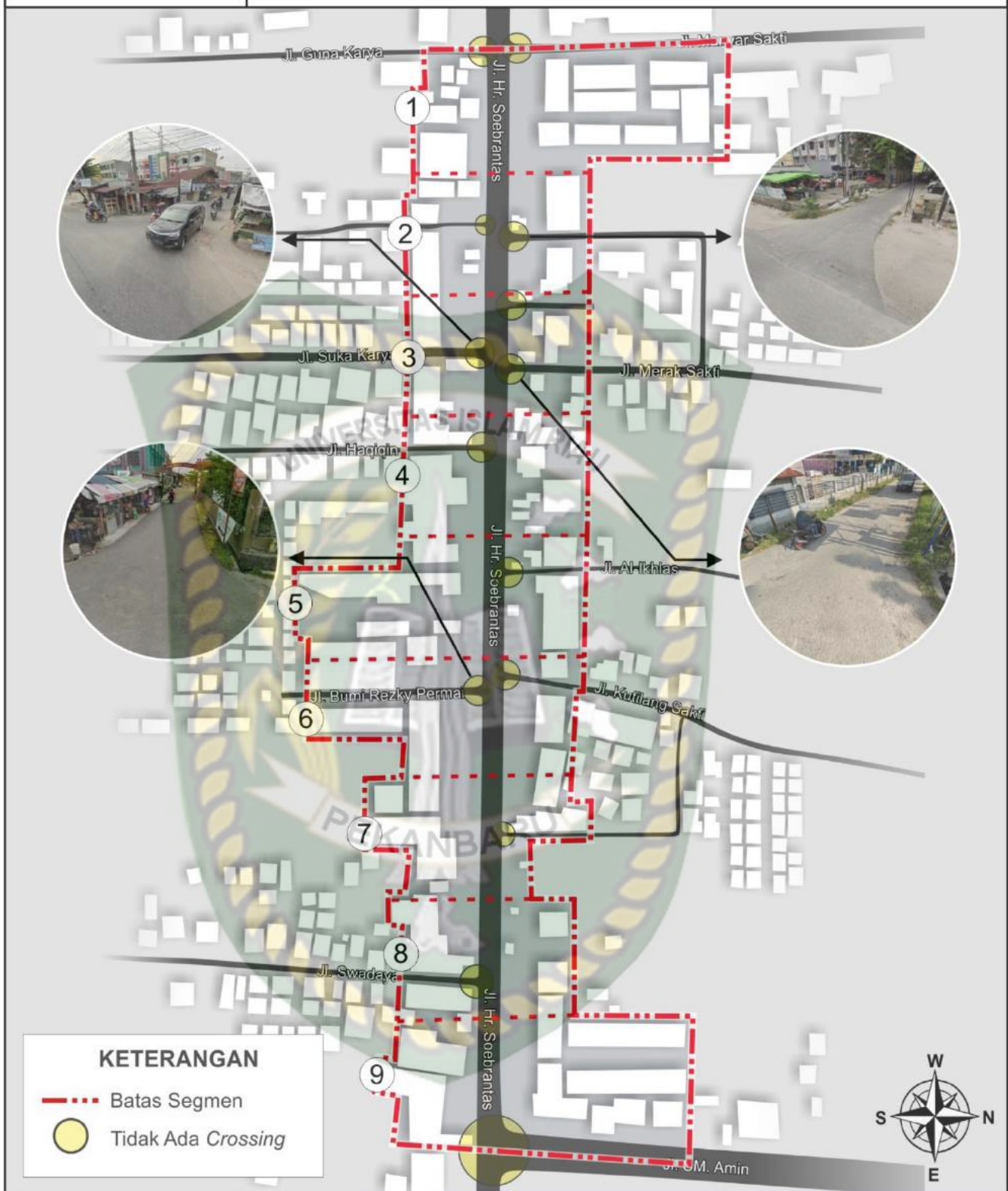
**Kriteria Khusus**

- Median jalan harus mampu meredam silau dari kendaraan yang berlawanan arah.
- Perlu menambahkan median sebagai pembatas jalur lambat dan cepat.



Gambar 5.54

Peta Mapping & Kriteria Khusus Persimpangan/*Crossing* Segmen 3



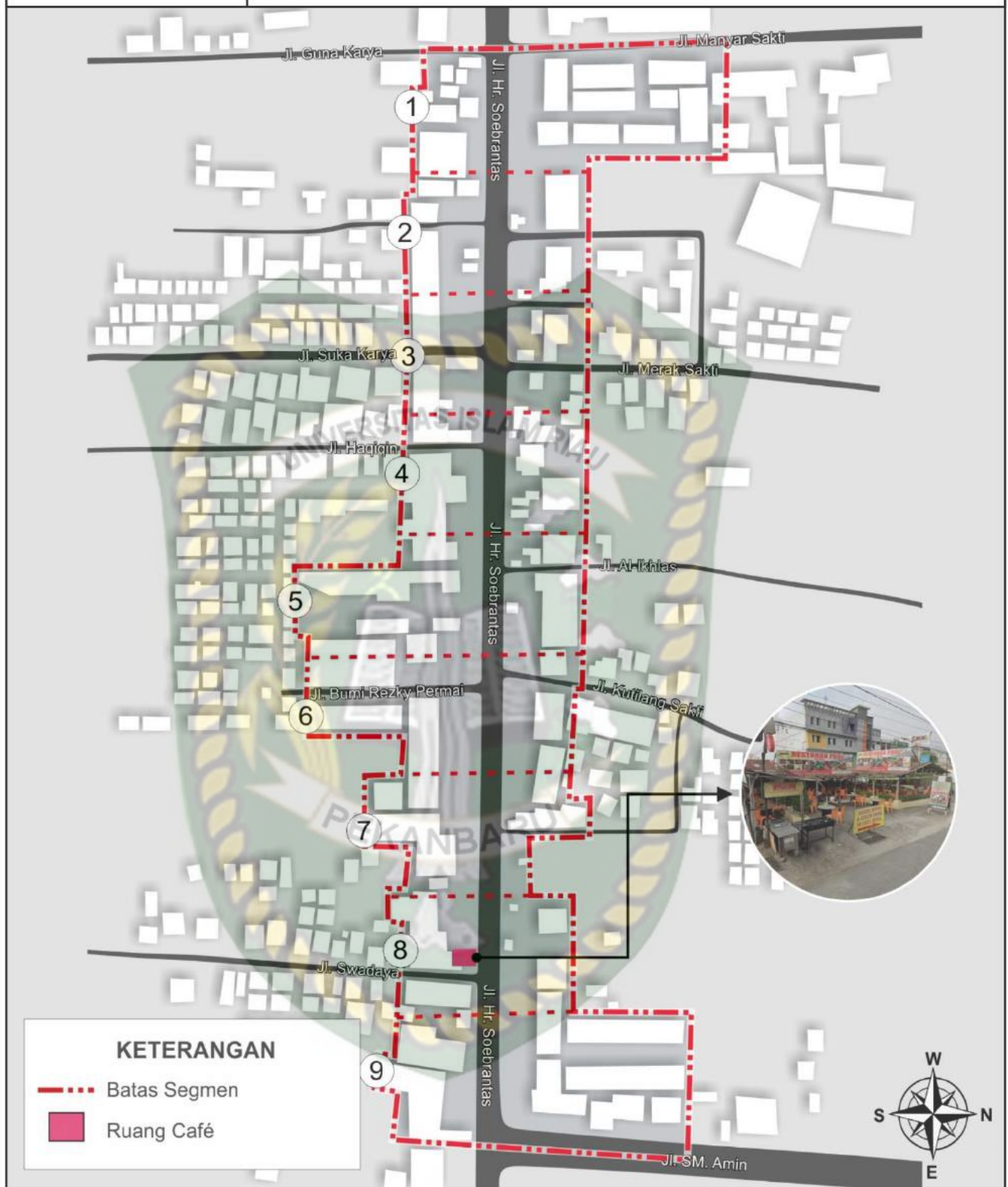
Dokumen ini adalah Arsip Milik :  
Perpustakaan Universitas Islam Riau

**Kriteria Khusus**

- Setiap *crossing*/atau persimpang harus menyediakan rambu dan *zebracross* untuk menyebrang.

Gambar 5.55

Peta Mapping & Kriteria Khusus Ruang Café Segmen 3



Dokumen ini adalah Arsip Miilik :  
Perpustakaan Universitas Islam Riau

**Kriteria Khusus**

- Setiap ruang café ditempatkan pada tepi bangunan dan tidak boleh menggunakan lahan parkir.



### 5.3 Konsep Perancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru

Setelah mendapatkan kriteria khusus dengan menggunakan analisis *Character Appraisal* dan *mapping*, maka tahap selanjutnya adalah menyusun sebuah konsep berdasarkan kriteria khusus yang telah ditentukan sesuai dengan elemen *streetscape*. Konsep desain akan di buat berdasarkan *best practice* atau melihat contoh penataan koridor yang sudah ada sebagai inspirasi desain untuk diterapkan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas. Selain itu, konsep desain yang akan dibuat disesuaikan juga dengan standar nasional indonesia (SNI) dan peraturan-peraturan yang berlaku. Sehingga didapatkan desain rancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.



**Gambar 5.56 Proses Perumusan Konsep Rancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru**

*Sumber: Hasil Analisis 2020*

Konsep yang akan dibuat pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru mengusung tema *Safer Swift Commercial Area* yaitu koridor yang aman, nyaman dan lancar. Seluruh elemen yang akan dijadikan konsep pada koridor ini akan berfokus pada kenyamanan seluruh pengguna koridor. Salah satunya dengan mendesain beberapa elemen *streetscape* agar memiliki fungsi pelindung untuk mencegah ataupun meminimalisir berbagai macam kecelakaan sehingga pengguna



koridor merasa lebih aman (*safe*). Selain itu konsep yang akan dibuat juga berinovasi pada bagaimana merancang suatu kawasan untuk menciptakan kelancaran (*swift*) dalam berbagai jenis kegiatan baik itu dalam keadaan berjalan kaki, berkendara, dan aktifitas-aktifitas lainnya pada koridor.

Dengan fungsi dan inovasi tersebut diharapkan konsep yang akan dibuat dapat menciptakan desain rancangan ruang koridor yang nyaman. Seperti memisahkan antara jalur cepat dengan jalur lambat merupakan suatu tindakan untuk menciptakan kelancaran lalu lintas yang membuat pengguna kendaraan lebih nyaman. Contoh lainnya adalah pengadaan jalur hijau pada tepi jalan yang dapat berfungsi sebagai daerah resapan dan tempat penanaman pohon, ternyata juga memiliki fungsi keamanan yaitu sebagai pembatas antara jalur kendaraan dan jalur pedestrian agar tidak terjadi kecelakaan. Dengan begitu para pejalan kaki lebih merasa nyaman untuk berjalan kaki pada koridor. Maka dari itu konsep ini disebut dengan *Safer Swift Comercial Area* dengan tujuan utamanya yaitu menciptakan kenyamanan bagi seluruh pengguna koridor.

Berdasarkan elemen yang mendapatkan kriteria khusus pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru, ada banyak peraturan-peraturan yang akan disesuaikan untuk membuat konsep rancangan diantaranya seperti Standar Nasional Indonesia (SNI) terkait tentang tata cara perencanaan fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan dan geometri jalan perkotaan. Selain itu konsep juga akan disesuaikan dengan berbagai macam peraturan menteri berdasarkan elemen yang akan dirancang seperti peraturan menteri nomor 06/PRT/M/2007 tentang pedoman umum rencana tata bangunan dan lingkungan, peraturan menteri pekerjaan umum nomor 05/PRT/M/2008 tentang pedoman penyediaan dan pemanfaatan ruang

terbuka hijau di kawasan perkotaan serta masih banyak lagi. Sementara itu *best practice* yang akan menjadi contoh sebagai masukan dalam membuat konsep rancangan pada koridor ini diantaranya adalah desain Koridor Jalan Malioboro Yogyakarta, Jalan Ir H. Juanda (Dago) Bandung, Jalan Bolivar Colombia, Jalan Lonsdale Australia, dan desain Jalan Powell Street California.

Proses awal untuk membuat konsep rancangan koridor, yang dilakukan terlebih dahulu adalah desain struktur dari Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru terlebih dahulu. Pada struktur Koridor Jalan Hr. Soebrantas akan di dibagi menjadi 2 zona yaitu zona ujung dan zona tengah karena koridor ini memiliki dua karakteristik yang berbeda. Zona ujung terletak pada sisi barat dan timur Koridor Jalan Hr. Soebrantas yang mana pada zona tersebut secara keseluruhan dipadati oleh bangunan komersial. Sedangkan zona tengah terletak di antara zona ujung yang mana zona tersebut lebih rindang dikarenakan banyak lahan kosong dan bersebelahan langsung dengan RTH milik Universitas Riau.



**Gambar 5.57** Pembagian Zona Koridor Jalan Hr. Soebrantas

*Sumber: Hasil Analisis 2020*

Struktur koridor yang akan dibuat pada zona ujung ini disesuaikan dengan kondisi eksisting meliputi median jalan, jalur kendaraan bermotor, jalur sepeda, jalur pedestrian, lahan parkir hingga bangunan. Sedangkan komposisi struktur koridor pada zona tengah dibuat berbeda hanya pada sisi utara koridor yang mana sisi ini tidak memerlukan lahan parkir pada lahan yang kosong. Berikut merupakan Struktur Koridor Jalan Hr. Soebrantas berdasarkan karakteristiknya.



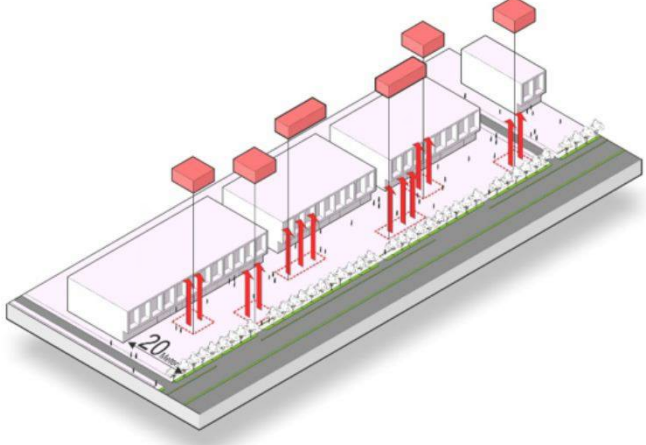
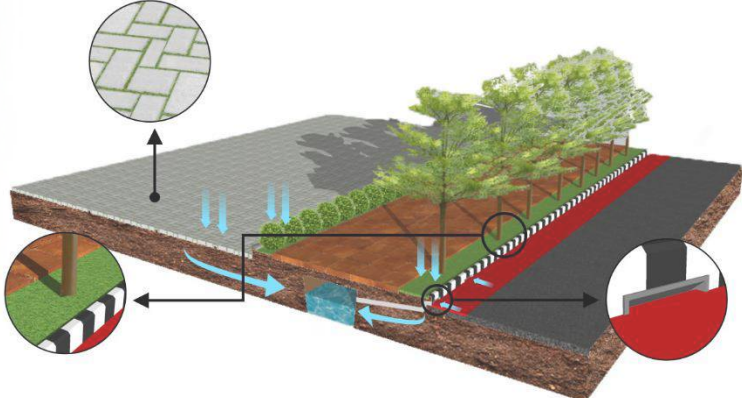
**Gambar 5.58 Struktur Koridor Jalan Hr. Soebrantas pada Zona Ujung**  
*Sumber: Hasil Analisis 2020*

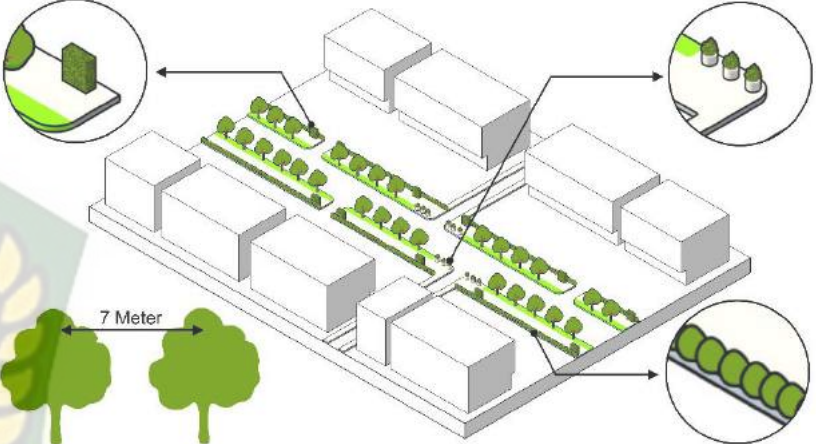
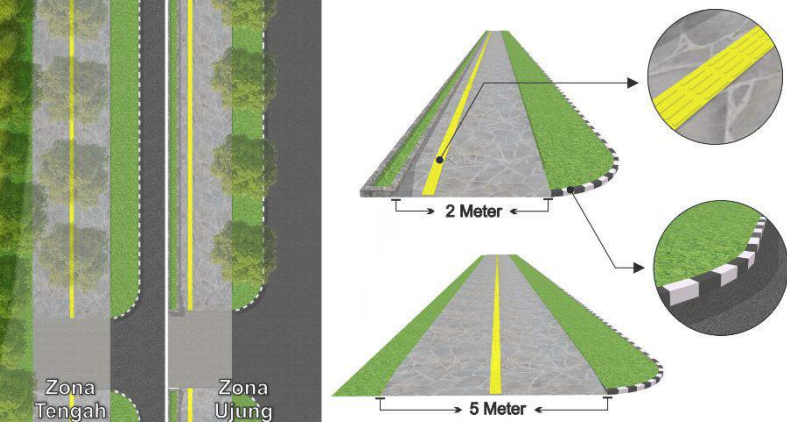


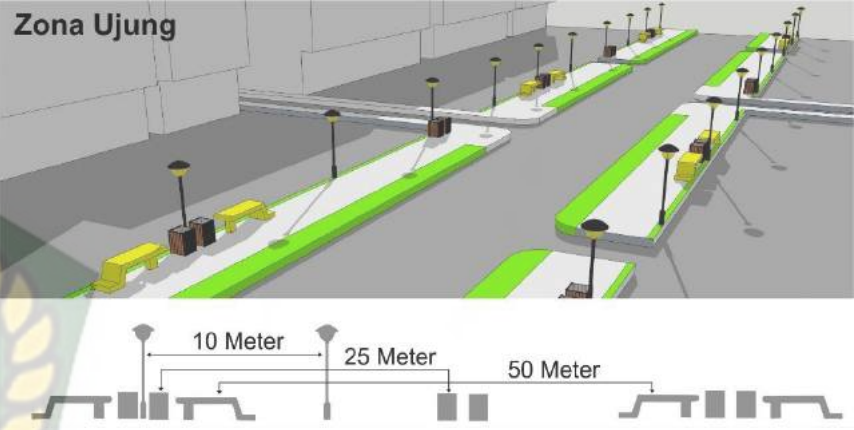
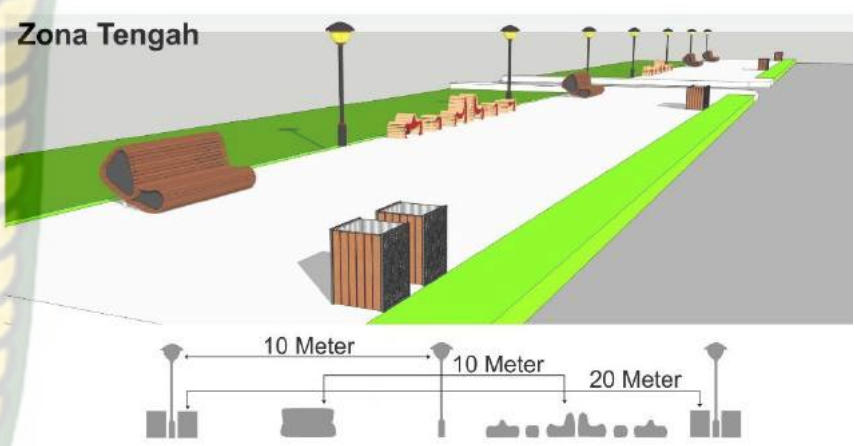
**Gambar 5.59 Struktur Koridor Jalan Hr. Soebrantas pada Zona Tengah**  
*Sumber: Hasil Analisi 202*



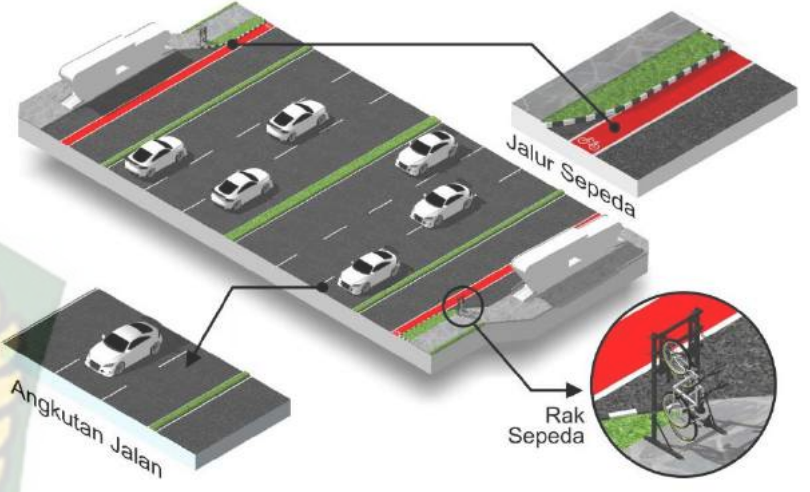

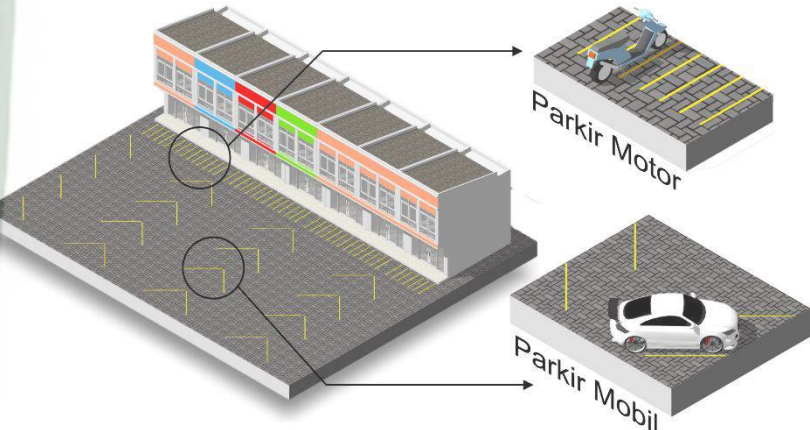
**Tabel 5.15 Konsep Desain Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru**

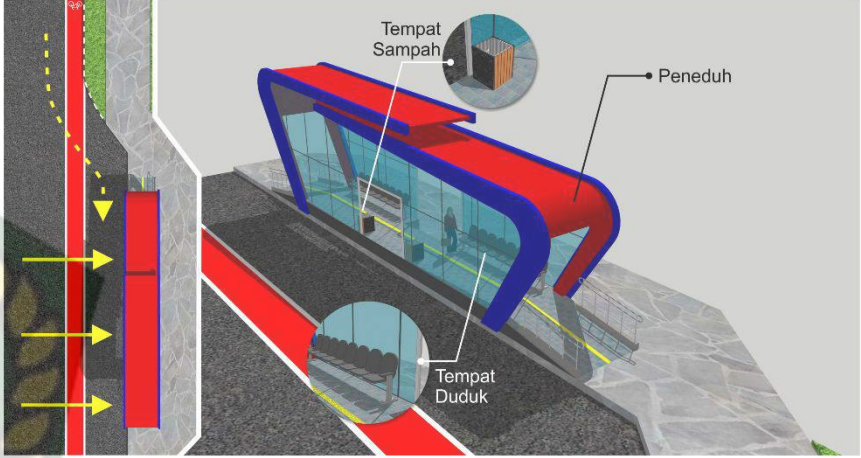

Elemen	Kosep	Desain
Tata Guna Lahan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sesuai dengan Dokumen Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Tampan, Setiap bangunan yang terdapat pada koridor harus memiliki sempadan bangunan selebar 20 meter.</li> <li>2. Tidak boleh terdapat bangunan lain di depan toko khususnya pada area parkir.</li> </ol>	
Green Infrastructure	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Permukaan tanah yang terdapat di depan bangunan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas harus di tutupi dengan paving blok.</li> <li>2. Pada tepi trotoar harus menyediakan lubang sirkulasi air untuk mencegah genangan air pada jalan.</li> </ol>	

Elemen	Kosep	Desain
<p>Pohon dan Lanskap</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pohon diletakkan pada sabuk hijau untuk zona ujung dan di tengah jalur pedestrian untuk zona tengah.</li> <li>2. Jenis pohon harus bermasa daun padat, tidak mudah tumbang dan cabang pohon tidak merunduk seperti jenis pohon Kiara Payung, Tanjung, dan Bungur.</li> <li>3. Pohon di tanam secara berbaris.</li> <li>4. Menyediakan tanaman hias pada setiap sudut jalan.</li> <li>5. Menyediakan beberapa titik <i>vertical garden</i>.</li> <li>6. Pohon diletakkan sejajar dengan jarak 7 meter dari satu pohon ke pohon lainnya.</li> </ol>	
<p>Jalur Pejalan kaki</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lebar jalur pejalan kaki pada zona tengah adalah 5 meter sedangkan pada zona ujung selebar 2 meter.</li> <li>2. Menyediakan tepi trotoar yang lebih tinggi dari badan jalan sebagai pembatas jalur pejalan kaki.</li> <li>3. Jalur disabilitas digabung bersama jalur pejalan kaki dengan menyediakan fasilitas khusus untuk penyanggah disabilitas.</li> </ol>	


Elemen	Kosep	Desain
<p>Pedestrian Amenities</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tempat duduk dapat digunakan oleh seluruh pejalan kaki.</li> <li>2. Tempat duduk di desain <i>simple</i> dan berpasangan.</li> <li>3. Tempat duduk disebar di sepanjang koridor dengan jarak per 50 meter pada zona ujung dan 10 meter pada zona tengah.</li> <li>4. Tempat sampah terbuat dari material besi dan kayu.</li> <li>5. Tempat sampah terdiri tempat sampah organik dan non organik.</li> <li>6. Tempat sampah diletakkan setiap jarak 25 meter pada zona ujung dan 20 meter pada zona tengah.</li> <li>7. Lampu jalan diletakkan setiap 12.5 meter pada zona ujung dan 10 meter pada zona tengah.</li> </ol>	<div style="display: flex; flex-direction: column;"> <div style="margin-bottom: 20px;"> <p><b>Zona Ujung</b></p>  </div> <div> <p><b>Zona Tengah</b></p>  </div> </div>



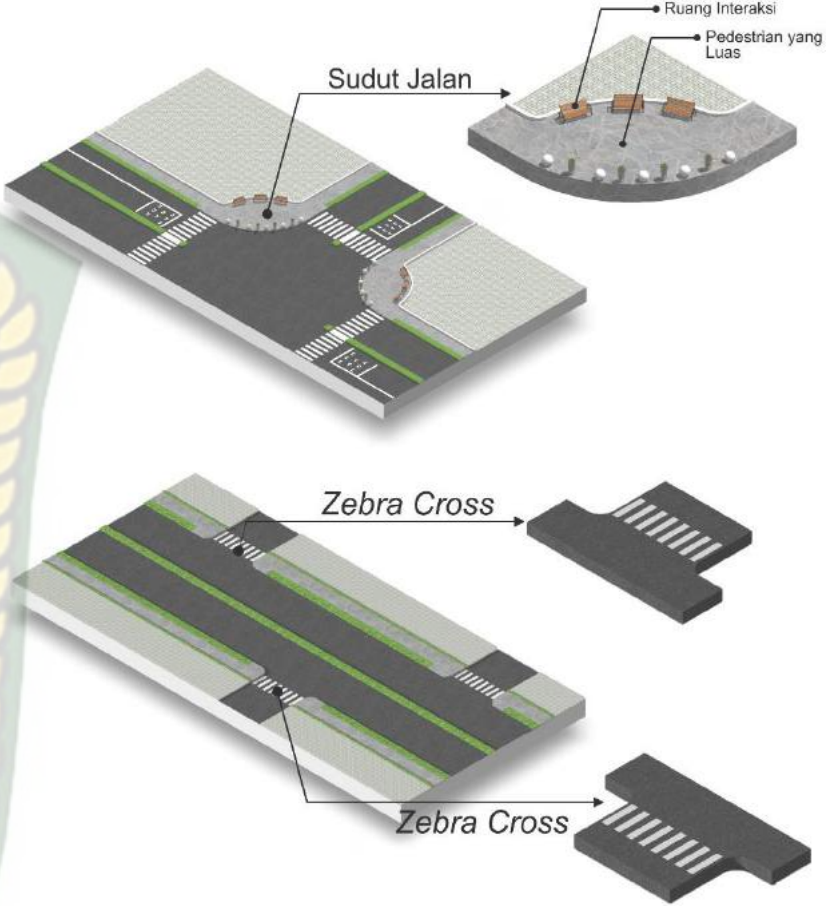
Elemen	Kosep	Desain
<p>Jalur dan Rak Sepeda</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jalur sepeda di letakan pada badan jalan.</li> <li>2. Marka jalur sepeda menggunakan warna merah kontras dengan gambar sepeda berwarna putih.</li> <li>3. Lebar jalur selebar 1 meter.</li> <li>4. Rak sepeda diletakan di setiap halte bus.</li> </ol>	 <p>The diagram illustrates a road layout with a dedicated bicycle lane. The lane is marked with a red border and a white bicycle symbol. A circular inset shows a bicycle rack installed at a bus stop. Labels include 'Jalur Sepeda' and 'Rak Sepeda'.</p>
<p>Cariagway/Angkutan Jalan</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jalan terdiri dari 2 jalur dan 6 lajur yang mana setiap jalur memiliki 1 jalur lambat.</li> <li>2. Setiap lajur memiliki lebar 3 meter.</li> <li>3. Pada jalur lambat memiliki lebar 3 meter.</li> </ol>	 <p>The diagram shows a road with multiple lanes. A specific lane is labeled 'Angkutan Jalan' (Road Transport). Labels include 'Angkutan Jalan' and 'Rak Sepeda'.</p>
<p>Parkir Off Street</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pola parkir yang digunakan untuk kendaraan roda dua adalah pola parkir kendaraan satu sisi dengan membentuk sudut 90° yang diletakan tepat di depan pertokoan.</li> <li>2. Pola parkir yang digunakan untuk kendaraan roda empat adalah pola parkir kendaraan dua sisi dengan membentuk sudut 30°, 45°, 60°.</li> </ol>	 <p>The diagram shows an off-street parking area with designated spots for motorcycles and cars. Labels include 'Parkir Motor' and 'Parkir Mobil'.</p>

Elemen	Kosep	Desain
Halte Bis	<ol style="list-style-type: none"> <li>Halte bus diletakan menjorok kedalam agar tidak mengganggu lalu lintas kendaraan.</li> <li>Halte bus diletakan di sebelah jalur pejalan kaki agar tidak mengganggu para pejalan kaki.</li> <li>Tempat sampah disediakan di sebelah halte bus.</li> <li>Setiap halte bus harus menyediakan atap penehuh dan tempat duduk.</li> </ol>	
Iklan dan Rambu	<ol style="list-style-type: none"> <li>Setiap papan nama pertokoan ataupun periklanan di letakan pada bagian depan bangunan toko agar koridor lebih nyaman di pandang dan menarik.</li> </ol>	

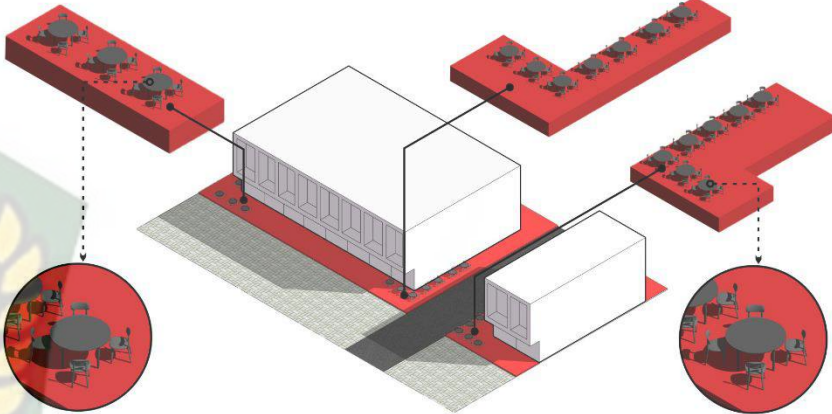


Elemen	Kosep	Desain
<p>Median Jalan</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Median jalan akan di tambah pada tepi jalan yaitu diantara jalur lambat dan jalur cepat yang di sebut sebagai pemisah luar.</li> <li>2. Pada median pemisah tengah perlu menambahkan tanaman bermasa daun padat yang berfungsi sebagai penahan silau lampu kendaraan dari arah yang berlawanan.</li> <li>3. Tanaman berjenis perdu/semak yang ditanam dengan rapat dengan ketinggian 1.5 meter seperti tanaman Bogenvil, Kembang Sepatu, Olender, dan tanaman Nusa Indah.</li> <li>4. Pada median pemisah luar akan ditanam tanaman berjenis perdu/semak dengan tinggi 60 cm.</li> </ol>	 <p>The diagram illustrates the design of a road median. It features a 3D perspective view of a road with a central median strip. The median is divided into two sections: 'Pemisah Tengah' (Middle Separator) and 'Pemisah Luar' (Outer Separator). The 'Pemisah Tengah' section is shown with a dense planting of tall, leafy plants. The 'Pemisah Luar' section is shown with shorter, bushy plants. Below the 3D view, a side view of the road shows cars in the lanes and the placement of the plants along the median.</p>
<p>Sudut Jalan/<i>Street Corners</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sudut jalan dengan pedestrian lebar di buat hanya pada persimpangan besar saja. Seperti simpang tiga tobek gadang dan simpang 4 garuda sakti.</li> <li>2. Setiap sudut jalan memberikan fasilitas seperti tempat duduk untuk menciptakan ruang interaksi.</li> <li>3. Pada tepi sudut jalan di letakan bola-bola beton sebagai pembatas antara trotoar dan jalur kendaraan bermotor.</li> </ol>	



Elemen	Kosep	Desain
<p>Persimpang</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Setiap persimpangan harus menyediakan fasilitas penyeberangan seperti <i>zebra cross</i> untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki.</li> <li>2. Panjang <i>zebra cross</i> minimal 2,5 meter dengan lebar 40 sentimeter dan jarak garis antar celah 30 sentimeter.</li> <li>3. Persimpangan harus menyediakan rambu penyebrangan untuk pejalan kaki.</li> </ol>	 <p>The diagram illustrates two key design elements for pedestrian safety at road intersections. The top part shows a 3D perspective of a road corner labeled 'Sudut Jalan'. It features a designated 'Ruang Interaksi' (interaction space) and a 'Pedestrian yang Luas' (wide pedestrian area) to facilitate safe crossing. The bottom part shows a 3D perspective of a road with 'Zebra Cross' markings, with callouts pointing to the specific crosswalk patterns.</p>

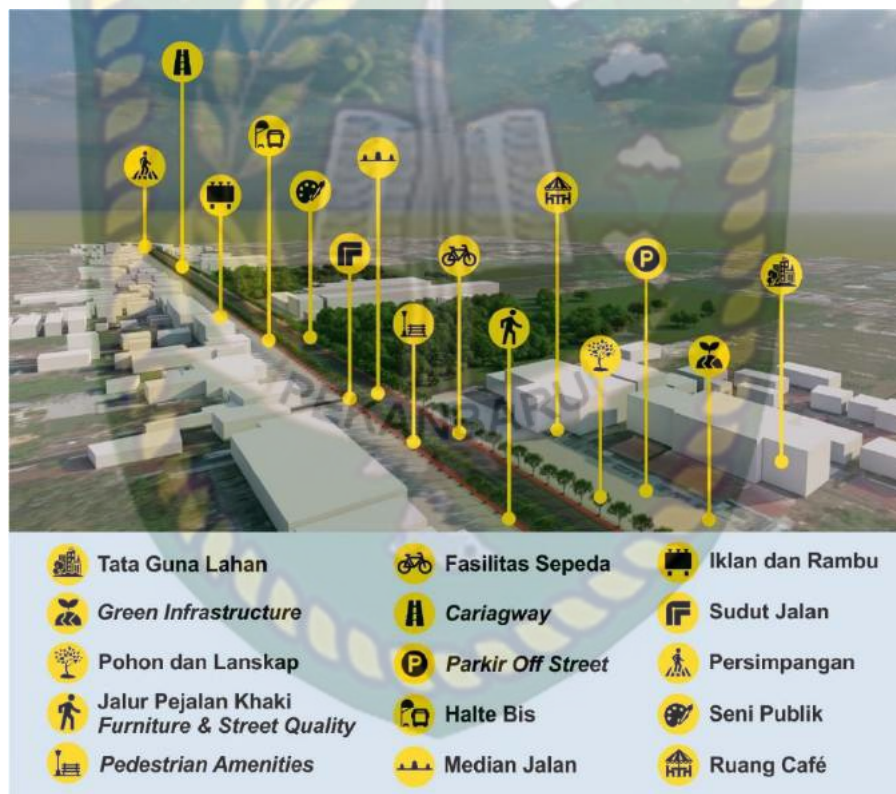
Elemen	Kosep	Desain
<p style="text-align: center;">Seni Publik</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seni publik di diberikan tepat di sekitar pintu masuk Universitas Riau dan pintu gerbang sebelah barat Kota Pekanbaru tepatnya di Simpang Empat Garuda Sakti.</li> <li>2. Untuk sekitaran pintu masuk Universitas Riau seni publik dibuat pada jalur pedestrian berupa kali grafi atau gambar dengan motif grafis dan warna yang menarik. Motif gambar dan kali grafi didasari dari corak-corak khas kebudayaan Melayu seperti Pucuk Rebung Kuntum Dewa, Pucuk Rebung Kuntum Mambang, Naga Naga, Kuntum Bujang, Kuntum Bersanding, Telingkai Pucuk, Bunga Kundur dan Kelopak Jambu.</li> <li>3. Pada simpang empat garuda sakti, seni publik yang di rancang merupakan sebuah tugu penanda dengan motif dan ukiran khas Melayu. Corak yang di gunakan pada tugu adalah Corak Pucuk Rebung Kuntum Dewa dan Corak Naga Naga. Sedangkan pada bagian bawah tugu menggunakan motif bercorak Pucuk Rebung Kuntum Mambang.</li> <li>4. Warna yang digunakan pada tugu juga merupakan warna-warna ciri khas Melayu Riau yaitu Merah, Kuning dan Hijau.</li> <li>5. Setiap kelopak tugu dirancang dapat berputar apabila dihembus angin. putaran tersebut juga dirancang menghasilkan</li> </ol>	

Elemen	Kosep	Desain
<p>Ruang Cafe</p>	<p>tenaga listrik untuk memenuhi kebutuhan listrik di sekitar tugu seperti lampu jalan.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ruang café disediakan di tepi bangunan.</li> <li>2. Ruang café tidak banyak memakan ruang parkir.</li> </ol>	

Sumber: Hasil Penggambaran 2020



Berdasarkan tabel konsep rancangan di atas diketahui terdapat 15 elemen yang perlu dirancang untuk menciptakan koridor yang baik dan nyaman. Elemen-elemen tersebut antara lain adalah Tata guna lahan, *green Infrastructure*, jalur pedestrian, *pedestrian amenities*, fasilitas sepeda, *parkir off street*, halte bus, median jalan, sudut jalan, persimpangan, rambu dan iklan, seni publik, ruang café. Semua konsep yang dirancang telah disesuaikan dengan standar nasional Indonesia dan peraturan-peraturan yang berlaku diantaranya seperti peraturan pemerintah, peraturan menteri hingga peraturan daerah.



**Gambar 5.60 Elemen-elemen Konsep Rancangan Koridor Jalan Hr.Soebrantas**

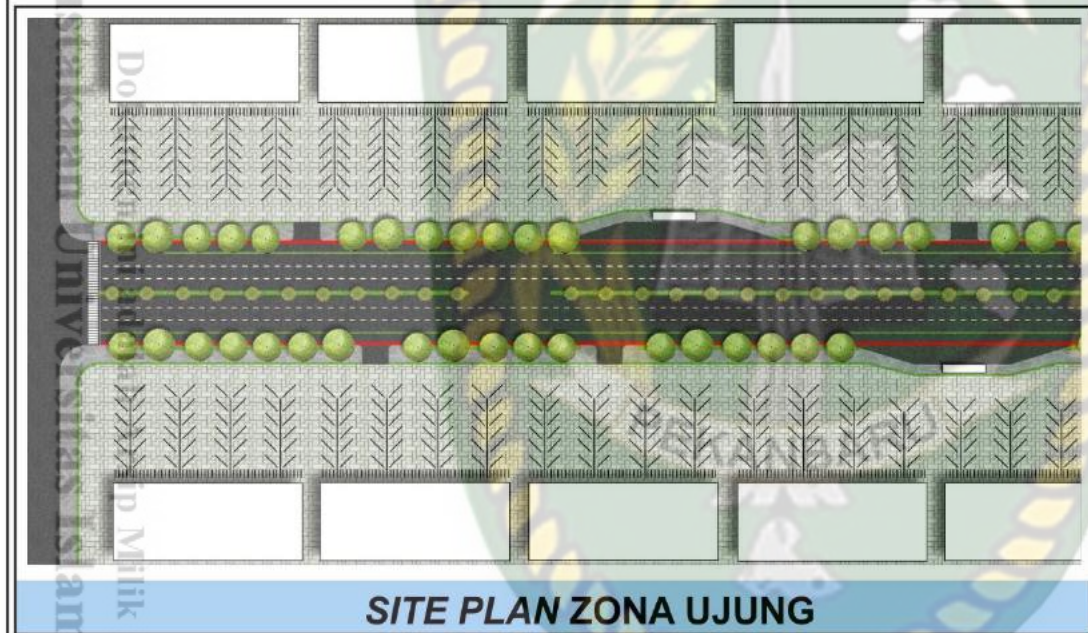
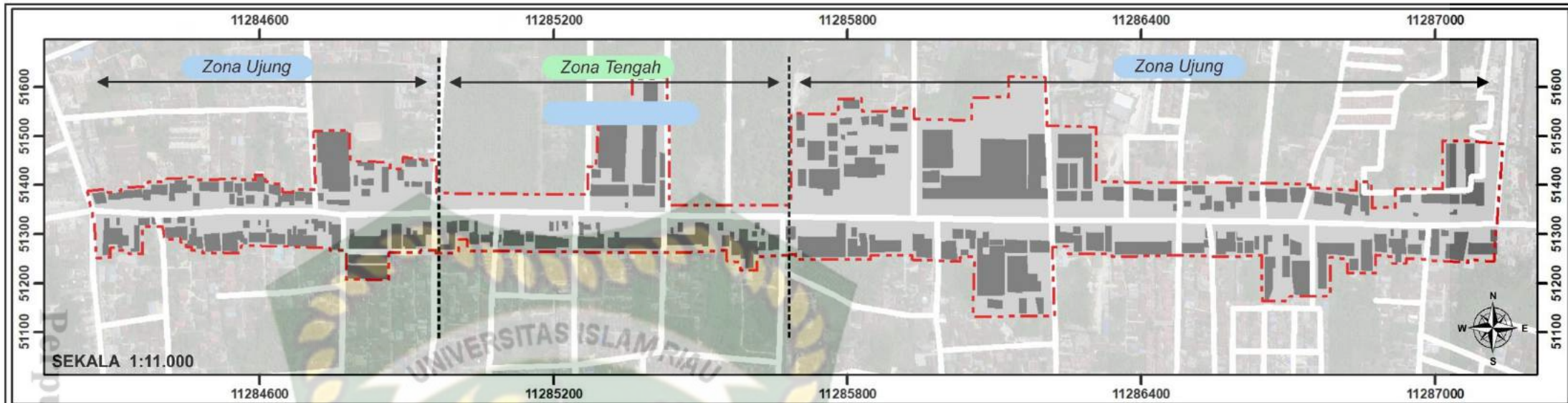
Sumber: Hasil Penggambaran 2020

#### 5.4 Hasil Rancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru

Rancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru didasarkan oleh konsep yang sudah disusun sebelumnya. Dari hasil konsep yang telah disusun berdasarkan kriteria khusus di dapat Rancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru terdiri dari beberapa elemen yaitu Tata guna lahan, *Green Infrastruktur*, pohon dan lanskap, jalur pejalan kaki, *pedestrian amenities*, jalur dan rak sepeda, *cariagway*/angkutan jalan, *parkir off street*, halte bis, iklan dan rambu, median jalan, sudut jalan/*street corners*, persimpangan/*crossing*, seni publik dan ruang café. Elemen-elemen tersebut dipilih berdasarkan kondisi eksisting di lapangan yang mana sebagian elemen sudah ada namun belum sesuai dengan kriteria dan sebagian lainnya belum ada. Diharapkan rancangan ini akan menjadi model yang dapat diterapkan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru sebagai acuan bagaimana menata suatu koridor yang hidup dengan kegiatan Interaksi sosial yang baik dan nyaman bagi seluruh pengguna koridor.

Berdasarkan konsep yang disusun, Koridor Jalan Hr. Soebrantas dibagi menjadi dua zona yaitu zona ujung dan zona tengah. Setiap zona memiliki karakteristik yang berbeda sehingga rancangan yang di buat akan sedikit berbeda namun tetap menggunakan elemen yang sama. Berikut merupakan gambar *site plan* pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas berdasarkan zonanya.





**GAMBAR 5.12**

**SITE PLAN KORIDOR JALAN HR. SEOBRANTAS PEKANBARU**



#### 5.4.1 Tata Guna Lahan

Dilihat dari kondisi eksistingnya, penggunaan lahan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru belum tertata dengan baik. Hal tersebut dapat dilihat dari posisi bangunan yang dibangun secara sembarangan. Salah satunya seperti terdapat beberapa bangunan yang didirikan tepat di pinggir jalan dan juga bangunan semi permanen yang terdapat pada area yang seharusnya di jadikan lapangan parkir.

Sesuai dengan Dokumen Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru, masing-masing bangunan yang berada di kecamatan tersebut harus memiliki garis sempadan bangunan minimal 20 meter. Selain itu pada bagian depan bangunan tidak boleh terdapat bangunan lain agar tidak mengganggu lahan parkir. Berikut merupakan gambaran rancangan tata guna lahan.



**Gambar 5.62 Rancangan Tata Guna Lahan**

*Sumber: Hasil Rancangan 2020*

#### 5.4.2 Green Infrastructure

Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru masih minim dalam penyediaan green infrastructure. Padahal, *green infrastructur* sangat diperlukan untuk memperlancar siklus alami alam seperti memperlancar proses resapan air

agar tidak terjadi genangan yang bisa menyebabkan banjir. Berdasarkan observasi yang telah dilakukan, green infrastructure hanya terdapat di beberapa titik pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas.

Untuk memenuhi kebutuhan *Green Infrastructure* pada Koridor Jalan Hr. Soebarantas Kota Pekanbaru maka di setiap permukaan tanah yang terdapat pada bangunan harus ditutup ataupun dilapisi dengan *Paving Block*. Selain itu jalur pada jalur pedestrian juga menggunakan *paving block*. Pada sisi antara jalur pedestrian dan jalan raya disediakan sabuk hijau agar air dapat langsung meresap kedalam tanah. Sementara itu, untuk menghindari genangan air di jalan makan pada sisi jalan disediakan sirkulasi air agar air yang tergenang di jalan dapat langsung mengalir ke dalam saluran drainase.



**Gambar 5.63 Rancangan Green Infrastructure**  
Sumber: Hasil Rancangan 2020

### 5.4.3 Pohon dan Lanskap

Jumlah vegetasi pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru masih sangat sedikit dan belum merata di sepanjang koridor. Vegetasi seperti pohon hanya terdapat pada median jalan saja. Sementara itu, pada kedua sisi koridor hanya terdapat beberapa pohon saja yang tentunya tidak cukup membuat Koridor Jalan Hr. Soebrantas menjadi lebih teduh. Selain itu, vegetasi pendukung lainnya seperti penempatan beberapa tanaman hias juga belum tersedia.

Berdasarkan Peraturan menteri Pekerjaan Umum No. 05/PRT/M/2008 tentang pedoman penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka hijau di kawasan perkotaan disebutkan bahwa setiap pohon yang di tanam harus diletakan pada jalur hijau/sabuk hijau. Namun pada zona tengah pohon di letakan di tengah jalur pedestrian. Selain itu pohon harus memiliki masa daun yang padat dan tidak boleh memiliki cabang yang merunduk. Kemudian pohon yang ditanam adalah jenis pohon yang tidak mudah tumbang dan di tanam sejajar dengan jarak masing-masing yaitu 7 meter. Selain pepohonan, pada koridor ini juga akan di berikan beberapa tanaman hias yang di letakan disetiap sudut jalan dan menyediakan *vertical garden* di beberapa titik untuk lebih memperindah Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.





**Gambar 5.64 Pohon dan Lanskap pada Zona Ujung**  
*Sumber: Hasil Rancangan 2020*



**Gambar 5.65 Pohon dan Lanskap Pada Zona Tengah**  
*Sumber: Hasil Rancangan 2020*



**Gambar 5.66 Tanaman Hias dan Vertical Garden**  
*Sumber: Hasil Rancangan 2020*

#### 5.4.4 Jalur Pejalan Kaki, *Furniture, Street quality*

Sepanjang Koridor Jalan Hr. Soebrantas jalur pejalan kaki ataupun trotoar hanya terdapat di depan kawasan Rumah Sakit Aulia Hospital dengan lebar kurang lebih satu meter. Selebihnya, koridor ini belum menyediakan trotoar untuk para pejalan kaki. Seluruh pengunjung koridor yang berjalan kaki menggunakan badan jalan atau jalur kendaraan bermotor untuk mengakses Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.

Rancangan Jalur pejalan kaki Koridor Jalan Hr. Soebrantas juga sudah disesuaikan dengan buku standar Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Perkotaan dari Departemen Pekerjaan Umum yang mana lebar jalur pejalan kaki di pada zona ujung adalah 2 meter dan pada zona tengah adalah 5 meter. Selain itu untuk memenuhi kebutuhan para penyandang disabilitas jalur pejalan kaki dilengkapi dengan *guiding block* untuk memudahkan penyandang disabilitas mengakses jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki di bangun lebih tinggi dari pada badan jalan sebagai pembatas antara trotoar dan jalan raya.



**Gambar 5.67 Rancangan Jalur Pejalan Kaki**

*Sumber: Hasil Rancangan 2020*



#### 5.4.5 Pedestrian Amenities/Perabot Jalan

Dilihat dari kondisi eksistingnya, Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru belum menyediakan *pedestrian amenities*/perabot. prabot jalan yang belum tersedia adalah lampu jalan khusus pedestrian dan bangku jalan. Sementara itu, keberadaan tempat sampah hanya terdapat di beberapa titik saja.

*Pedestrian amenities* yang akan dirancang pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas terdiri dari tempat duduk, tempat sampah dan lampu penerang khusus pedestrian. Pada zona ujung tempat duduk dirancang *simple* dan nyaman yang dapat digunakan oleh seluruh pejalan kaki. Tempat duduk akan di letakan berpasangan di setiap jarak 50 meter. Tempat sampah akan diletakan setiap jarak 25 meter yang terdiri dari jenis yaitu tempat sampah organik dan non organik. Sedangkan lampu khusus pedestrian diletakan setiap jarak 10 meter. Pada zona tengah, *pedestrian amenities* dirancang sedikit berbeda. Perbedaananya hanya terdapat pada penempatan bangku yang mana setiap bangku memiliki jarak 10 meter dengan desain bangku yang lebih menarik. Selain bangku, penempatan tempat sampah juga sedikit berbeda dengan zona ujung yaitu diletakan setiap jarak 20 meter.



**Gambar 5.68 Rancangan Pedestrian Amenities pada Zona Ujung**

*Sumber: Hasil Rancangan 2020*





**Gambar 5.69 Rancangan Pedestrian Amenities pada Zona Tengah**

*Sumber: Hasil Rancangan 2020*

#### 5.4.6 Fasilitas Sepeda

Sama halnya dengan jalur pejalan kaki, pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas juga belum menyediakan jalur khusus pesepeda. Seluruh pengguna sepeda pada koridor ini menggunakan jalur kendaraan bermotor untuk mengakses koridor. Kondisi tersebut akan sangat berbahaya karena tidak hanya pejalan kaki, namun pengguna sepeda juga menggunakan jalur kendaraan bermotor untuk mengakses Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru.

Berdasarkan konsep desain yang sudah disusun, fasilitas sepeda yang dimaksud adalah penyediaan jalur dan rak sepeda. Jalur sepeda diletakan pada jalan yang dilengkapi dengan marka penanda berwarna merah. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 59 Tahun 2020 Tentang Keselamatan Pesepeda di Jalan, jalur sepeda yang berada pada badan jalan harus memiliki marka jalan bergambar sepeda dengan warna putih. Sementara itu, Rak sepeda diletak di sebelah halte bis.



**Gambar 5.70 Rancangan Fasilitas Sepeda**

*Sumber: Hasil Rancangan 2020*

#### **5.4.7 Cariagway/Angkutan Jalan**

Kondisi angkutan jalan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru belum cukup baik. Hal tersebut dapat dilihat dari kondisi eksisting yang mana masih banyak marka jalan yang tidak jelas dan masih terdapat jalan yang berlubang. Selain itu, dilihat dari berdasarkan hasil analisis kondisi non fisiknya, tingkat pelayanan jalan pada Jalan Hr. Soebrantas kota pekanbaru masih tergolong buruk menyebabkan arus lalu lintas tidak lancar pada waktu-waktu tertentu.

Sesuai dengan konsep rancangan yang telah dibuat, angkutan jalan akan dirancang menjadi 8 lajur yang mana masing-masing jalur terdiri dari 4 lajur. Masing-masing jalur juga menyediakan jalur lambat dan jalur cepat sehingga dari 1 lajur paling tepi di fungsikan sebagai jalur lambat dan 3 lajur lainnya difungsikan sebagai jalur cepat. Masing-masing lajur memiliki lebar 3 meter sehingga total lebar jalan yang dimiliki adalah 12 meter belum termasuk pembatas luar. Penambahan lajur jalan di dasarkan dari tingkat pelayanan Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru. Rancangan tersebut sudah sesuai berdasarkan Standar Nasional Indonesia tentang

Geometri Jalan Perkotaan yang mana jalan 2 arah dengan 6 lajur harus dilengkapi dengan jalur lambat.



**Gambar 5.71 Rancangan Carriageway/Angkutan Jalan**

*Sumber: Hasil Rancangan 2020*

#### **5.4.8 Parkir Off Street**

Sistem parkir yang diterapkan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru pada dasarnya sudah menggunakan sistem *parkir off street*. Akan tetapi desain parkir masih belum jelas dan sembarangan sehingga banyak ruang parkir yang tidak terpakai. Selain itu, keberadaan beberapa bangunan semi permanen pada lahan parkir juga mempersempit lahan *parkir off street* pada koridor ini.

Sesuai dengan konsep yang telah dibuat, pada area *parkir off street* perlu memperjelas pola parkir. Pola parkir yang digunakan untuk kendaraan roda dua adalah pola parkir kendaraan satu sisi dengan membentuk sudut  $90^\circ$  yang letakan di depan area pertokoan. Sementara itu pola parkir yang digunakan untuk kendaraan beroda empat merupakan pola parkir kendaraan dua sisi yang mana pola ini akan membentuk sudut  $30^\circ$ ,  $45^\circ$ ,  $60^\circ$ . Pola parkir yang digunakan disesuaikan berdasarkan buku Pedoman Perencanaan dan Pengoprasian fasilitas parkir dari





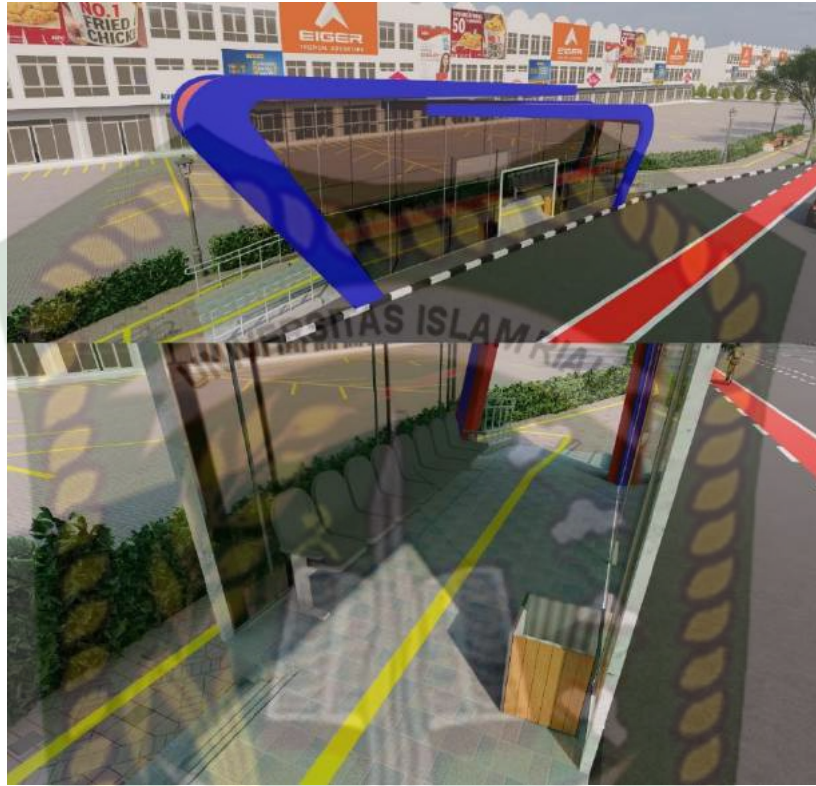
**Gambar 5.72 Rancangan Parkir Off Street**  
*Sumber: Hasil Rancangan 2020*

#### 5.4.9 Halte Bis

Berdasarkan kondisi eksisting atau fakta di lapangan, halte bis yang tersebar di Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru belum memiliki fasilitas yang lengkap seperti atap peneduh pada halte, bangku halte dan tempat sampah. Dari seluruh halte yang ada, rata rata belum memiliki tempat sampah dan sebagiannya lagi tidak memiliki atap peneduh. Bahkan ada beberapa halte yang tidak menyediakan tempat duduk.

Berdasarkan buku Pedoman Tentang Tata Cara Perencanaan Perhentian Bus, halte bus diletakan mencorok kedalam agar tidak mengganggu lalu lintas kendaraan. Halte bus diletakan diatas trotoar tepat disebelah jalur pejalan kaki agar tidak mengganggu aktifitas pejalan kaki. Hal tersebut sesuai dengan buku Pedoman Tentang Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

Selain itu, halte bus juga harus memiliki atap yang berfungsi sebagai peneduh, tempat duduk hingga tempat sampah.



**Gambar 5.73 Rancangan Halte Bus**  
*Sumber: Hasil Rancangan 2020*

#### **5.4.10 Median Jalan**

Secara keseluruhan Koridor Jalan Hr. Soebrantas sesungguhnya sudah menyediakan median jalan. akan tetapi, kondisi median jalan belum di teta untuk memakasmalkannya fungsinya. Median jalan pada koridor ini belum menyamaratakan tatanan vegetasinya. Vegetasi yang tersebar hanya berupa bibit pohon yang belum terlalu besar.

Pada rancangan median jalan, median yang sudah ada akan dilakukan penambahan vegetasi untuk memperindah koridor jalan. Selain itu, penambahan vegetasi bermasa daun padat dengan tinggi 1.5 meter yang berfungsi untuk meredam cahaya kendaraan dari arah yang berlawanan sesuai dengan Peraturan

Menteri No. 05/PRT/M/2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan. Selain itu median akan di tambahkan di antara jalur cepat dan lambat yang disebut dengan pemisah luar. Pada median ini juga akan di tanam tanaman bermasa daun padat dengan tinggi 60 sentimeter.



**Gambar 5.74 Rancangan Median Jalan**  
*Sumber: Hasil Rancangan 2020*

#### 5.4.11 Iklan dan Rambu

Posisi periklanan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru terletak pada tiga tempat yaitu, pada bagian depan bangunan, di tengah lahan parkir dan di pinggir jalan. posisi iklan yang berada di tepat tengah lahan parkir dan di pinggir jalan akan merusak pemandangan sehingga terkesan tidak rapi. Berdasarkan dari hasil konsep desain Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru, setiap papan nama pertokoan maupun periklanan akan lebih baik jika diletakan pada bagian depan bangunan toko agar koridor lebih nyaman dan menarik ketika di pandang.





**Gambar 5.75 Rancangan Iklan dan Rambu**

*Sumber: Hasil Rancangan 2020*

#### **5.4.12 Sudut Jalan/Street Corners**

Berdasarkan kondisi eksistingnya, setiap sudut jalan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru belum memiliki ruang pedestrian yang lebar dan tidak dilengkapi dengan fasilitas publik. Hal tersebut didukung dengan kondisi koridor yang masih belum menyediakan jalur pedestrian ataupun trotoar. Selain itu, rata-rata sudut jalan pada koridor ini terdapat bangunan-bangunan semi permanen yang mengganggu jarak pandang setiap pengendara yang ingin masuk ataupun keluar persimpangan.

Sudut Jalan yang akan dirancang merupakan sudut-sudut jalan dengan persimpangan jalan yang besar saja. Berdasarkan konsep yang sudah dibuat pedestrian yang terdapat pada sudut jalan dirancang lebih lebar agar dapat menampung beberapa aktifitas selain berjalan kaki seperti berbincang, membaca buku dan lain sebagainya. Selain itu, untuk memancing aktifitas makan pada setiap sudut jalan di letakan beberapa tempat duduk. Selain untuk meningkatkan aktivitas keberadaan tempat duduk jg bisa berfungsi sebagai fasilitas bagi masyarakat yang

sedang menunggu waktu untuk menyeberang. Kemudian pada sudut jalan juga di letakan beberapa tanaman hias serta *bollard* yang dapat berfungsi sebagai pembatas pada trotoar dan juga menambah estetika dari sudut jalan itu sendiri.



**Gambar 5.76 Rancangan Sudut Jalan**  
*Sumber: Hasil Rancangan 2020*

#### **5.4.13 Persimpangan/*Crossing***

Dari hasil observasi yang telah dilakukan di lapangan, setiap persimpangan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru memiliki marka jalan yang tidak jelas. Persimpangan pada koridor ini tidak dilengkapi dengan *zebra cross* baik pada persimpangan besar maupun pada persimpangan kecil. Selain itu, setiap persimpangan di koridor ini juga tidak menyediakan rambu-rambu peringatan untuk keselamatan pejalan kaki dan pengguna kendaraan pada saat mengakses ataupun melintas di persimpangan.

Demi meningkatkan keselamatan pejalan kaki, setiap persimpangan yang ada di Koridor Jalan Hr. Soebrantas harus menyediakan fasilitas penyeberangan seperti *zebra cross*. Desain *zebra cross* disesuaikan dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan yang mana *zebra cross* harus memiliki panjang paling sedikit 2,5 meter dengan lebar 30 sentimeter. Kemudian Jarak celah antar garis pada *zebra cross* adalah 60 sentimeter. Selain itu, setiap persimpangan juga harus menyediakan rambu untuk para pejalan kaki.



**Gambar 5.77 Rancangan Persimpangan/Crossing**  
Sumber: Hasil Rancangan 2020

#### 5.4.14 Seni Publik

Pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru tidak terlihat sedikit pun fasilitas koridor yang mengandung nilai seni yang dapat dinikmati oleh pengguna koridor seperti lukisan-lukisan *graffiti* dan mural yang terdapat pada tembok-tembok polos ataupun pada pedestrian.



Berdasarkan konsep yang telah dibuat, seni publik diberikan pada jalur pedestrian yang berada di depan pintu masuk Universitas Riau. Jenis seni publik yang di berikan adalah memberi gambar grafis dengan motif dan corak khas melayu. Corak dan motif pada gambar memiliki filosofi-filosofinya sendiri. Selain itu seni publik juga diletakan pada ujung Koridor Jalan Hr. Soebrantas tepatnya di Simpang Empat Garuda Sakti berupa tugu. Penempat seni publik di ujung koridor bertujuan untuk memaksimalkan statusnya sebagai pintu gerbang sebelah barat Kota Pekanbaru dan sebagai penanda bagi orang-orang yang dari luar Kota Pekanbaru tahu bahwa telah memasuki Kota Pekanbaru. Tugu dibuat dengan ukiran-ukiran bercorak khas melayu sama dengan corak yang diberikan pada pedestrian di sekitar pintu masuk Universitas Riau. Selain itu tugu ini dirancang seperti kincir angin yang mampu berputas apabila dihembus angin.



**Gambar 5.78 Rancangan Seni Publik**

*Sumber: Hasil Rancangan 2020*

#### 5.4.15 Ruang Café

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan, terdapat beberapa café yang menggunakan lahan di depan bangunannya yang mana lahan tersebut seharusnya di peruntukan untuk tempat parkir. Sehingga, rancangan pada ruang café disesuaikan dengan bagaimana kondisi tata guna lahan yang ada pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas yang mana posisi pertokoan tidak berbatasan langsung dengan jalur pejalan kaki melainkan langsung bertemu dengan area parkir. Dari kondisi tersebut, maka ruang café di letakan pada tepi bangunan dan tidak banyak memakan lahan parkir.



**Gambar 5.79 Rancangan Ruang Café**  
*Sumber: Hasil Rancangan 2020*

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 6.1 Kesimpulan

Berdasarkan tujuan dari penelitian ini yaitu tersusunnya rancangan penataan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru sebagai ruang yang hidup dengan kegiatan interaksi sosial yang baik dan nyaman bagi seluruh pengguna koridor, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Karakteristik Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru terdiri dari fisik dan non fisik. Berdasarkan fisiknya, Koridor Jalan Hr. Soebrantas memiliki beberapa elemen *streetscape* yaitu tata guna lahan, *travel patterns & business prosperity*, *green infrastructure*, pohon dan lanskap, *Pedestrian Amenities*, fasilitas sepeda, fasilitas angkutan jalan/*carriageway*, *parkir on street*, *parkir off street*, halte bis, iklan dan rambu, bongkar angkat muatan, median jalan, persimpangan/*crossing*, dan ruang café. Sementara itu berdasarkan non fisiknya, Koridor Jalan Hr. Soebrantas memiliki beberapa aktivitas masyarakat seperti masyarakat yang berjalan kaki dan interaksi sosial. Pejalan kaki, pesepeda dan pengguna kendaraan bermotor melintas pada satu jalur yang sama yaitu pada jalan raya. Kualitas udara pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas masih sangat baik. Selain itu, koridor ini memiliki volume kendaraan sebanyak 29.630,4 SKR/Jam dan sejak tahun 2019 telah terjadi 14 kecelakaan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas.



2. Kriteria Khusus yang dibutuhkan untuk Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru terdiri dari tata guna lahan, *green infrastructure*, pohon dan lanskap, *Pedestrian Amenities*, fasilitas sepeda, fasilitas angkutan jalan/*carriageway*, *parkir on street*, *parkir off street*, halte bis, iklan dan rambu, median jalan, persimpangan/*crossing*, sudut jalan, seni publik, dan ruang café.
3. Konsep yang diterapkan pada Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru didasari oleh kriteria khusus yang dirumuskan dan disesuaikan dengan peraturan yang berlaku di Indonesia. Konsep akan dibedakan menjadi 2 zona yaitu zona ujung dan zona tengah. Pembagian zona berdasarkan pada kondisi eksisting Koridor Jalan Hr. Soebrantas. Kemudian, konsep dibuat per elemen dari kriteria khusus yang ditentukan.
4. Terumuskannya rancangan Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru berdasarkan konsep yang sudah didesain. Rancangan ini menjawab tujuan dari penelitian ini yaitu untuk menciptakan ruang yang hidup dengan kegiatan interaksi sosial yang baik dan nyaman bagi seluruh pengguna koridor. Masing msing rancangan terdiri 15 elemen *streetscape* yaitu tata guna lahan, *green infrastructure*, pohon dan lanskap, *Pedestrian Amenities*, fasilitas sepeda, fasilitas angkutan jalan/*carriageway*, *parkir off street*, halte bis, iklan dan rambu, median jalan, persimpangan/*crossing*, dan ruang café.

## 6.2 Rekomendasi

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, ditemukan sejumlah data dan informasi yang dapat digunakan sebagai rujukan bagi pemangku kepentingan ataupun pihak swasta untuk merancang dan membangun ruang yang hidup dengan kegiatan interaksi sosial yang baik dan nyaman bagi seluruh pengguna koridor. Adapun beberapa data dan informasi yang dapat disimpulkan menjadi rekomendasi adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan, Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru hanya memiliki jalur pejalan kaki tepat didepan Rumah Sakit Aulia Pekanbaru. Sehingga dari temuan tersebut, Koridor Jalan Hr. Soebrantas perlu menambahkan jalur pedestrian untuk melayani masyarakat yang berjalan kaki.
2. Koridor Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru memiliki arus kendaraan yang tidak stabil dengan kecepatan rendah sehingga perlu dilakukan pelebaran pada Jalan. Pelebaran jalan dilakukan untuk menyediakan jalur lambat dan menambah sejumlah lajur agar jalan dapat menampung jumlah kendaraan yang melintas.
3. Dilihat dari kondisi eksistingnya Koridor Jalan Hr. Soebrantas memiliki sedikit vegetasi sehingga koridor ini perlu meratakan jumlah pohon di sepanjang sisi jalan agar menciptakan suasana koridor yang teduh, sejuk dan nyaman terhadap penggunanya.
4. Setiap ruang café harus berada pada tepi bangunan agar tidak ada lagi café yang menggunakan lahan parkir sebagai ruang café yang menyebabkan lahan parkir semakin berkurang.

## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU

- Anggriani, N. 2010. *Ruang Publik Dalam Perancangan Kota*. Yayasan Humaniora. Kelaten
- Bishop, K. R (1989: *Designing Urban Corridors*. American Planning Association, Chicago
- Bogdan, R. and Taylor, S.J. 1975. *Introduction to Qualitative Research Methode*. New. York : John Willey and Sons
- Coast, K., Council, D., & Strategy, S. (2008). *Streetscape Strategy and Guideline*.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G., dan Stone, A. M. (1992): *Public Space*. Cambridge University Press. Cambridge.
- Departement for Transport England. (2007): *Manual For Street*. Thomas Telford Publishing, London.
- Dermawan, E (2003). *Teori dan Kajian Ruang Publik Kota Semarang*, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Ditjen Cipta Karya, Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. *Green Infrastructure*.
- Ehinmowo, A. A., & Eludoyin, O. M. (2010). The university as a nucleus for growth pole: Example from Akungba-Akoko, Southwest, Nigeria. *International Journal of Sociology and Anthropology*.
- FAO., UNEP. (1999) *The Future of Our Land. Facing the Challenge: Land and Water Development Division*
- Flositz, Jeffrey T. 2010. *Livable Street: Establishing Social Place Through a*



*Walkable Intervention*". Graduate theses and dissertation.

([Http://scholarcommons.usf.edu/etd/3432](http://scholarcommons.usf.edu/etd/3432))

I Made Wirartha (2006:39) Wirartha, I Made. 2006. Metode Penelitian Sosial Ekonomi. Yogyakarta: Andi Offset.

Jones, P. dan Boujenko, N. (2011): *Street Planning and Design Using 'Link' and 'place'*. Journeys.

Jones, P., Marshall, S., dan Boujenko, N. (2008): *Creating More People-Friendly Urban Street Trough 'Link and Place' Street Planning and Design*. IATSS Research.

Jones, P., & Boujenko, N. (2005). *Link and Place: A New Approach to Street Planning and Design*. Road and Transportation Research.

Kuklinski, A. (1972). *Growth poles and growth centres in regional planning (Vol. 5): Mouton and Co.*

Krier, Rob, (1979). *Urban Space*. Rizzoli International Publication Inc, New York.

Kapiti Coast District Council. 2008. Streetscape Strategy and Guidelines.

Lynch, Kevin. (1960): *The Image of The City*. The MIT Press.

Lusher, Lindsay, et all. (2008). *Streetscape strategy and guidelines*.

Maughtin, Cliff. 1992. *Urban Design : Method and Techniques*. Architectural Press: Oxford

Moleong, Lexy J. (2007) Metodologi Penelitian Kualitatif, Penerbit PT Remaja Rosdakarya Offset, Bandung

NACTO. (2013). *Design Street Urban Guide National Association of City Transportation Offi cials*.

Rice, Louis. (2006). Urban Design Toolkit. Ministry for the Environment.

Wellington. New Zealand (Vol. 49, Issue 2). <http://eprints.uwe.ac.uk/12781/>

Rice, Louis. (2009). Urban Design Toolkit Third Edition. Ministry for the Environment. Wellington. New Zealand

Sugiyono. (2016). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung: PT Alfabet

Sugiyono. (2011). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitati dan R&D. Bandung: PT Alfabet.

Simarmata, Janner. (2007). Perancangan Basis Data. Yogyakarta: CV Andi Offset. PT Alfabet.

Tamin, Ofyar Z. 2000. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung: ITB.

Taylor, S. J., Bogdan, R., DeVault, M. L. (1975). Introduction to Qualitative Research Methods A Guidebook and Resource: Simultaneously in Canada. United States of America

Verbeek, T., Boussauw, K., &Pisman, A. (2014). *Presence and trends of linear sprawl: Explaining ribbon development in the north of belgium. Landscape and Urban Planning.*

#### **JURNAL/PROSIDING**

Agustin, E., Santosa, H. R., & Soemardiono, B. (2014). the Application of Sustainable Urban Street Concept in a . Yani Surabaya Street Corridor Arrangement To Improve the Quality of Corridor Environment Authors : *International Journal of Education and Research 2(2), pp. 1–16.*

Cendana, D. A., Neonofa, S. N. I., Jerobisonif, A., Manu, A. K. A. (2020). Perancangan Koridor Tedis-Ketapang Satu Kota Kupang. *Jurnal Ilmiah Teknologi FST Undana.* Fakultas Sains dan Teknik Univeristas Nusa Cendana

Vol. 14 No. 1, pp. 14(1), 43–54.

Dumbough, E., Gattis J.L. (2005). Safe Streets, Livable Street. *Journal of the American Planning Association*, 73(3), pp. 283-300.

<http://dx.doi.org/10.1080/01944360508976699>

Ghifary, A. (2014). Efektivitas Penggunaan Media Iklan Baliho. *Jurnal Mahasiswa Ilmu Komunikasi*. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Mulawarman. Vol. 2 No. 3, pp. 26–39.

Kurniawan, D. (2018). Perancangan Koridor Jalan Melalui Pendekatan Waktu Dalam Ruang (Studi Kasus: Koridor Jalan Fakhruddin Jakarta). *Jurnal Arsitektur ARCADE*. Fakultas Teknik Universitas Budi Luhur. Vol. 2 No. 2, pp. 50-58. <https://doi.org/10.31848/arcade.v2i2.30>

Latifah, N., Soemardiono, B., & Faqih, M. (2018). The Arrangement of Religious Tourism Corridors in Sekumpul Martapura Based On Livable Street. *International Journal of Scientific and Research Publications (IJSRP)*, 8(7), pp 459-564 <https://doi.org/10.29322/ijsrp.8.7.2018.p7973>

Nugrahini, F. C., & Rofi'i, R. (2017). Konsep Penataan Lingkungan Koridor Berbatas Pagar Perumahan Skala Besar. *EMARA: Indonesian Journal of Architecture*. Universitas Muhammadiyah, Surabaya. Vol. 2 No. 2, pp 61-68. <https://doi.org/10.29080/emara.v2i2.22>

Rehan, R. M. (2013). Sustainable streetscape as an effective tool in sustainable urban design. *HBRC Journal*, 9(2), pp 173–186. <https://doi.org/10.1016/j.hbrcj.2013.03.001>

Rahardiani, A. A. Sg., S, E. M., Sumanjaya, A. A. G. (2015) Perencanaan Ruas Jalan Raya Yang Menghubungkan Distrik Ermera Dan Sub-Distrit Hatolia. *Jurnal Paduraksa*. Fakultas Tekni Universitas Warmadewa. Vol. 4 No. 1, pp. 10-16



Rizki, Y., & Asteriani, F. (2020). Analisis Perubahan Pemanfaatan Ruang di Kota Pekanbaru Studi Kasus :Koridor Ruas Jalan Soekarno Hatta. *Jurnal Teknik Industri Universitas Islam Indragiri*. Fakultas Teknik Industri Universitas Islam Indragiri. Vol. 4 No. 2, pp 39-45. <https://doi.org/10.32520/juti.v4i2.1403>

Wahyudi, A. (2017). Kajian Fungsi dan Peran Kota dan Kabupaten di Bidang Ekonomi dalam Penyelenggaraan Metropolitan Cirebon Raya. *Plano Madani: Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*. Institut Teknologi Bandung. Vol. 6 No. 1, 46-59. <https://doi.org/0.24252/planomadani.6.1.36-45>

Yahya, M. (2015). Kajian Tata Bangunan dan Lingkungan pada Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan Kota Makassar. *Prosiding Temu Ilmiah IPLBI* 33–38.

### **TUGAS AKHIR**

Annisa Prasyanientyas Anugrah, (2017). Penerapan Placemaking Pada Perancangan Koridor Komersial Di Jalan Martadinata Bandung. Institut Teknologi Bandung

Arbak, S. (2005). An Analysis On The Transformation Of Urban Identity. Ankara: Middle East Technical University.

Muhammad Imam Faqihuddin, (2016). Penataan Koridor Jalan Arif Rahman Hakim Surabaya Berbasis Livabel Street Dan Café Society. Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya.

Ramadhani Isna Putri, (2017). Reinventing Public Space: Penataan Koridor Jl. Margonda Raya Sebagai Upaya Menghadirkan Ruang Publik Di Kota Depok. Institut Teknologi Bandung

## **PERATURAN PEMERINTAH**

Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 468/KPTS/1998 Tentang Persyaratan Teknis Aksesibilitas Pada Bangunan Umum dan Lingkungan

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan

Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru

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

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05/PRT/M/2008 Tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 06/PRT/M/2007 Tentang Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 12/PRT/M/2009 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Non Hijau di Wilayah Kota/Kawasan Perkotaan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasaran dan Lalu Lintas Jalan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

## **DOKUMEN**

Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kota Pekanbaru. 2013. *Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Pekanbaru Tahun 2013-2033*. Pekanbaru : Bappeda Kota Pekanbaru

Dinas Pekerjaan Umum Profinsi Riau. 2015. *Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kecamatan Tampan 2015-2020*. Pekanbaru.

## **STANDAR DAN PEDOMAN**

(BSN) Standar Nasional Indonesia. 2004. SNI T-14-2004. Geometri Jalan Perkotaan

(SNI) Standar Nasional Indonesia. 1995. SNI 011/T/Bt/1995. Pedoman Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan

Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota dan Direktorat Jendral Perhubungan Darat. 1998. Pedoman Perencanaan dan Pengoprasian Fasilitas Parkir

Direktorat Jendral Bina Marga dan Direktorat Pembinaan Jalan Kota. No.015/BNKT/1990. Pedoman Tata Cara Perencanaan Perhentian Bus