

The Quality of The Spatial Space of The Physical Expansion of The City at The Ambawang Corridor

CoUSD Proceedings
8 September 2015 (43 – 50)

Tersedia online di:
<http://proceeding.cousd.org>

Nunik Hasriyanti*¹⁾, Palupi Ikayanti²⁾

^{1,2)} Jurusan Teknik Arsitektur, Politeknik Negeri Pontianak

Abstrak. *The main objective of the development of the region is to improve the welfare of the people of the region. There are various sectors that need to be developed to meet the goal of regional development is through the development of physical infrastructure in order to increase economic growth in the developing regions. To achieve these objectives should be structured plan right, useful and well-directed. An area will always evolve and grow dynamically both physical appearance and non fisiknnya. Changes in physical additions can be seen from the aspect of the city morphology that is characteristic of the use of land, buildings and circulation. While the non-physical changes include economic, social, cultural, political, technological and so on. Change can only happen from that used to have turned into a rural characteristics have urban characteristics, which was once a small town is now a big city, all of which was due to the dynamics of development activities and population growth in the region. So also is the case in the corridor Ambawang growing along with the growth of the surrounding area Ambawang as new commercial areas as the impact of urban development in the area of KubuRaya. Sprawling urban phenomenon with agricultural land conversion will certainly have a negative impact on the environment and threaten the sustainability of agricultural production (food). While a growing number of people who automatically also increase the need for food in the end will lead to increasingly severe food crisis or reliance on regions / countries (food imports), and would threaten the various aspects of sustainable development (sustainable development) and global warming (global warming) which is one of the issues (problems) universal facing all societies and countries in the world in the last decade. The purpose of this study was to examine the physical aspects of spatial and non-physical physical aspects associated with the development of the Corridor Ambawang is the case today. This is to avoid irregular urban development and land use changes cause uncontrolled. It should also be analyzed aspects of the city controller so that the development of this region is maintained and in accordance with the plan of the city that have been made. The method used is descriptive qualitative research method with AHP analysis is the method of me-rating issues to formulate policy and the best model for the development of future Ambawang Corridor region. AHP will determine the order of priority based on community preferences and the preferences of the experts.*

Keyword: corridor, urban sprawl, peri urban area

1. PENDAHULUAN

Daerah pinggiran kota kota adalah suatu daerah yang juga dikenal sebagai daerah “urban fringe” atau daerah “peri-urban” atau nama lain merupakan daerah yang memerlukan perhatian yang serius karena begitu pentingnya daerah tersebut terhadap peri kehidupan penduduk baik desa maupun kota di masa yang akan datang. Wilayah peri urban (WPU) merupakan wilayah yang terletak di antara dua wilayah yang sangat berbeda kondisi lingkungannya, yaitu antara wilayah yang mempunyai kenampakan kekotaan di satu sisi dan wilayah yang mempunyai kenampakan kedesaan di sisi yang lain. Oleh karena itu wilayah kota dan desa mempunyai dimensi kehidupan yang sedemikian kompleks yang pada umumnya menunjukkan atribut yang saling berbeda, maka di daerah ini akan muncul atribut khusus yang merupakan hibrida dari keduanya. WPU ini menentukan peri kehidupan kekotaan karena segala bentuk perkembangan fisik baru akan terjadi di wilayah ini, sehingga tatanan kehidupan kekotaan pada masa yang akan datang sangat ditentukan oleh bentuk, proses dan dampak perkembangan yang terjadi di WPU khususnya di koridor Ambawang di Kecamatan Ambawang Kabupaten Kuburaya. Tanpa adanya perhatian khusus pada WPU koridor Ambawang ini sangat dimungkinkan terjadi suatu bentuk dan proses

perkembangan fisik kota baru yang mengarah ke dampak negatif. Yang terjadi di koridor Ambawang, bahwa proses pembangunan kawasan koridor yang tidak tertata dan terkendali, akan mengakibatkan proses densifikasi koridor baik dalam fungsi perdagangan, jasa, permukiman, perkantoran, pendidikan, dan lainnya yang tidak terkontrol sehingga hal ini akan mengakibatkan kemerosotan lingkungan, ekonomi, sosial dan spasial ruang koridor, dan kemudian akan mengakibatkan kemerosotan kesehatan penduduk dan menurunnya produktivitas kerja sehingga akan mengakibatkan rendahnya penghasilan penduduk dan berakhir dengan kemiskinan masif. Yang perlu menjadi perhatian adalah wilayah WPU koridor Ambawang ini merupakan daerah yang berbatasan langsung dengan daerah perdesaan sehingga masih banyak penduduk yang masih menggantungkan kehidupan dan penghidupannya pada sektor pertanian. Padahal sudah diketahui bahwa WPU ini merupakan sasaran perkembangan fisik baru dari kota. Hal ini rawan terjadi konflik pemanfaatan lahan. Konflik antara mempertahankan lahan pertanian untuk kepentingan sektor kedesaan di satu sisi dan melepaskan lahan perhatian di sisi lain untuk kepentingan perkembangan fisik baru sektor kota merupakan konflik pemanfaatan lahan paling mencolok. Jelas disini dampak yang bakal muncul di masa yang akan datang berkenaan dengan pemekaran fisik kota (urban sprawl) terhadap WPU Koridor Ambawang yang terkait dengan perikehidupan dan penghidupan kedesaan, khususnya bagi petani. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah menitikberatkan fokus studi pada proses perkembangan spasial fisik kota secara horizontal sentrifugal yaitu proses bertambahnya ruang kota ke arah luar/pinggiran kota atau *urban sprawl* yang masih kental dengan kenampakan fisik desa.

2. KAJIAN LITERATUR

Menurut Yunus (2008), salah satu ciri khas permasalahan di Kawasan pinggiran adalah pada wilayah ini memiliki kesenjangan hampir pada setiap aspek, hal ini dikarenakan terdapat kawasan "lama" dan kawasan "baru". Kawasan peri urban merupakan kawasan yang berdimensi utuh karena makna sekitar perkotaan yang yang berarti memiliki makna sifat kota dan sifat kedesaan. WPU atau *rural urban fringe* merupakan zona peralihan pemanfaatan lahan, peralihan karakteristik sosial dan peralihan karakteristik demografis yang terletak antara wilayah kota terbangunan yang menyatu dengan permukiman kota utamanya dan merupakan bagian yang tidak erpisah dari pusat kota, dan daerah buriloka (hinterland) kedesaannya yang dicirikan oleh nyaris langkanya tempat tinggal penduduk bukan petani, mata pencaharian bukan kedesaan dan pemanfaatan lahan bukan kedesaan (Yunus, 2008). Identifikasi dimensi secara fisik ditinjau terhadap 3 (tiga) elemen utama morfologi kota (Smailes, 1955) dalam Yunus (2008) yang dapat digunakan sebagai indikator untuk mengenali sifat kota dari segi kenampakan fisik. Ketiga elemen tersebut adalah karakteristik pemanfaatan lahan (*land use characteristics*), karakteristik bangunan (*building characteristics*), dan karakteristik sirkulasi (*circulation characteristics*).

Kawasan komersial pada koridor jalan adalah area yang mempunyai fungsi dominan untuk kegiatan komersial atau disebut sebagai kawasan pusat perniagaan/usaha kota, letaknya tidak selalu di tengah-tengah kota dan mempunyai pengaruh besar terhadap kegiatan ekonomi kota (Kamus Tata Ruang, s.v."kawasan komersial). Koridor jalan komersial merupakan koridor jalan yang pemanfaatan ruang di sepanjang jalannya untuk kegiatan komersial, perkantoran yang kompleks dan pusat pekerjaan di dalam kota (Bishop, 1989). Ketika jalan raya diperluas dari pusat kota ke pinggiran kota yang kemudian diikuti dengan tumbuhnya pertokoan, restoran dan area parkir maka lahirlah koridor komersial ditandai dengan deretan bangunan komersial, parkir halaman depan, jalan berorientasi pejalan kaki dan barisan elemen penanda sepanjang jalan utama dari pusat kota ke pinggiran kota.

Berdasarkan status jalan, Jl. Trans Kalimantan (Koridor Ambawang) adalah jalan nasional, dimana jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional. Kunci kesuksesan kawasan koridor komersial sehingga menjadi kawasan koridor komersial yang aktif adalah daya tarik tempat/ ruang kawasan koridor komersial tersebut. Untuk menciptakan daya tarik tempat/ ruang, dibutuhkan strategi *place making* guna mencapai kesuksesan suatu tempat. *Place making* adalah proses mengubah ruang (*space*) menjadi *place* sehingga akan menarik sejumlah besar manusia karena bersifat menyenangkan, menarik dan menawarkan kesempatan untuk bertemu satu sama lain. *Placemaking* adalah cara dimana semua manusia mengubah tempat mereka, menemukan diri mereka ke tempat di mana mereka tinggal. Dalam menciptakan ruang publik di koridor jalan yang ramai dengan aktivitas sosial, terdapat 3 prinsip dasar yang melahirkan kondisi positif tersebut yaitu pertama densitas yang optimal yang padaada dasarnya koridor jalan yang penuh dengan bangunan umumnya lebih berpotensi sebagai pedestrian generatoryang akan melahirkan keaktifan sosial yang ramai dan menyenangkan. Kedua tata guna lahan yang mendukung yaitu Tata guna lahan yang berorientasi pada publik seperti halnya jasa/perdagangan umumnya sangat membantu dalam mengaktifkan kegiatan publik di koridor jalan. Dan ketiga koridor jalan yang didesain dengan baik dan cermat yaitu koridor jalan haruslah didesain sangat spesifik mengikuti karakter sosial, ekonomi dan budaya lokal. Sudah terbukti seperti terekam dalam buku Lynch (1987), bahwa koridor jalan yang yang didesain dengan cermat umumnya menjadi ruang publik yang dominan dan seringkali menjadi tujuan wisata baik lokal maupun internasional.

3. METODE PENELITIAN

Dilakukan melalui survey lapangan yang dibantu dengan teknik wawancara dengan beberapa nara sumber dan survey instansional yang dilakukan kajian ilmiah, legal dan empiris mengenai model pengukuran kinerja yang sudah ada dan atau pernah diimplementasikan berdasarkan literatur-literatur. Membuat kuesioner yang ditujukan kepada penduduk yang tinggal di sepanjang koridor Jalan Trans Kalimantan yang berada di 5 desa di Kecamatan Sungai Ambawang untuk mengetahui kualitas spasial ruang di koridor Ambawang. Penarikan sampel untuk kuesioner diambil sampel 20 orang utk masing-masing kelurahan. Kelurahan yang di survey adalah Desa Ambawang Kuala, Desa Jawa Tengah, Desa Durian, Desa Korek dan Desa Lingga.

Tahapan – tahapan pengambilan keputusan dalam metode AHP (Lee, 2007) pada dasarnya adalah sebagai berikut mendefenisikan masalah dan menentukan tujuan yang diinginkan dengan melakukan pengembangan alternatif, membuat struktur hirarki yang diawali dengan tujuan umum, dilanjutkan dengan subtujuan, kriteria dan kemungkinan alternatif - alternatif pada tingkatan kriteria yang paling bawah. Lokasi yang menjadi objek penelitian kawasan adalah sepanjang jalan Lintas Trans Ambawang yang melintasi di Kecamatan Sungai Ambawang .Hampir disepanjang kiri – kanan jalan ini terdapat berbagai macam aktivitas kegiatan pemukiman penduduk, pendidikan, kesehatan, perkantoran, ruang terbuka publik, Perdagangan dan jasa seperti pasar, bank, pertokoan, bengkel, warung – warung dan kios-kios, penginapan. Oleh karena itu dipilih untuk dijadikan wilayah studi perencanaan kota, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta lokasi penelitian di Kecamatan Sungai Ambawang, Kabupaten Kubu Raya:



Gambar 1. Tinjauan Kawasan Mikro

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Untuk pola sebaran kegiatan yang ada di kecamatan Sungai Ambawang sendiri yaitu di Desa Ambawang Kuala dan Desa Jawa Tengah yang dikonsentrasikan sebagai kawasan perdagangan dan jasa, pemerintahan, dan pemusatan pemukiman yang melayani desa yang ada disekitarnya, untuk kawasan permukiman yang ada di Kecamatan Sungai Ambawang di konsentrasikan tepatnya dibelakang kawasan perdagangan dan jasa yang ada di Desa Durian, sementara untuk kearah utara Kecamatan Sungai Ambawang di pusatkan sebagai kawasan perkantoran dan pemerintahan. Sedangkan fungsi utama dari Kecamatan Sungai Ambawang yaitu sebagai jalur lintas antar kabupaten dengan skala pelayanan nasional dan internasional, pusat pelayanan sarana transportasi darat sebagai sebagai pusat kegiatan wilayah. Berdasarkan hasil sebaran kuesioner di gambarkan bahwa koridor Jalan Trans Kalimantan mulai dari Desa Ambawang Kuala hingga Desa Lingga, sebaran fungsi masih didominasi oleh fungsi komersial dan jasa. Berikut hasil sebaran kuesioner.

Tabel 1

Aspek yang dipertimbangkan dalam membentuk *place* pada koridor jalan Trans Kalimantan Sungai Ambawang

<i>Aspek Perancangan Place</i>	<i>Indikator Place</i>
Fungsi dan Aktifitas	<ul style="list-style-type: none"> Variasi penggunaan lahan termasuk perumahan lebih banyak kepada fungsi komersial seperti rumah makan, kios bensin, warung, toko kelontong. Untuk pola jam buka karena berada di area koridor yang 24 jam dilalui oleh kendaraan umum antar kota/kabupaten dan antar negara, adanya kegiatan malam dan sore hari yang lebih banyak ke kegiatan jual beli. Kehidupan jalanan dan bagian depan yang aktif Kombinasi <i>entertainment retail</i> dan <i>niche restaurant</i>
Identitas karakter dan keunikan	<ul style="list-style-type: none"> <i>Kekhususan setiap kawasan koridor komersial</i> <i>Merefleksikan identitas dan budaya lokal</i>
Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> <i>Terdapat ruang untuk duduk, elemen pencahayaan, lansekap dan perabot jalan yang memberikan kenyamanan</i>

Aspek Perancangan Place	Indikator Place
Kemudahan	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Parkir paralel, tidak menutup jalan untuk lalu lintas.</i> • <i>Kemudahan melintasi dan menyeberang jalan</i>
Visibilitas	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Kejelasan elemen penanda dalam memberikan informasi.</i> • <i>Mendefinisikan secara jelas pintu masuk dan keluar kawasan.</i>
Aksesibilitas dan tautan	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Menempatkan toko langsung berhubungan dengan sisi jalan.</i> • <i>Menyediakan berbagai pilihan jenis transportasi publik.</i> • <i>Area istirahat dalam kawasan terhubung dengan jalan dan trotoar.</i> • <i>Menata sistem transit dan transportasi.</i>
Berorientasi pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Beraneka ragam aktifitas pejalan kaki.</i> • <i>Karakter pedestrian berskala manusia.</i> • <i>Trotoar mengakomodasi dan memberi kenyamanan pejalan kaki.</i> • <i>Membangun jalur pejalan kaki antar kawasan. Kawasan ramah pejalan kaki di hubungkan dengan prasarana publik. Pemerintah membangun jaringan pejalan kaki antar distrik.</i>
Berorientasi komunitas/masyarakat	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Tersedia ruang berkumpul publik yang representatif dapat mewadahi kegiatan segala jenis usia dan kondisi termasuk anak-anak dan diffeable people</i>
Keunikan	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Detail Desain Bangunan, Lingkungan urban yang variatif.</i> • <i>Dekorasi wajah jalan (Streetscape) yang menarik.</i>
Kesenangan, Kegembiraan	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Terdapat bioskop, Teater, bar, pub, restoran dan budaya lainnya, tempat pertemuan dengan berbagai jenis, harga dan kualitas.</i> • <i>Taman, lapangan dan ruang sudut, memungkinkan orang menonton dan beraktifitas seperti program animasi-animasi budaya.</i>
Adaptif	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Kemampuan mengadaptasi bentuk kota dengan mudah.</i>
Skala Manusiawi	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Skala lingkungan membentuk kota berskala manusia</i>
Regulasi	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Kebijakan kota mengendalikan ukuran dan lokasi elemen penanda.</i> • <i>Kebijakan kota mengatur ketinggian bangunan dan jarak antar blok dan persyaratan garis sempadan.</i>

Berdasarkan uraian aspek-aspek penting yang dipertimbangkan dalam penataan kawasan koridor dengan pendekatan *mixed use corridor* dapat disimpulkan komponen yang ditata dan prinsip perancangan pada tabel berikut :

Tabel 2
Komponen dan prinsip perancangan kawasan koridor komersial yang mengembangkan fungsi campuran

Komponen yang ditata	Prinsip
Tata guna lahan	
Pilihan penggunaan lahan	Menerapkan fungsi campuran: retail, rukan, <i>townhouse</i> , perkantoran, restoran dan fasilitasnya. Penggunaan lahan komersial memperkuat ekonomi .
Sesuai skala manusia	Massa bangunan berskala manusia.
Mengutamakan retail.	Retail lantai dasar mendorong bangunan <i>mixed use</i> .
Bentuk bangunan	
Penempatan bangunan	<i>Setback</i> yang konsisten mendukung skala bangunan yang sama.
Site sudut	Site sudut diperkuat dengan ketinggian bangunan yang lebih besar untuk menegaskan persimpangan.
Hamparan Jalan	Konsistensi batas ruang jalan. Rasio tinggi dan lebar minimum 1: 4 dan maksimum 1:1.
Tinggi bangunan	Tinggi bangunan menghasilkan ruang jalan, dan kompatibel dengan bangunan sekitarnya. Bangunan 2 -8 lantai untuk transisi bentuk dan massa yang tepat.
Skala yang manusiawi	Bangunan dirancang untuk kenyamanan pejalan kaki.
Desain bangunan	
Desain fisik bangunan	Bangunan baru respek dengan bangunan sekitarnya Tinggi bangunan mendefinisikan elemen lantai dasar.

Komponen yang ditata	Prinsip
Bangunan berlantai rendah (1-3 lantai)	Tinggi bangunan mengekspresikan bagian lantai dasar dengan menekankan detail desain serta kesesuaian garis atap. Perlengkapan mekanik harus dilindungi dari pandangan publik.
Bangunan berlantai sedang (3-8 lantai)	Desain bangunan mendefinisikan bagian dasar, pertengahan dan atas bangunan dengan asad dan artikulasi garis atap. Bentuk slab memberi definisi yang baik tentang bagian lantai dasar dan artikulasi fasad bangunan.
Fasad bangunan	Desain fasad lantai dasar yang aktif. fasad didesain untuk mengurangi kesan <i>bulk</i> , mendukung tema atau karakter koridor.
Ruang publik	
Ukuran blok dan konektivitas	Kavling blok kompatibel dengan ukuran blok sekitarnya. Menggabungkan jaringan jalan yang saling berhubungan. <i>Pedestrian linkage</i> mendorong jarak perjalanan lebih pendek.
Infrastruktur hijau	Mengintegrasikan sistem alam yang ada. Menata infrastruktur hijau di sepanjang koridor. Konektivitas dan aksesibilitas ke taman, ruang publik baru.
Taman	Mendefinisikan secara jelas gerbang masuk taman. Menyediakan fasilitas pejalan kaki seperti area duduk. Mengintegrasikan <i>public art</i> Meningkatkan akses ke taman melalui <i>pedestrian linkage</i> .
Ruang publik kota	Menyediakan berbagai ruang publik kota sepanjang koridor transit utama, seperti taman kota, alun-alun, plaza, halaman
Desain streetscape	Mendesain <i>streetscape</i> melalui elemen : Amenity zona: Mendefinisikan <i>amenity zona</i> dengan elemen vertikal sebagai <i>street furniture</i> seperti pohon dan lampu jala. Zona trotoar: · Batas zona trotoar diperlukan di sepanjang jalan. · Trotoar yang luas di sepanjang koridor jalan utama dan kawasan dengan lalu lintas pejalan kaki tinggi. Zona sempadan depan: · Terletak antara garis batas tanah depan dan fasad bangunan berupa elemen hard dan soft lansekap termasuk pohon.
Pohon jalan	Sesuai arahan jenis pohon yang ditanam di daerah perkotaan.
Perabot jalan	Perabot jalan dan lampu dikoordinasikan dalam desain, warna dan skala.
Parkir sepeda	Menyediakan parkir sepeda di lokasi yang tepat.
Tema <i>streetscape</i>	Tema unik <i>streetscape</i> dieksplorasi di setiap segmen koridor.
Pintu Gerbang	
Bentuk dan orientasi bangunan	Bangunan membingkai persimpangan jalan dan membentuk massa bangunan untuk menonjolkan persimpangan.
Desain bangunan lansekap	Pintu masuk gedung utama berorientasi pada persimpangan. Gerbang masuk didefinisikan melalui hardscape dan lansekap.
<i>Public art</i>	Fitur seni publik meningkatkan kualitas ranah publik dipertimbangkan pada gerbang utama. Fitur dapat berupa <i>sculpture</i> , elemen penanda artistik, pola paving, elemen interaktif seperti pencahayaan, air dan lain-lain. Penggunaan seni publik harus dikoordinasikan dengan dinas kebudayaan kota.
<i>Crosswalk treatment</i>	Perlakuan terhadap penyeberangan khusus diarahkan di persimpangan gerbang. Tangga penyeberangan diarahkan di persimpangan transit utama terletak di sepanjang koridor pusat transit. Mendesain trotoar penyeberangan yang dekoratif
Pencahayaan	pencahayaan pada gerbang perempatan untuk meningkatkan pencahayaan pejalan kaki dan penampilan <i>streetscape</i> .
Parkir	
Lokasi	Parkir samping dan belakang bangunan.
Parkir podium	Parkir bawah tanah untuk skala pengembangan besar.
Gedung parkir	Berinteraksi dengan <i>streetscape</i> melalui artikulasi fasad bangunan, lantai dasar untuk retail.
Parkir badan jalan	eksistensi <i>curb</i> yang berisi fitur lansekap, elemen <i>streetscape</i> .

Komponen yang ditata	Prinsip
Parkir sepeda	Berbagi parkir sepeda yang disediakan di dekat tempat transit, dalam kompleks perumahan dan tempat kerja.
Transit	
Guna lahan	Guna lahan berorientasi pejalan kaki dengan menempatkan toko makanan, restoran, layanan pribadi, kantor dan retail di sepanjang rute transit utama dan stasiun transit.
Penempatan bangunan	Menempatkan bangunan dekat dengan jalan untuk mengurangi jarak perjalanan ke stasiun transit dan tempat berhenti.
Lokasi transit	Interval jarak maksimum 250 m.
Fasilitas transit	Menata fasilitas pejalan kaki (peta, bangku, tempat sampah)
Shelter transit	Menyediakan tempat penampungan transit di halte transit utama.
Desain lansekap	
<i>Streetscape</i>	<i>Streetscape</i> berorientasi pejalan kaki sepanjang semua jalan.
<i>Urban Green</i>	Mempromosikan kota hijau, pohon jalan dan tempat tanaman.
Rumput boulevards	Menata rumput boulevard sepanjang <i>frontage</i> hunian.
Ruang publik	Ruang publik dan semi publik terdiri dari <i>hard and soft</i> lansekap
<i>Buffering</i>	Area parkir dan utilitas dilindungi dari jalan
Pencahayaan	
<i>Streetscape</i>	Membentuk identitas lingkungan pedestrian dan masyarakat. Desain perlengkapan pencahayaan sesuai dengan konteks perkotaan dan meningkatkan daya tarik <i>streetscape</i>
Hirarki pencahayaan koridor jalan	Koridor fungsi campuran : · Memperbaiki penampilan <i>streetscape</i> melalui baner dan keranjang bunga gantung. · Meningkatkan pencahayaan pejalan kaki melalui peningkatan pencahayaan ranah privat. Jalan umum: Pencahayaan mencerminkan skala jarak dan tinggi, membentuk karakter kawasan Jalan utama: Meningkatkan pencahayaan pejalan kaki dan pengguna transit Gerbang Perempatan: meningkatkan pencahayaan gerbang persimpangan.
Ruang Publik	pencahayaan ruang publik berskala pedestrian dan menata lampu dekoratif.
Signage	
<i>Streetscape</i>	Menyatu dengan desain fasad dan berkontribusi terhadap desain . Elemen penanda mempertahankan skala manusia dan menyatu dengan lansekap.
Jenis elemen penanda	Skala ,desain dan penempatan yang tepat.
Mengurangi ukuran elemen penanda	Intensif elemen penanda yang didesain untuk lalu lintas kendaraan dikurangi.

5. KESIMPULAN

Keputusan sementara yang diambil untuk peningkatan kualitas aruang di koridor Jalan Trans Kalimantan Kecamatan Sungai Ambawang adalah pertama dengan memberikan kelonggaran untuk melebihi KLB yang ditentukan dengan kompensasi keharusan membangun ataupun menyediakan sarana yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat secara langsung, seperti penyediaan taman kota, masjid ataupun sarana pelayanan umum lainnya. Kedua arahan pembangunan fisik yang diterjemahkan sebagai penentuan peruntukan lahan yang dimaksudkan untuk mengarahkan pertumbuhan kegiatan-kegiatan tertentu serta keterkaitan antar kegiatan. Ketiga sebagai unsure pengendalian pembangunan, dengan memberlakukan ketentuan keofisien lantai dasar (KLB) atau floor area ratio (FAR) untuk mengatur skyline (ketinggian) bangunan, keofisien dasar bangunan (KDB) atau building coverage ratio (BCR) dan building lines, berupa garis sempadan bangunan untuk mengatur kepadatan dan bentuk massa bangunan. Ketiga unsure tersebut bertujuan untuk mengendalikan proporsi ruang terbuka kota sesuai daya dukung lahan, estetika serta segi ekonominya, dengan memperhatikan peruntukan lahan, kondisi fisik, dan struktur kotanya baik pusat kota/sub pusat kota. Dengan adanya ketentuan ini diharapkan

terbentuk massa bangunan yang hirarki dan berjenjang sehingga mampu menciptakan keteraturan kota

6. UCAPAN TERIMA KASIH

Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi atas bantuan Penelitian Hibah Bersaing DIkti tahun 2015.

7. DAFTAR PUSTAKA

Grace K.L.Lee, Edwin H.W.Chan. (2007). *The Analytic Hierarchy Process (AHP) Approach for Assessment of Urban Renewal Proposals*. Published online 14 Desember 2007 Springer Science+Business Media B.V. 2007, Publisher Springer Netherlands.

Lynch, Kevin. (1987). *Image of the City*. The Massachusetts Institute of Technology, Cambridge.

Maudon, Anne Vernez Editor. (1991). *Public Streets for Public Use*. Columbia University

[Rajesh Bahadur Thapa](#), [Yuji Murayama](#). (2008). *Land evaluation for peri-urban agriculture using analytical hierarchical process and geographic information system techniques: A case study of Hanoi*. [Land Use Policy Volume 25, Issue 2](#), April 2008, Pages 225–239, Elsevier.

Yunus, Sabari, Hadi. (2008). *Dinamika Wilayah Peri Urban*. Pustaka Pelajar , Yogyakarta.