

# KARAKTER SPASIAL KORIDOR JALAN KAWASAN KAMPUS DALAM KONTEKS URBAN DESIGN DAN PERILAKU

Studi Kasus : Koridor Jalan pada Kawasan Kampus UNSRI Bukit Besar

*Fuji Amalia<sup>1</sup>, Sakura Yulia Iryani<sup>2</sup>*

1. Dosen Program Studi Arsitektur Universitas Sriwijaya

2. Dosen Jurusan Teknik Sipil Universitas Sriwijaya

## ABSTRACT

*UNSRI Bukit Besar has become a core area for decades that have a direct impact on the surrounding area, especially to the city's physical, economic, and social communities. The development and improvement of economic and social have triggered physical changes some urban elements that exist in the road corridor. The influence of this effect has some consequences for conflicts of interest in the use of road space. This research was conducted qualitatively by observing changes due to the existence UNSRI urban elements, which has occurred on the road corridors that restrict direct Campus Region. Mapping had been done to look at the physical condition that occurs when the lecture and after lecture and compare the results with theory and regulations. The results of this study as a reference in the control and development of the area as a result of the existence of Campus of UNSRI Bukit Besar.*

**Keywords :** UNSRI, Jalan, Elemen Urban.

## PENDAHULUAN

Pembangunan gedung kampus UNSRI dikawasan kampus UNSRI Bukit Besar pada Sub PPK Ilir Barat I Kelurahan Bukit Lama telah memicu perubahan *land use* kawasan, terutama pada koridor jalan dengan kecenderungan pemukiman dengan kombinasi aktifitas perdagangan jasa. Beberapa hunian yang berubah menjadi warung dan kos-kosan, serta kemunculan sektor informal (PKL) juga telah menumbuhkan perekonomian masyarakat sekitar. Perubahan perubahan yang terjadi ini secara langsung mempengaruhi kondisi ruang jalan yang menjadi akses menuju kampus UNSRI, baik di dalam kampus UNSRI sendiri atau di luar kampus. Dengan adanya keberadaan UNSRI tentunya berpengaruh terhadap perubahan perubahan fisik dan alih fungsi beberapa elemen urban yang ada di kawasan ini terutama di koridor jalan. Unsur pembentuk lingkungan dan bangunan sebagai elemen desain urban, menurut Shirvani (1985, 8-44) yaitu meliputi *Land use, Building form and massing, circulation and parking, open space,*

*pedestrian way, activity support, signage, dan preservasi.* Pengaruh pengaruh ini memberikan konsekuensi terhadap konflik kepentingan dalam penggunaan ruang jalan.

Beberapa perubahan yang terlihat pada koridor-koridor ini yaitu invansi teritori oleh bangunan hunian, sehingga munculnya parkir *onstreet*. Penerapan *on-street parking* mempengaruhi pergerakan lalu lintas dalam tiga hal, yaitu mengurangi kapasitas jalan, mengurangi keamanan jalan, dan meningkatkan konflik layanan parkir (Ducker and Lawrence 2007) dalam Arief 2015: 40. Dampak dari adanya penyempitan jalan (dimensi jalan tidak bisa menampung sistem sirkulasi kendaraan) menyebabkan ruang pejalan kaki yang tidak leluasa. On-street parking menyebabkan permasalahan pada tingkat keamanan dan kemacetan dengan menutup satu atau dua lajur jalan, mengurangi jarak pandang, ketidaknyamanan bagi pejalan kaki yang terpaksa berjalan di jalan karena tidak tersedianya jalur pejalan kaki dan juga menghalangi akses untuk pelayanan darurat sehingga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas

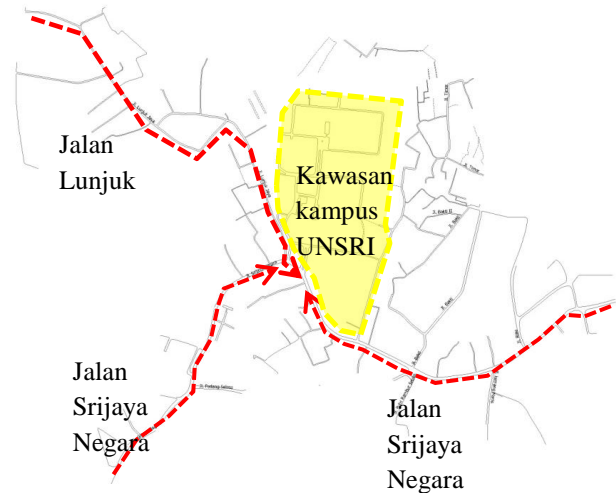
dan mempengaruhi pergerakan lalu lintas (Rye 2010) dalam Arief 2015: 40.

Berdasarkan PERATURAN kementerian PU Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah tahun 2004 Mengenai Klasifikasi Jalan, maka jalan menuju Kampus UNSRI adalah jalan kategori Jalan Arteri Sekunder karena menghubungkan menghubungkan jalan Arteri/Kolektor Primer ( Jalan Demang Lebar Daun ) dengan kawasan sekunder kesatu ( Kawasan UNSRI). Sedangkan koridor jalan didalam kampus UNSRI menurut PERATURAN kementerian PU Departemen permukiman dan prasarana wilayah tahun 2004 Mengenai Klasifikasi Jalan, masuk dalam kategori jalan lokal atau jalan lingkungan dengan fungsi sebagai penghubung antar persil.

Jika berpatokan pada standar luasan dan teknis yang tercantum pada peraturan tersebut, pada kenyataannya jalan yang berada di kawasan Kampus UNSRI Bukit besar tidak sesuai dan perlu di kaji ulang.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di kawasan UNSRI Bukit Besar tepatnya pada Sub PPK Ilir Barat I Kelurahan Bukit Lama, Palembang pada koridor jalan Lunjuk Jaya, Jalan Srijaya Negara, Jalan Masjid AlGazali, dan Jalan Lingkungan Kampus UNSRI. Penelitian didasarkan pada identifikasi koridor jalan yang berbatasan langsung dengan kawasan kampus UNSRI Bukit Besar dengan membandingkan antara kondisi aktual koridor dengan kondisi ideal berdasarkan teori dan peraturan yang berlaku. Dasar perbandingan ini adalah keberadaan kampus UNSRI yang dikelilingi oleh koridor jalan tersebut yang pada awal dibangunnya jalan difungsikan sebagai jalan lokal atau jalan lingkungan untuk hunian. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif deskriptif yang menjelaskan perbandingan antara kondisi aktual koridor jalan dengan dengan kondisi ideal berdasarkan teori dan peraturan berdasarkan frame waktunya (mapping). Perbandingan dilihat berdasarkan identifikasi variable dan melihat kekurangan fisik maupun perubahan rekayasa yang dilakukan.



Gambar 1. Sketsa Deliniasi Penelitian.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

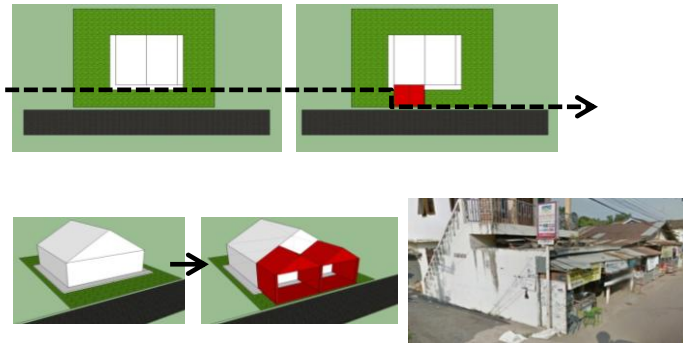
### 1. KORIDOR JALAN LUNJUK JAYA

#### A. *Land Use*

Sebelum di berlakukannya RTRWK Palembang tahun 2012- 2032 dan sebelum kompleks UNSRI dibangun, tata guna lahan koridor jalan Lunjuk Jaya adalah hunian dalam bentuk rumah tinggal. Semenjak UNSRI berdiri, koridor ini mengalami damperubahan, hunian yang tadinya hanya berfungsi sebagai tempat tinggal, di modifikasi oleh pemilih rumah menjadi rumah dengan aktifitas komersil, terutama pada waktu jam perkuliahan. Perubahan *land use* ini meningkatkan tingkat aktifitas kegiatan pada jam jam tertentu yang merubah setting fisik koridor.

#### B. *Building Form and Massing*

Pada koridor Jalan Lunjuk Jaya ini terjadi penambahan gubahan masa pada bagian depan bangunan yang difungsikan sebagai bangunan komersil.



Gambar 2. Sketsa bentukun masa pada koridor Lunjuk Jaya.

Tabel 1. Perbandingan antara kondisi aktual dengan kondisi yang seharusnya berdasarkan peraturan.

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan (RDTR Kota Palembang 2004-2014)
KLB ( Koefisien Lantai Bangunan)	Rata rata Maksimal 2	Diarahkan 1
KDB ( Koefisien Dasar Bangunan)	Rata rata Hampir 95% dikarenakan invansi teritori	Diarahkan 60%-70%
GSB ( Garis Sempadan Bangunan )	Rata rata mendekati 1m dikarenakan invansi teritori	Diarahkan 6m sd 8m

### C. Sirkulasi Jalan dan Parkir

Tabel 2. Perbandingan antara spasial Jalan Lunjuk Jaya dengan kondisi ideal

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan PERPU Departemen Permukiman dan

		Prasarana wilayah tahun 2004
Kecepatan Kendaraan	Fluktuatif, mencapai 10km/Jam dalam kondisi macet	Paling Rendah 30km/jam
Dimensi jalan	5m tanpa bahu jalan, tidak ada sistem drainase dan tidak ada pembatas jalan	11m dengan bahu jalan ada system drainase dan ada pembatas jalan
Ketersedian jalur khusus	Jalur pejalan kaki putus-putus, tidak ada jalur sepeda, tidak ada jalur difabel	Terdapat Jalur pejalan kaki dan jalur sepeda khusus dan ada jalur difabel
Perlengkapan Rambu lalu lintas	Rambu tidak lengkap, terutama zonasi parkir	Rambu yang jelas dan sesuai fungsinya.
System parkir	Parkir <i>Onstreet</i> ketika jam kuliah, mengambil badan jalan dan jalur pejalan kaki Penerapan on-street mengurangi kapasitas jalan, mengurangi keamanan jalan, dan meningkatkan konflik layanan parkir mengganggu jarak pandang	Parkir onstreet dibatasi atau cenderung ditiadakan.

#### D. Analisa Jalur Pedestrian

Tabel 3. Perbandingan antara spasial jalur pedestrian Jalan Lunjok Jaya dengan kondisi ideal

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan Permen PU tahun 1995 Mengenai Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki, Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas
Crossing Jalan	Tidak ada crossing jalan	Terdapat Zebra cross
Posisi	Beberapa terpisah dari badan jalan dan terputus.	Terletak pada ruas jalan ( samping jalan)
Pembatas jalur	Tidak ada pembatas	Dipisahkan dengan jalur kendaraan dan dilindungi <i>kerb</i>
Kelengkapan rambu	Tidak lengkap	Terdapat Penunjuk arah
Material	Beton, tanah ( tanpa material penutup)	Material tidak licin, tidak terjadi genangan air
Peneduh	Terdapat beberapa pohon di beberapa titik.	Terdapat Pohon peneduh atau kanopi pelindung
Standard kemiringan	Tidak ada kemiringan	mempunyai kemiringan melintang 2 - 4 %
Dimensi	Kurang dari 1,5m	Minimum 1,5m – 2 m

#### E. Ruang Terbuka

Tabel 4. Perbandingan antara spasial Ruang Terbuka Jalan Lunjok Jaya dengan kondisi ideal

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan PerMen PU 2008 Mengenai Pedoman Penyediaan dan pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di kawasan Perkotaan
Ketersediaan RTH	Ukuran ruang terbuka berbeda - beda. Pada rumah tinggal mencapai kurang dari 10% dan tidak ada pohon pelindung	Ukuran Proporsi 30% minimal  jumlah pohon pelindung minimal 1
Fungsi RTH	RTH pada rumah tinggal digunakan sebagai tempat berjualan dan hampir tidak ada tanaman produktif.  RTH kawasan di fungsikan sebagai parkir kendaraan.  RTH pada halaman perkantoran di gunakan sebagai tempat berolahraga ( senam)	RTH pada rumah dengan pekarangan luas dimanfaatkan sebagai tempat  utilitas tertentu (sumur resapan) dan dapat juga dipakai untuk tempat menanam  tanaman hias dan tanaman produktif (yang dapat menghasilkan buah-buahan,  sayur, dan bunga).  RTH pada halaman perkantoran, pertokoan, dan tempat usaha, selain tempat  utilitas tertentu, dapat dimanfaatkan sebagai area parkir terbuka, carport, dan

		tempat untuk menyelenggarakan berbagai aktivitas di luar ruangan seperti upacara, bazar, olah raga, dan lain-lain.
--	--	--

## F. Activity Support

Tabel 5. Perbandingan antara spasial *Activity Support* Jalan lunjuk Jaya dengan kondisi ideal

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan
<i>Setting</i>	<p>Invansi teritori oleh pemilik rumah, berupa penambahan fungsi komersil pada rumah tinggal yang berdiri diatas pekarangan rumah.</p> <p>PKL muncul pada jam perkuliahan. PKL terdiri dari PKL Simpel <i>setting</i>, terdiri dari : Gerobak, atau menggunakan mobil atau motor untuk berjualan) menggunakan badan jalan atau jalur pedestrian</p> <p><i>PKL</i> dengan <i>Setting</i> yang rumit, bersifat menetap, tidak mudah untuk di pindahkan . terdiri dari : meja + peneduh, berupa sebuah meja kompleks dengan</p>	<p>Dilakukan penataan dan Penetapan lokasi PKL sebagaimana dimaksud pada upakan lokasi binaan yang terdiri atas lokasi permanen dan lokasi sementara yang ditetapkan sesuai dengan rencana tata ruang wilayah.</p>

	sebuah sarana peneduh. ) menggunakan badan jalan atau jalur pedestrian	
Fungsi	Sebagai <i>support</i> kawasan	Sebagai <i>support</i> kawasan

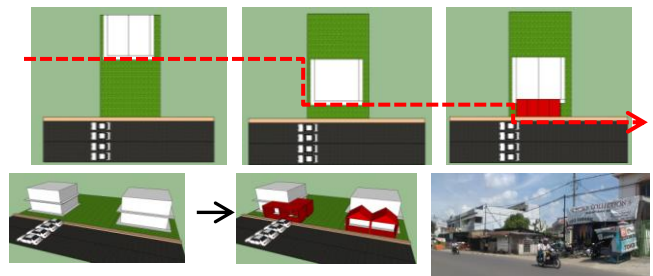
## 2. KORIDOR JALAN SRIJAYA NEGARA

### A. Land Use

Fungsi pada koridor jalan Srijaya Negara adalah fungsi campuran terdiri dari campuran (Ruko), Hunian ( Rumah Tinggal), Pendidikan, Perkantoran, dengan dominasi ruko. Meskipun telah di fungsikan ruko, hunian dan ruko di modifikasi oleh pemilik dengan menambahkan aktifitas komersil, terutama pada waktu jam perkuliahan. Perubahan *land use* ini meningkatkan tingkat aktifitas kegiatan pada jam jam tertentu yang merubah seting fisik koridor.

### B. Building Form and Massing

Terjadi penambahan gubahan masa pada bagian depan bangunan yang difungsikan sebagai bangunan komersil



Gambar 3. Sketsa Bentuk Masa bangunan pada koridor Srijaya Negara

Tabel 6. Perbandingan antara kondisi Aktual dengan kondisi yang seharusnya berdasarkan bentuk dan gubahan massa pada koridor jalan Srijaya Negara.

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan (RDTR Kota Palembang 2004-2014)
KLB (Koefisien Lantai Bangunan)	Mencapai 3,5 (Ruko 3,5 lantai)	Diarahkan 1, maksimal 2
KDB (Koefisien Dasar Bangunan)	KDB Hunian : rata – rata 60 sd 90% KDB Fasum : Rata – rata 50% sd 60% KDB Komersil : rata rata 70 sd 95% KDB Perkantoran : rata –rata 50% sd 60%	Hunian : KDB maks 70% diarahkan 60 sd 70% Fasum : 65 Komersil 80% Perkantoran :60%
GSB (Garis Sempadan Bangunan)	GSB Hunian : rata – rata minimal 5m (hunian murni), rata –rata kurang dari 5m ( Hunian komersil) GSB Fasum : Rata – rata lebih dari 10m GSB Komersil : rata rata sekitar 8 - 10 m ( Ruko) GSB Perkantoran : rata –rata lebih dari 10m	Diarahkan minimal 10m

### C. Jalan dan Parkir

Tabel 7. Perbandingan antara spasial Jalan Srijaya Negara dengan kondisi ideal

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan PER PU Departemen Perumahan dan Prasarana wilayah tahun 2004
Kecepatan dan pergerakan Kendaraan	Jalur dua arah, kecepatan tidak menentu, mencapai 10km/Jam dalam	Jalur dua arah kecepatan paling rendah 30km/jam

	kondisi macet	
Dimensi jalan	Dimensi 10m dengan bahu jalan terdapat sistem drainase dan ada pembatas jalan yang tidak terhubung ( putus-putus)	Dimensi minimal 11 m dengan bahu jalan ada sistem drainase dan ada pembatas jalan
Ketersediaan jalur khusus	Jalur pejalan kaki putus-putus, tidak ada jalur sepeda, tidak ada jalur difabel	Terdapat Jalur pejalan kaki dan jalur sepeda khusus) dan ada jalur difabel
Perlengkapan Rambu lalu lintas	Rambu cukup lengkap	Rambu yang jelas dan sesuai fungsinya.
Sistem parkir	Pada jam perkuliahan dan jam pasca perkuliahan parkir <i>onstreet</i> sporadic didepan bangunan komersil, mengambil badan jalan dan jalur pejalan kaki Penerapan <i>onstreet</i> , mengurangi kapasitas jalan, mengurangi keamanan jalan, dan meningkatkan konflik layanan parkir mengganggu jarak pandang	Parkir <i>onstreet</i> Dibatasi atau cenderung ditiadakan.

### D. Jalur Pedestrian

Tabel 8. Perbandingan antara spasial Jalur Pedestrian di Jalan Srijaya Negara dengan kondisi ideal

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan Permen PU tahun 1995 Mengenai Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki, Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas
Crossing Jalan	Terdapat zebra cross	Terdapat Zebra cross
Posisi	Beberapa terpisah dari	Terletak pada ruas jalan ( samping jalan)

	badan jalan dan terputus.	
Pembatas jalur	Beberapa titik dipisahkan dengan jalur kendaraan dan dilindungi <i>kerb</i> . Beberapa titik menyatu dengan halte bus	Dipisahkan dengan jalur kendaraan dan dilindungi <i>kerb</i>
Kelengkapan rambu	Tidak lengkap	Terdapat Penunjuk arah
Material	Beberapa macam material yaitu perkerasan beton, tanah, <i>paving block</i>	Material tidak licin, tidak terjadi genangan air
Peneduh	Terdapat beberapa pohon di beberapa titik.	Terdapat Pohon peneduh atau kanopi pelindung
Standard kemiringan	Tidak ada kemiringan	mempunyai kemiringan melintang 2 - 4 %
Dimensi	Fluktuatif, antara 60 cm sd 2m	Minimum 1,5m – 2 m

### E. Ruang Terbuka

Tabel 9. Perbandingan antara spasial ruang terbuka di Jalan Srijaya Negara dengan kondisi ideal

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan PerMen PU 2008 Mengenai Pedoman Penyediaan dan pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di kawasan Perkotaan
Ketersediaan RTH	Ukuran ruang terbuka berbeda beda. Pada bangunan komersil berupa Ruang Terbuka Non Hijau karena di tutupi paving block mencapai 100% dan tidak	Ukuran Proporsi 30% minimal. jumlah pohon pelindung minimal 1

	ada pohon pelindung. Sedangkan untuk pekarangan hunian murni cukup ideal, untuk hunian komersil (invansi teritori) mendekati 0% dan di tutupi perkerasan.	
Fungsi RTH	RTH pada sebagian besar rumah tinggal digunakan Sebagai tempat berjualan dan hampir Tidak ada tanaman produktif. RTH Kawasan di fungsikan sebagai parkir kendaraan. RTH pada halaman perkantoran di gunakan sebagai tempat berolahraga ( senam)	RTH pada rumah dengan pekarangan luas dimanfaatkan sebagai tempat utilitas tertentu (sumur resapan) dan dapat juga dipakai untuk tempat menanam tanaman hias dan tanaman produktif (yang dapat menghasilkan buah-buahan, sayur, dan bunga). RTH pada halaman perkantoran, pertokoan, dan tempat usaha, selain tempat utilitas tertentu, dapat dimanfaatkan sebagai area parkir terbuka, carport, dan tempat untuk menyelenggarakan berbagai aktivitas di luar ruangan seperti upacara, bazar, olah raga, dan lain-lain.

### F. Activity Support

Tabel 10. Perbandingan antara spasial *activity support* di Jalan Srijaya Negara dengan kondisi ideal

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan Berdasarkan PERPRES NO 125 Tahun 2012
Setting	Invansi teritori oleh pemilik rumah dan ruko,	Dilakukan penataan dan Penetapan lokasi PKL sebagaimana

	<p>berupa penambahan fungsi komersil pada rumah tinggal yang berdiri diatas pekarangan rumah sedangkan pada ruko penambahan pada tempat parkir. PKL muncul pada waktu jam perluliahan dan pasca perkuliahan. PKL terdiri dari PKL Simpel <i>setting</i> , terdiri dari : Gerobak, atau menggunakan mobil atau motor untuk berjualan) menggunakan badan jalan atau jalur pedestrian <b>PKL dengan <i>Setting yang rumit</i></b>, bersifat menetap, tidak mudah untuk di pindahkan . terdiri dari : meja + peneduh, berupa sebuah meja kompleks dengan sebuah sarana peneduh. ) <b>menggunakan badan jalan atau jalur pedestrian</b></p>	<p>dimaksud pada upakan lokasi binaan yang terdiri atas lokasi permanen dan lokasi sementara yang ditetapkan sesuai dengan rencana tata ruang wilayah.</p>
Fungsi	Sebagai <i>support</i> kawasan	Sebagai <i>support</i> kawasan

### 3. KORIDOR JALAN LINGKUNGAN UNSRI

#### A. Land Use

Fungsi pada koridor jalan Lingkungan Kampus UNSRI Bukit Besar adalah murni fungsi pendidikan dengan fungsi pendukung aktifitas komersil privat yaitu kantin dan gedung serbaguna . Tata guna lahancukup ideal dan tidak menyalahi fungsi.

#### B. Building Form and Massing

Bentukan masa dominasi persegi dengan rasio *coverage* tanah yang cukup ideal.



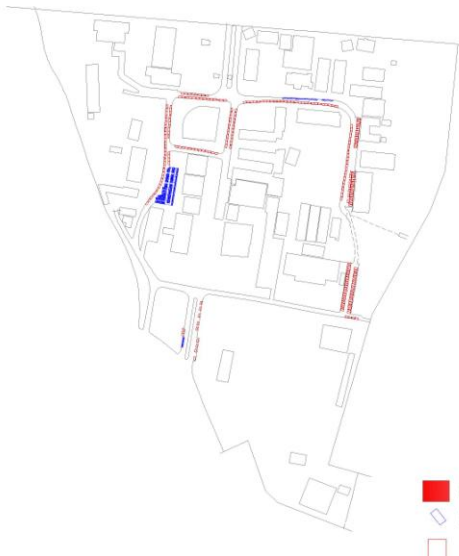
Gambar 4. Sketsa bentukan masa pada kawasan kampus UNSRI Bukit Besar.

Tabel 11. Perbandingan antara kondisi Aktual dengan kondisi yang seharusnya berdasarkan Bentuk dan Gubahan Massa di koridor jalan Lingkungan UNSRI.

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan (RDTR Kota Palembang 2004-2014)
KLB ( Koefisien Lantai Bangunan)	Maksimal 2, kecuali mencapai 8/ persil ( tower fakultas Hukum 8 lantai)	Diarahkan 1,maksimal 2
KDB ( Koefisien Dasar Bangunan)	KDB rata –rata setiap persil 30% sd 60%	Fasum : 65 Komersil 80% Perkantoran :60%
GSB ( Garis Sempadan Bangunan )	Minimal 5m, maksimal lebih dari 20m	-



### C. Sirkulasi Jalan dan Parkir



Gambar 5 Kondisi Mapping jalan pada waktu puncak aktifitas perkuliahan.

Tabel 12. Perbandingan antara spasial Jalan Jalan Lingkungan UNSRI Bukit Besar dengan kondisi ideal

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan PER PU Departemen Permukiman dan Prasarana wilayah tahun 2004
Kecepatan dan pergerakan Kendaraan	Sistem 1 arah, dan ditutup pada jam pasca perkuliahan , kecepatan mendekati Lambat 10km/jam	Sistem 2 arah, Lambat 10km/jam
Dimensi jalan	Dimensi 12m ( Gerbang depan), 6m ( Hampir di setiap koridor jalan), 5m (di koridor fakultas Teknik	Min 6,5m
Ketersediaan jalur khusus	Terdapat jalur pedestrian terputus, system drainase	Jalur pedestrian dan drainase

	terputus	
Perlengkapan Rambu lalu lintas	Pembatas jalan dan rambu-rambu	Pembatas jalan dan rambu- rambu
Sistem parkir	Pada jam perkuliahan parkir <i>Onstreet</i> mengambil badan jalan dan jalur pejalan kaki. Penerapan on-street mengurangi kapasitas jalan, mengurangi keamanan jalan, dan meningkatkan konflik, layanan parkir mengganggu jarak pandang	Tidak ada parkir <i>onstreet</i>

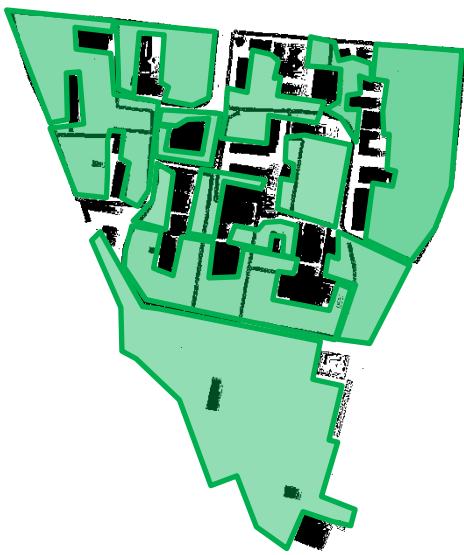
### D. Jalur Pedestrian

Tabel 13. Perbandingan kondisi spasial jalur pedestrian di koridor jalan lingkungan kampus UNSRI Bukit Besar dengan teori dan peraturan.

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan Permen PU tahun 1995 Mengenai Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki, Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas
Crossing Jalan	Terdapat Zebra cross	Terdapat Zebra cross
posisi	Beberapa terpisah dari badan jalan dan terputus.	Terletak pada ruas jalan ( samping jalan)
Pembatas jalur	Beberapa titik dipisahkan dengan jalur kendaraan dan dilindungi kerb. Beberapa	Dipisahkan dengan jalur kendaraan dan dilindungi kerb

	titik menyatu dengan halte bus	
Kelengkapan rambu	Tidak lengkap	Terdapat Penunjuk arah
Material	Beberapa macam material yaitu perkerasan beton, tanah, paving block	Material tidak licin, tidak terjadi genangan air
Peneduh	Terdapat beberapa pohon di beberapa titik.	Terdapat Pohon peneduh atau kanopi pelindung
Standard kemiringan	Tidak ada kemiringan	mempunyai kemiringan melintang 2 - 4 %
Dimensi	Fluktuatif, antara 60 cm sd 2m	Minimum 1,5m – 2 m

### E. Ruang Terbuka



Gambar 6. Sketsa Rasio ketersediaan Ruang Terbuka Di Kawasan Jalan lingkungan UNSRI Bukit Besar.

Tabel 14. Perbandingan kondisi spasial ruang terbuka di koridor jalan lingkungan kampus UNSRI Bukit Besar dengan teori dan peraturan

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan PerMen PU 2008 Mengenai Pedoman Penyediaan dan pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di kawasan Perkotaan
Ketersediaan RTH	Proporsi melebihi 30% dan beberapa ditumbuhi pohon pelindung	Ukuran Proporsi 30% minimal jumlah pohon pelindung minimal 1
Fungsi RTH	RTH berupa lapangan Sepak Bola dimanfaatkan sebagai area untuk menyelenggarakan berbagai aktivitas di luar ruangan seperti upacara, bazar, olah raga, dan lain-lain. Sedangkan ruang terbuka lainnya di gunakan untuk parkir	RTH pada halaman perkantoran, pertokoan, dan tempat usaha, selain tempat utilitas tertentu, dapat dimanfaatkan sebagai area parkir terbuka, carport, dan tempat untuk menyelenggarakan berbagai aktivitas di luar ruangan seperti upacara, bazar, olah raga, dan lain-lain.

### F. Analisa Activity Support

Tabel 15. Perbandingan kondisi spasial ruang terbuka di koridor jalan lingkungan kampus UNSRI Bukit Besar dengan teori dan peraturan

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan Berdasarkan PERPRES NO 125 Tahun 2012
Setting	Terdapat kantin yang cukup tertata.	Dilakukan penataan dan Penetapan lokasi PKL sebagaimana dimaksud pada upakan lokasi binaan yang terdiri atas lokasi permanen dan lokasi sementara yang ditetapkan sesuai dengan rencana tata ruang wilayah.
Fungsi	Sebagai <i>support</i>	Sebagai <i>support</i> kawasan

	kawasan	
--	---------	--

#### 4. KORIDOR JALAN MASJID ALGAZALI

##### A. Land Use

Sebelum di berlakukannya RTRWK Palembang tahun 2012- 2032 dan sebelum kompleks UNSRI dibangun, tata guna lahan koridor jalan Masjid Al Gazali adalah hunian dalam bentuk rumah tinggal. Semenjak UNSRI berdiri, koridor ini tidak terlalu mengalami dampak keberadaan UNSRI meskipun berbatasan langsung secara fisik. Berdasarkan hasil temuan, hanya satu hunian yang tadinya hanya berfungsi sebagai tempat tinggal, di modifikasi oleh pemilik rumah menjadi rumah dengan aktifitas komersil,

##### B. Building Form and Massing

Tabel 16. Perbandingan antara kondisi Aktual gubahan masa dengan kondisi yang seharusnya berdasarkan fungsi dan Klasifikasi Jalan pada koridor jalan Masjid Algazali

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan (RDTR Kota Palembang 2004-2014)
KLB ( Koefisien Lantai Bangunan)	Rata- rata antara 1 – 1,5	Maksimal 2, Diarahkan 1
KDB ( Koefisien Dasar Bangunan)	Rata rata 60%-70%	Diarahkan 60%-70%
GSB ( Garis Sempadan Bangunan )	Rata-rata lebih dari 6m	Diarahkan 6m sd 8m

##### C. Sirkulasi Jalan dan Parkir

Tabel 17. Perbandingan antara kondisi Aktual fisik jalan dengan kondisi yang seharusnya berdasarkan fungsi dan Klasifikasi Jalan pada koridor jalan Masjid Algazali

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan PER PU Departemen Permukiman dan Prasarana wilayah tahun 2004
Kecepatan dan pergerakan Kendaraan	System 2 arah Mendekati Lambat 10km/jam	System 2 arah, Lambat 10km/jam

Dimensi jalan	Dimensi jalan 6m, di ujung jalan 4,5m	Dimensi Minimal 6,5m
Ketersediaan jalur khusus	Terdapat jalur pedestrian terputus, system drainase cukup memadai ( Hampir tidak terputus)	Jalur pedestrian dan drainase
Perlengkapan Rambu lalu lintas	Pembatas jalan dan rambu- rambu	Pembatas jalan dan rambu- rambu
System parkir	Parkir Onstreet pada jam dan titik tertentu ( Parkir Jemaah Masjid AlGazali)	Tidak ada parkir onstreet

##### D. Jalur Pedestrian

Tabel 18. Perbandingan antara kondisi Aktual fisik jalur pedestrian dengan kondisi yang seharusnya berdasarkan fungsi dan Klasifikasi Jalan pada koridor jalan Masjid Algazali

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan Permen PU tahun 1995 Mengenai Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki, Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas
Crossing Jalan	Tidak ada crossing jalan	Terdapat Zebra cross
posisi	Beberapa terpisah dari badan jalan dan terputus.	Terletak pada ruas jalan ( samping jalan)
Pembatas jalur	Tidak ada pembatas	Dipisahkan dengan jalur kendaraan dan dilindungi kerb
Kelengkapan rambu	Tidak lengkap	Terdapat Penunjuk arah
Material	Beton, tanah, rumput	Material tidak licin, tidak terjadi genangan air
Peneduh	Terdapat beberapa	Terdapat Pohon peneduh atau kanopi

	pohon di beberapa titik.	pelindung
Standard kemiringan	Tidak ada kemiringan	mempunyai kemiringan melintang 2 - 4 %
Dimensi	Kurang dari 1,5m	Minimum 1,5m – 2 m

### E. Ruang Terbuka

Tabel 19. Perbandingan antara kondisi Aktual fisik ruang terbuka dengan kondisi yang seharusnya berdasarkan fungsi dan Klasifikasi Jalan pada koridor jalan Masjid Algazali

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan PerMen PU 2008 Mengenai Pedoman Penyediaan dan pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di kawasan Perkotaan
Ketersediaan RTH	Ukuran Proporsi 30% minimal jumlah pohon pelindung minimal 1	Ukuran Proporsi 30% minimal jumlah pohon pelindung minimal 1
Fungsi RTH	RTH pada rumah dengan pekarangan luas dimanfaatkan sebagai tempat utilitas tertentu (sumur resapan) dan dapat juga dipakai untuk tempat menanam tanaman hias. RTH pada halaman Masjid, pertokoan, dan tempat usaha, selain tempat utilitas tertentu, dimanfaatkan sebagai area parkir terbuka, carport	RTH pada rumah dengan pekarangan luas dimanfaatkan sebagai tempat utilitas tertentu (sumur resapan) dan dapat juga dipakai untuk tempat menanam tanaman hias dan tanaman produktif (yang dapat menghasilkan buah-buahan, sayur, dan bunga). RTH pada halaman perkantoran, pertokoan, dan tempat usaha, selain tempat utilitas tertentu, dapat dimanfaatkan sebagai area parkir terbuka, carport, dan tempat untuk menyelenggarakan berbagai aktivitas di

		luar ruangan seperti upacara, bazar, olah raga, dan lain-lain.
--	--	--

### F. Activity Support

Tabel 20. Perbandingan antara kondisi Aktual fisik Activity support dengan kondisi yang seharusnya berdasarkan fungsi dan Klasifikasi Jalan pada koridor jalan Masjid Algazali

Kondisi spasial	Aktual	Berdasarkan Teori/UU/Peraturan Berdasarkan PERPRES NO 125 Tahun 2012
Setting	Satu Invansi territory ( Hunian) dan 3 PKL	Dilakukan penataan dan Penetapan lokasi PKL sebagaimana dimaksud pada upakan lokasi binaan yang terdiri atas lokasi permanen dan lokasi sementara yang ditetapkan sesuai dengan rencana tata ruang wilayah.

## KESIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa telah terjadi perubahan spasial pada koridor jalan yang berbatasan langsung dengan kampus UNSRI Bukit besar. Perubahan ini yaitu :

### 1. Kesimpulan Koridor Jalan Lunjuk Jaya

#### A. Land Use

Perubahan fungsi hunian menjadi fungsi campuran. Perlu adanya pembatasan alih fungsi hunian menjadi campuran dan penegasan tata guna lahan.

#### B. Building Form and Massing

Bentukan massa bangunan di jalan Lunjuk Jaya tidak sesuai dengan kondisi ideal yang seharusnya di terapkan. Intensitas bangunan cenderung sempit dengan kepadatan massa. Perlu pembatasan GSB yang maksimum yang jelas dan diperuntukan untuk pejalan kaki dan fungsi parkir, sehingga penambahan masa bisa dibatasi

#### C. Sirkulasi Jalan dan Parkir

Kondisi setting fisik jalan lunjuk jaya tidak tidak memenuhi kriteria minimum jalan Arteri sekunder. Perlu adanya pelebaran jalan untuk jalur pejalan

kaki, sepeda, penempatan kantong parkir, dan penyediaan area hijau

#### **D. Jalur Pedestrian**

Setting fisik Jalur Pedestrian di koridor jalan Lunjuk Jaya tidak memenuhi kriteria minimum. Perlu Crossing jalan setiap 100m, dibuat pembatas, diatam pohon peneduh, perlu adanya material khusus difabel, dan dimensi diperlebar.

#### **E. Ruang Terbuka**

Ketersediaan ruang terbuka pada koridor jalan Lunjuk Jaya tidak dalam kondisi ideal ( pada penggal 2 ) dikarenakan belum tercapainya nilai minimum proporsi RTH terutama pada fungsi hunian. Fungsi RTH juga tidak maksimal dikarenakan keterbatasan lahan.

#### **F. Activity Support**

*Activity support* muncul dikarenakan sebagai support aktifitas yang ada di UNSRI, support ini dalam bentuk aktifitas komersil yang dilakukan pada rumah tinggal (Invansi teritori) dan munculnya Pedagang Kaki Lima ( PKL). *Activity Support* ini tidak dilakukan penataan dan dikendalikan sehingga berpengaruh terhadap semua element spasial. Perlu adanya pembatasan jumlah PKL dan ditata, serta penekanan hunian yang alih fungsi.

## **2. Kesimpulan Koridor Jalan Srijaya Negara**

### **A. Land Use**

Fungsi pada koridor jalan Srijaya Negara adalah fungsi campuran terdiri dari campuran (Ruko), Hunian ( Rumah Tinggal), Pendidikan, Perkantoran, Pada koridor ini telah di dominasi ruko. Meskipun telah di fungsikan ruko, hunian dan ruko di modifikasi oleh pemilik dengan menambahkan aktifitas komersil, terutama pada waktu jam perkuliahan. Perubahan *land use* ini meningkatkan tingkat aktifitas kegiatan pada jam jam tertentu yang merubah setting fisik koridor. Perlu adanya Pembatasan fungsi tambahan pada ruko dan hunian

### **B. Building Form and Massing**

Setting fisik sosok dan bentukan massa bangunan di jalan Srijaya Negara tidak sesuai dengan kondisi ideal yang seharusnya di terapkan. Intensitas bangunan cenderung sempit dengan kepadatan massa yang tinggi dengan kecendrungan bentukan bangunan yang tidak sesuai dengan peraturan yang ada Perlu adanya penyesuaian bentukan masa dengan peraturan dan pembatasan building coverage ( KDB).

## **C. Sirkulasi Jalan dan Parkir**

Berdasarkan hasil temuan di lapangan, kondisi setting fisik jalan Srijaya Negara tidak tidak memenuhi kriteria minimum jalan Arteri sekunder maupun jalan Kolektor Primer. Hal ini dikarenakan Kecepatan kendaraan lebih Rendah 30km/jam Lebar jalan kurang dari 11 meter. tidak tersedianya jalur khusus untuk sepeda dan kendaraan lambat lainnya. Perlengkapan jalan dan rambu lalu lintas yang belum memadai dan lokasi parkir yang cenderung *onstreet* . Perlu adanya Pelebaran jalan untuk jalur pejalan kaki, sepeda, penempatan kantong parkir, dan penyediaan area hijau

#### **D. Jalur Pedestrian**

Kondisi setting fisik Jalur Pedestrian di koridor jalan Srijaya Negara tidak terlalu memenuhi kriteria minimum dikarenakan Jalur pedestrian yang belum sepenuhnya terintegrasi, secara fisik belum semuanya dilindungi kerb dan terputus, pohon peneduh belum melingkupi sepanjang koridor, tidak ada kemiringan, dan dimensi jalur yang berbeda-beda. Jalur pedestrian harus di buat linier, dengan dimensi yang ideal, dan di lengkapi rambu dan pohon peneduh.

#### **E. Ruang Terbuka**

Ketersediaan ruang terbuka pada koridor jalan Srijaya Negara tidak dalam kondisi ideal dikarenakan belum tercapainya nilai minimum proporsi RTH terutama pada fungsi hunian. Fungsi RTH juga tidak maksimal dikarenakan keterbatasan lahan. Penambahan koefisien resapan KDH dengan cara mengurangi perkerasan lahan dan mengurangi coverage liar.

#### **F. Activity Support**

*Activity support* muncul dikarenakan sebagai *support* aktifitas yang ada di UNSRI, *support* ini dalam bentuk aktifitas komersil yang dilakukan pada rumah tinggal (invansi teritori) dan munculnya Pedagang Kaki Lima ( PKL). Perlu adanya penataan dan pengendalian PKL serta invansi teritori bangunan komersil

## **3. Kesimpulan Koridor Jalan Lingkungan UNSRI**

### **A. Land Use**

Berdasarkan Master Plan UNSRI kampus Bukit Besar , kompleks bangunan fungsi pada koridor jalan Lingkungan Kampus UNSRI Bukit

Besar adalah murni fungsi pendidikan dengan dilengkapi oleh fungsi pendukung aktifitas komersil privat yaitu kantin dan gedung serbaguna . Tata guna lahan cukup ideal dan tidak menyalahi fungsi.

#### **B. *Building Form and Massing***

Kondisi setting fisik sosok dan bentukan massa bangunan di jalan Lingkungan UNSRI cukup tertata karena ketinggian bangunan yang hampir sama ( tidak lebih dari 3 lantai, kecuali tower fakultas hokum), dengan KDB yang tidak melebihi anjuran peraturan daerah.

#### **C. *Sirkulasi Jalan dan Parkir***

Kondisi setting fisik jalan Lingkungan Kampus UNSRI secara fisik mendekati ideal, kondisi spasial menjadi tidak beraturan dikarenakan kepadatan parkir yang mengurangi zonasi dan batasan penggunaan jalan. Perlu evaluasi fungsi dan penggunaan jalan pada lingkungan UNSRI, menambah kantong parkir.

#### **D. *Jalur Pedestrian***

Kondisi setting fisik Jalur Pedestrian di koridor jalan Lingkungan UNSRI Bukit Besar belum memenuhi kriteria minimum . Beberapa terpisah dari badan jalan dan terputus, pembatas kerb belum ada di sepanjang koridor, material belum memenuhi standard sepanjang koridor, peneduh belum di sepanjang koridor, dan ukuran yang tidak konstan antara 60 cm sd 2m. Jalur pejalan kaki perlu di perbaiki dan di sempurnakan ( material yang tepat, dimensi yang sesuai, di buat pembatas, di beri rambu, dan pohon peneduh ).

#### **E. *Ruang Terbuka***

Ketersedian ruang terbuka pada koridor jalan lingkungan kampus UNSRI Bukit Besar dalam kondisi cukup ideal dikarenakan tercapainya nilai minimum proporsi RTH terutama pada fungsi bangunan. Fungsi RTH juga cukup maksimal dengan beberapa fungsi public..

#### **F. *Activity Support***

*Activity Support* pada koridor jalan Lingkungan Kampus UNSRI Bukit Besar berupa kantin cukup tertata dengan baik.

### **4. Kesimpulan Koridor Jalan Masjid Al Gazali**

#### **A. *Land Use***

Koridor ini tidak terlalu mengalami dampak keberadaan UNSRI meskipun berbatasan langsung secara fisik. Berdasarkan hasil temuan, hanya satu hunian yang tadinya hanya berfungsi sebagai tempat

tinggal, di modifikasi oleh pemilik rumah menjadi rumah dengan aktifitas komersil. Perlu monitoring oleh dinas terkait untuk membatasi aktifitas komersil supaya tidak mempengaruhi keruangan jalan, atau pengendalian potensi alih fungsi sehingga tertata dengan baik.

#### **B. *Building Form and Massing***

Setting fisik sosok dan bentukan massa bangunan di jalan Masjid AlGazali cukup sesuai dengan kondisi ideal yang seharusnya di terapkan. Intensitas bangunan cenderung lega dengan kepadatan massa kecil. Perlu evaluasi invansi teritori yang ada dan monitoring oleh dinas terkait.

#### **C. *Sirkulasi Jalan dan Parkir***

Kondisi setting fisik jalan Lingkungan Masjid AlGazali secara fisik mendekati ideal, dengan ukuran rata – rata 6m. Kondisi spasial menjadi tidak beraturan hanya pada waktu dan titik tertentu dikarenakan adanya kepadatan parkir di titik masjid pada jam tertentu yang mengurangi zonasi dan batasan penggunaan jalan. Perlu evaluasi parkir kendaraan di titik zona masjid, atau penyediaan kantong parkir tambahan di masjid.

#### **D. *Jalur Pedestrian***

Kondisi setting fisik Jalur Pedestrian di koridor jalan Masjid AlGazali tidak memenuhi kriteria minimum .Jalur pejalan kaki perlu di perbaiki dan disempurnakan ( material yang tepat, dimensi yang sesuai, di buat pembatas, di beri rambu, dan pohon peneduh ).

#### **E. *Ruang Terbuka***

Ketersedian ruang terbuka pada koridor jalan Masjid AlGazali dalam kondisi ideal dikarenakan cukup tercapainya nilai minimum proporsi RTH terutama pada fungsi hunian

#### **F. *Activity Support***

*Activity support* muncul dikarenakan sebagai support aktifitas yang ada di UNSRI, support ini dalam bentuk aktifitas komersil yang dilakukan pada rumah tinggal ( Invansi teritori hanya pada 1 rumah) dan munculnya rata rata 3 Pedagang Kaki Lima ( PKL). Perlu monitoring dan evaluasi keberadaan PKL dan invansi teritori.

Selain temuan diatas, perlu di lakukan kajian dalam bentuk perencanaan kawasan untuk membatasi kemungkinan perubahan yang lebih tidak terkondisi lagi. Dan hasil kajian ini bisa sebagai acuan pemerintah Kota Palembang dalam menentukan

kebijakan perencanaan kota dan kawasan kedepannya.

## Daftar Pustaka

1. Sirvani, H, 1985, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company. New York.
2. Arif, T,S 2010, Penanganan On-Street Parking di Kawasan Factory Outlet Jalan R.E.Martadinata Kota Bandung, Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota A SAPPK V5 N1, Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan ITB
3. Pemerintah Kota Palembang, *Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Wilayah Pengembangan Kota IA : Pusat Kota Palembang* tahun 2004-2014, Palembang Indonesia.
4. Pemerintah Kota Palembang, Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Palembang Tahun 2012-2032, Palembang Indonesia.
5. UU No. 38 tahun 2004 tentang Jalan.
6. Permen PU Tahun 2007 Mengenai Tata Cara Penyusunan RTBL.
7. Permen Pekerjaan Umum Tahun 2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang.
8. Permen PU tahun 1995 Mengenai Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki.
9. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas .
10. Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
11. Peraturan Mentri Pekerjaan Umum tahun 2008 Mengenai Pedoman Penyediaan dan pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di kawasan Perkotaan.
12. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No: 34 tahun 2006 tentang jalan