



RENCANA TATA BANGUNAN LINGKUNGAN KAWASAN WISATA ALAM HUTAN PANGO-PANGO KECAMATAN MAKALE SELATAN KABUPATEN TANA TORAJA

Retno Fitri Hastuti¹, Sarwo Edi², Hetyorini³, Chandra Irawan⁴

^{1,2,3,4}Program Studi Arsitektur, Universitas Pelita Bangsa
Cikarang Jawa Barat, Indonesia

Korespondensi email: retnofitriastuti13@pelitabangsa.ac.id

Abstrak

Pango-Pango Forest Area is a hilly area in Tana Toraja Regency, South Sulawesi Province. Currently, the Pango-Pango Forest area is used as a tourist area to enjoy nature and scenery. In addition, the area filled with pine forests is also developed by the surrounding residents as a plantation area, both horticulture, fruit and vegetables, coffee, and enau. But unfortunately, the condition of roads and facilities in this area is not adequate considering the roads in this area have just opened. Therefore, the development of land function in this area must be followed by the development of the condition of public facilities, social, and infrastructure, especially the Pango-Pango Forest tourist area began to be crowded by the public. The existing buildings in the Pango-Pango Forest area are also still very minimal, and are dominated by semi-permanent buildings owned by residents that are used for sales. For future development, this area needs to be regulated so that the emergence of new buildings supporting tourism does not interfere with the existing natural conditions and disrupt the view that is the main attraction of this tourist area. This RTBL activity in addition to organizing tourist areas also organizes areas that can be used by residents as commercial areas. This commercial area is an area where residents sell the produce of this area's plantations

Informasi Artikel

Diterima: 8 April 2020

Direvisi: 6 Juli 2020

Dipublikasikan: 16 September 2020

Keywords

Forest Area, South Sulawesi, Tourist Area, Plantations

I. Introduction

Kawasan Hutan Pango-Pango merupakan kawasan berbukit di Kabupaten Tana Toraja Provinsi Sulawesi Selatan. Saat ini kawasan Hutan Pango-Pango dimanfaatkan sebagai kawasan wisata untuk menikmati alam dan pemandangannya. Selain itu kawasan yang dipenuhi dengan hutan pinus ini juga dikembangkan oleh warga sekitar sebagai area perkebunan, baik hortikultura, buah dan sayur, kopi, dan enau. Namun sayangnya, kondisi jalan dan fasilitas di kawasan ini belum memadai mengingat jalan di kawasan ini baru dibuka. Untuk itu, perkembangan fungsi lahan di kawasan ini harus diikuti perkembangan kondisi fasilitas umum, sosial, maupun infrastrukturnya, terlebih kawasan wisata Hutan Pango-Pango mulai ramai didatangi oleh masyarakat.

Bangunan yang ada di kawasan Hutan Pango-Pango juga masih sangat minim, dan didominasi oleh bangunan semi permanen milik warga yang digunakan untuk berjualan. Untuk perkembangan ke depannya, kawasan ini perlu diatur sehingga munculnya bangunan-bangunan baru pendukung pariwisata tidak mengganggu kondisi alam eksisting dan mengganggu view yang menjadi daya tarik utama kawasan wisata ini. Kegiatan RTBL ini selain mengatur kawasan wisata juga mengatur area-area yang dapat difungsikan warga sebagai area komersial. Area komersial ini merupakan area tempat warga menjual hasil-hasil perkebunan daerah ini.

Selain menjadi wisata alam, kawasan Hutan Pango-Pango ini juga digunakan masyarakat sekitar yang mayoritas beragama Kristen untuk kegiatan spiritual, seperti outbond atau kebaktian di alam terbuka. Untuk mengembangkan potensi tersebut, maka puncak bukit Pango-Pango akan digunakan sebagai bangunan rumah retret dan resort. Puncak bukit ini akan digunakan khusus sebagai area kawasan spiritual

II. Metodologi

Perundangan terkait dalam penyusunan RTBL yang perlu ditinjau adalah :

- Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman;
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya;
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 24 Tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana;
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang;
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung;

PEMBAHASAN

Konsep Rancangan Struktur Bangunan dan Lingkungan

Sistem Jaringan Pergerakan

1. Pengembangan jaringan jalan : Jalan Utama, Jalan Loop, Jalan Lingkungan

Pengembangan koridor Jalan di kawasan RTBL Hutan Pango-Pango menggunakan konsep “street”. Yaitu area pedestrian dan area jalan kendaraan menjadi satu. Hal ini memungkinkan karena dalam kawasan inti kendaraan yang lewat adalah kendaraan yang sudah direncanakan seperti sepeda, kendaraan hybrid, kuda, dan sepeda.



Jaringan Jalan dan Pergerakan
Sistem jaringan jalan kawasan direncanakan sebagai berikut :

- Kawasan Inti
- Jalan Utama 1 merupakan jalan utama kawasan dari pintu gerbang kawasan menuju puncak, dengan ROW 6 meter menyesuaikan pengembangan kawasan.
- Jalan Utama 2 merupakan jalan utama kawasan dari puncak kawasan balik menuju gerbang kawasan dengan ROW 6 meter menyesuaikan pengembangan kawasan.
- Jalan Loop kawasan merupakan jalan lingkar kawasan menuju area agrowisata hutan Pango-pango dengan ROW 3-4 m².

2. Sistem Sirkulasi Pejalan kaki dan Sepeda

- Sistem sirkulasi pejalan kaki terdapat di sisi kanan kiri sepanjang jalan dengan disediakan jalur pedestrian
- Sistem sirkulasi sepeda menempati badan jalan dibatasi marka dengan kendaraan yang lain
- Jalur sepeda pada kelas jalan local dan lingkungan

3. Sistem Sirkulasi Kendaraan Umum

Sistem sirkulasi kendaraan umum direncanakan sebagai berikut:

- Moda transportasi lokal, angkotan kotadan ojek melalui Jalan Utama Kawasan
- Moda transportasi ojeg dan kuda antar kawasan agrowisata melalui rencana jalan loop.

4. Sistem Sirkulasi Kendaraan Pribadi

Untuk sirkulasi kendaraan pribadi dapat melalui utamadari pintu gerbang menuju jalan utama dan puncak balik lagi menuju pintu pulang dan beberapa jalan menuju permukiman eksisting.

5. Sistem PARKIR

Kebutuhan ruang parkir disesuaikan dengan kapasitas bangunan, fungsi bangunan dan proyeksi kebutuhan ruang.

Sirkulasi dan parkir merupakan sistem pergerakan dan elemen utama yang dapat memberi bentuk lingkungan kawasan. Karena sistem pergerakan ini dapat membentuk arah dan mengendalikan pola aktivitas kawasan melalui sistem jaringan jalan, jalur pejalan kaki dan sistem perhentian/transit yang menghubungkan dan memusatkan pergerakan.

Sirkulasi pejalan kaki dan kendaraan bermotor dipisah agar tidak saling mengganggu dengan penyediaan pedestrian ways pada sepanjang jalan yang dilengkapi dengan ruang hijau.

Kebutuhan akan fasilitas parkir ini tumbuh sejalan dengan tingkat volume lalu lintas yang terjadi di dalam kawasan. Halaman dan bahu jalan menjadi lahan parkir dan tempat menaikkan dan menurunkan penumpang. Selain menimbulkan kemacetan juga menyebabkan kesan kumuh. Masalah lebih besarnya untuk transportasi secara keseluruhan adalah tempat-tempat parkir kendaraan tidak terintegrasi dengan sistem pelayanan angkutan umum yang tersedia

Sirkulasi dan parkir merupakan sistem pergerakan dan elemen utama yang dapat memberi bentuk lingkungan. Karena sistem pergerakan ini dapat membentuk arah dan mengendalikan pola aktivitas kota melalui sistem

jaringan jalan, jalur pejalan kaki dan sistem perhentian/transit yang menghubungkan dan memusatkan pergerakan.

Sistem parkir direncanakan sebagai berikut

- Meminimalisasi parkir on street untuk menghindari tundaan perjalanan akibat pemanfaatan badan jalan
- Ruang terbuka public dimanfaatkan sebagai ruang parkir umum
- Bangunan investasi besar (penginapan, rumah retreat, resort) harus menyediakan ruang parkir private)

6. Sistem Jalur Servis/ Pelayanan Lingkungan

Sistem jalur servis/ pelayanan lingkungan direncanakan dengan memanfaatkan aksesibilitas kawasan yang ada (jalan utama, jalan loop, dll), seperti jalur servis untuk pengangkutan persampahan, penyiraman tanaman, pengangkutan barang, dan kendaraan pemadam kebakaran, Kegiatan loading unloading pada area perdagangan diatur tidak pada jam-jam sibuk

7. Sistem jaringan jalur penghubung terpadu (pedestrian linkage)

Sistem pedestrian terhubung dan menerus yang menghubungkan titik-titik/ node penting pada suatu kawasan. Misalnya antar kawasan, antar fasilitas public, antar ruang terbuka public, dll.

Jalur penghubung terpadu prioritas terdapat di kawasan selatan, khususnya pada kawasan Perdagangan yaitu koridor antar kawasan dan jalan kolektor antar kawasan. (akses, transportasi, sirkulasi, halte moda)

IV. Kesimpulan



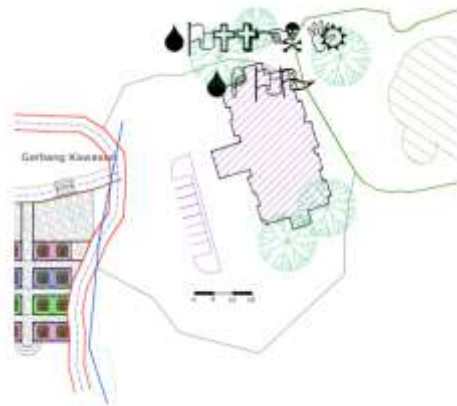
Gambar 1. Pengembangan Parkir dan Pergantian Moda



Gambar 2. Rencana Gerbang Kawasan



Gambar 3. Rencana Lokasi Gerbang Kawasan



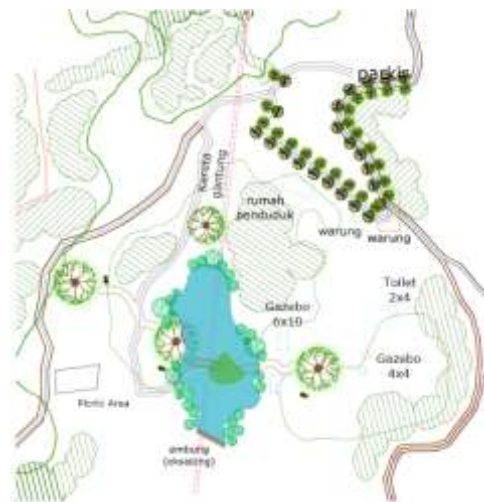
Gambar 4. Parkir Publik



Gambar 5. Gerbang Kawasan dan Taman Bunga



Gambar 6. Picnic Area 1



Gambar 7. Picnic Area 2



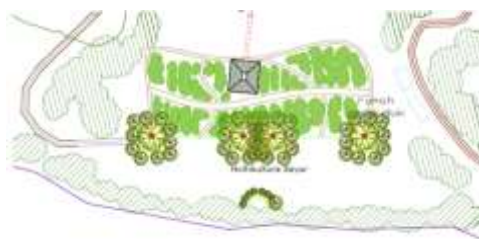
Gambar 8. Puncak Bukit, Panggung Budaya, dan Holy Bridge



Gambar 11. Gerbang Kawasan dan Taman Bunga



Gambar 9. Outbond Area



Gambar 10. Agrowisata

Daftar Pustaka

- Frans AJ, Tandobala L, Waani JO. 2016. Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Keamanan dan Kenyamanan Jalur Trotoar di Pusat Kota Amurang. *Daseng: Jurnal Arsitektur*, Vol. 5, No. 2, hal. 10-23.
- Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jendral Bina Marga. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta.
- Departemen Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Darat. 1997. *Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota*, Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, Jakarta, 2007, *Perekayasaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota*.