



RENCANA TATA BANGUNAN DAN LINGKUNGAN (RTBL) KAWASAN PEREKONOMIAN PUSAT JASA DAN PERDAGANGAN KOTA PATTALLASSANG,

Purnama Sakhrial Pradini, S.T., M.T.
Dosen Arsitektur UPB
Feny Ida Pratiwi
Mahasiswa Arsitektur UPB

Program Studi Arsitektur; Fakultas Teknik (FT); Universitas Pelita Bangsa
fenyidapratiwi@gmail.com

ABSTRAK

Kawasan Perekonomian Pusat Jasa dan Perdagangan Kota Pattallassang adalah merupakan bagian dari perkembangan kawasan perkotaan di Kabupaten Takalar, maka keberadaan kawasan ini harus ditingkatkan potensinya, sehingga memberikan manfaat yang lebih besar bagi masyarakat Kabupaten Takalar secara keseluruhan. Olehnya itu, untuk mengiringi perkembangannya dan menjaga kelestarian lingkungan kawasan, maka diperlukan adanya perencanaan yang matang melalui penyusunan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan yang diharapkan dapat menjadi acuan bagi pengembangan di sekitar kawasan tersebut yang sekaligus dapat memberikan arahan perwujudan fisik suatu bagian kota atau bagian pengembangan kota sehingga dapat tercipta suatu ruang kawasan yang terencana, dan akan tercipta suatu kawasan yang tertib, aman, nyaman, dan serasi.

Penelitian ini nantinya diharapkan menjadi pedoman dalam pembangunan kawasan di Kabupaten Takalar terkhusus pada Kawasan Perekonomian Pusat Jasa dan Perdagangan Kota Pattallassang yang tetap berdasarkan skala prioritas dan urgensi sehingga akan didapat sistem pentahapan pembangunan (indikasi program) yang tepat. Disamping itu, upaya penataan bangunan dan lingkungan ini diharapkan mampu menjadi *entry point* bagi pengembangan kawasan-kawasan lainnya di Kabupaten takalar.

Kata Kunci: Kawasan Perekonomian, Pusat Jasa dan Perdagangan

ABSTRACT

The Pattallassang City Service and Trade Center Economic Zone is part of the urban development of Takalar Regency, so the potential of this area must be increased, so that it can provide greater benefits to the population of Takalar Regency as a whole. Therefore, to accompany its development and preserve the environment of the area, there should be careful planning through the preparation of Building and Environmental Planning Plan which is expected to be a development reference around the area which can simultaneously provide clues for physical manifestations of part of the city or part of urban development, so that a planned territorial space can be created, and an orderly, peaceful, comfortable, and harmonious area will be created.

This research is expected to be a guideline for regional development in Takalar Regency, especially in the Central Economic Zone for Services and Trade in Pattallassang City which is still based on priority and urgency scales so that an appropriate development staging system (guidance program) will be obtained. In addition, efforts to manage buildings and the environment are expected to be the gateway for the development of other areas in Takalar Regency.

Keywords: Economic Area, Service Center and Trade



PENDAHULUAN

Perkembangan suatu kota menuntut adanya dinamika perubahan yang terjadi baik dari segi fisik maupun non fisik sebagai dampak dari meningkatnya pembangunan yang terjadi. Perubahan yang paling mendasar adalah perubahan wujud spasial yang terkadang tidak sesuai dengan arahan pemanfaatan ruang sehingga berimplikasi pada perubahan sosial kemasyarakatan. Kehadiran ruang kota sebagai *urban desain* sekaligus merupakan jembatan yang diperlukan untuk menghubungkan secara layak berbagai kebijaksanaan perencanaan kota dengan produk perencanaan fisiknya. *Urban desain* merupakan penyambung antara perencanaan kota dengan perancang arsitektur (baik bangunan maupun ruang-ruang luar), sehingga rancang kota atau *urban desain* bukan merupakan suatu produk akhir.

Berbagai persoalan kekotaan yang muncul sebagai bagian dari perkembangannya menuntut kemampuan pengelolaan perkotaan untuk menciptakan kondisi terhadap perbaikan lingkungan dan program perkotaan sehingga mampu mengakomodasikan segala kepentingan yang ada. Menyadari hal tersebut rencana tata ruang sangatlah penting artinya dalam pembangunan perkotaan dengan pendekatan-pendekatan keruangan secara ideal sehingga mampu menciptakan sinergi ruang. Meskipun demikian dengan segala keterbatasan pengelolaan perkotaan mengupayakan untuk menciptakan lingkungan kota yang serasi dan seimbang serta tetap menjaga tingkat daya dukung perkotaan dengan menjaga kelestarian lingkungan.

Kawasan Perekonomian Pusat Jasa dan Perdagangan Kota Pattallassang adalah merupakan bagian dari perkembangan kawasan perkotaan di Kabupaten Takalar, maka keberadaan kawasan ini harus ditingkatkan potensinya, sehingga memberikan manfaat yang lebih besar bagi masyarakat Kabupaten Takalar secara keseluruhan. Olehnya itu, untuk mengiringi perkembangannya dan menjaga kelestarian lingkungan kawasan, maka diperlukan adanya perencanaan yang matang melalui penyusunan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan yang diharapkan dapat menjadi acuan bagi pengembangan di sekitar kawasan tersebut yang sekaligus dapat memberikan arahan perwujudan fisik suatu bagian kota atau bagian pengembangan kota sehingga dapat tercipta suatu ruang kawasan yang terencana, dan akan tercipta suatu kawasan yang tertib, aman, nyaman, dan serasi.

Kawasan Perekonomian Pusat Jasa dan Perdagangan Kota Pattallassang dalam perkembangannya telah banyak mengalami perubahan wujud fisik sebagai bagian dari keberagaman karakter masyarakat yang melakukan aktivitas di dalamnya yang disertai dengan tingginya intensitas pemanfaatan lahan. Hal ini berdampak pada kondisi daya dukung dan daya tampung lahan akan melebihi ambang batas pada kawasan kota, serta kurang didukung oleh sarana dan prasarana yang memadai. Fenomena tersebut semakin terlihat dengan munculnya bangunan-bangunan liar dan temporer di sekitar kawasan serta berbagai permasalahan lingkungan lainnya sebagai dampak dari ketidak-harmonisan antara pembangunan permukiman dengan ketersediaan sarana dan prasarana lingkungan yang ada.

Berpijak pada permasalahan diatas serta untuk menjaga keseimbangan antara kegiatan pembangunan dengan kegiatan pengendalian kegiatan terbangun, maka sangat diperlukan adanya suatu pedoman berupa Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan khususnya di Kawasan Perekonomian Pusat Jasa dan Perdagangan Kota Pattallassang sebagai perangkat pengendali terpadu (*urban guidelines*) yang akan mengatur dan mengarahkan pertumbuhan dan perkembangan pembangunan terutama pada fisik bangunan dan lingkungan sehingga akan terbentuk suasana kawasan tertata rapi, nyaman dan aman.

Penelitian ini nantinya diharapkan menjadi pedoman dalam pembangunan kawasan di Kabupaten Takalar terkhusus pada Kawasan Perekonomian Pusat Jasa dan Perdagangan Kota Pattallassang yang tetap berdasarkan skala prioritas dan urgensi sehingga akan didapat sistem pentahapan pembangunan (indikasi program) yang tepat. Disamping itu, upaya penataan bangunan dan lingkungan ini diharapkan mampu



menjadi *entry point* bagi pengembangan kawasan-kawasan lainnya di Kabupaten takalar.

TINJAUAN PUSTAKA

A. *VISI PEMBANGUNAN*

Dalam membangun dan merancang kawasan perencanaan ini konsep umum visi pembangunannya adalah:

- 1) Membentuk *image* kawasan perencanaan sebagai salah satu bagian dari Kawasan Perkotaan Pattallassang dengan memberikan kesan sebagai salah satu urat nadi pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Takalar;
- 2) Menciptakan ruang yang serasi dan harmonis dengan menata lingkungan dan bangunan pada Kawasan Perekonomian Pusat Jasa dan Perdagangan Kota Pattallassang sehingga kompleksitas perkembangan yang terjadi tetap merupakan satu kesatuan ruang yang tidak terpisahkan;
- 3) Memberikan citra kawasan sebagai kawasan yang masih bercirikan budaya dan arsitektur Bugis/Makassar; dan
- 4) Mendukung dan mengantisipasi berbagai kegiatan yang dikembangkan di sekitar Kawasan Perencanaan.

B. *STRUKTUR TATA BANGUNAN DAN LINGKUNGAN*

1. **Konsep Struktur Tata Bangunan**

Konsep pembentukan struktur tata bangunan Kawasan Perekonomian Pusat Jasa dan Perdagangan Kota Pattallassang, adalah sebagai berikut:

- a) Melestarikan gaya arsitektur tradisional Bugis-Makassar terutama pada zona pengembangan pusat kuliner kawasan guna memunculkan denyut kharisma dan kewibawaan arsitektur kawasan;
- b) Menyamakan konsep bangunan di kawasan perencanaan;
- c) Desain ulang dilakukan terhadap bangunan-bangunan yang tidak sesuai dengan skenario dan konsep perencanaan dan lingkungan sekitarnya. Konsep desain ulang diberikan dalam bentuk rekomendasi untuk menyesuaikan desain bangunan dengan kondisi bangunan sekitarnya, sehingga menciptakan kesatuan morfologi dan tema kawasan;
- d) Peningkatan kualitas bangunan melalui peningkatan kualitas visual, penataan bentuk dan posisi massa bangunan, pengaturan pola perpeetakan, menambahkan elemen pada bangunan sebagai bagian untuk mewujudkan citra kawasan, dsb; dan

- e) Mengatur kesan tata ruang bangunan yang meliputi pengaturan terhadap KDB, KLB, Garis Sempadan Bangunan, Ketinggian Bangunan, Ketinggian Elevasi/Peil Bangunan, serta orientasi bangunan.

2. Struktur Tata Lingkungan

Untuk menciptakan tata lingkungan yang baik dalam kawasan perencanaan serta menghindari terjadinya degradasi lingkungan, maka konsep tata lingkungan yang dapat diterapkan dalam kawasan perencanaan, adalah sebagai berikut:

- a) Pengembangan kegiatan budidaya diarahkan pada sekitar zona-zona yang telah terbangun dan walaupun terpaksa demi kepentingan umum atau kepentingan yang lebih luas harus mendapatkan kesepakatan antar stakeholder;
- b) Menjaga kelestarian alam dan budaya setempat;
- c) Mengelola kegiatan sesuai dengan peruntukan lokasi yang diarahkan;
- d) Tetap menjaga kelestarian pola lingkungan dan ciri bangunan tradisional setempat;
- e) Menyediakan fasilitas untuk kepentingan masyarakat banyak (umum);
- f) Semua peruntukan lahan di kawasan perencanaan wajib menyediakan ruang hijau yang wujudnya dapat berupa taman dan sejenisnya;
- g) Ketinggian pagar maksimum 1,8 meter dan transparan pada bagian depan;
- h) Pembuangan limbah industri dan atau kegiatan lainnya termasuk rumah tangga sebelum dibuang harus melalui proses yang memenuhi syarat sehingga tidak menimbulkan pencemaran lingkungan; dan
- i) Untuk menjaga keseimbangan sumberdaya air, maka tiap rumah tangga diwajibkan membuat sumur resapan air limbah.

C. *KOMPONEN PERANCANGAN KAWASAN*

1. Konsep Penataan Peruntukan Lahan

Peruntukan lahan menjadi kunci dalam perencanaan suatu kawasan yang akan menentukan rencana dasar dua dimensi, dimana ruang tiga dimensi akan dibentuk. Di samping sebagai wadah dari fungsi yang akan diselenggarakan, rencana peruntukan lahan akan menjadi suatu sarana penting untuk mencapai tujuan-tujuan fisik, ekonomi, dan sosial suatu kawasan yang akan berpengaruh kuat pada laju pertumbuhan suatu karakter dan pola fisik kawasan.

Rencana peruntukan lahan dapat dibedakan menjadi dua, yaitu yang bersifat makro dan yang bersifat mikro. Peruntukan lahan makro akan bersifat umum, mencakup keseluruhan peta-peta penggunaan lahan

seperti penempatan masing-masing bangunan, aktivitas pendukung, ruang terbuka, sirkulasi, lokasi jalan, dan fasilitas-fasilitas lain yang ada saat ini.

a. Konsep Peruntukan Lahan Makro

Merujuk pada karakteristik kawasan serta produk tata ruang yang ada, konsep peruntukan lahan makro Kawasan Perencanaan selanjutnya dibagi atas 6 (enam) segmen penataan atas dasar pertimbangan:

- 1) Masing-masing segmen dapat diidentifikasi dengan batas fisik (*edges*) yang jelas (jalan, sungai);
- 2) Masing-masing segmen memiliki kesamaan karakteristik lingkungan;
- 3) Masing-masing segmen nantinya dapat dispesifikasi dengan karakter bentukan fisik yang menonjol;
- 4) Pemanfaatan ruang kawasan secara umum diarahkan untuk fungsi campuran sehingga perlu diberikan arahan secara mendetail pada setiap zona;
- 5) Perbedaan tingkat kepadatan bangunan dan permasalahan urban antara satu segmen jalan dengan segmen lainnya akan membutuhkan model penanganan yang berbeda yang selanjutnya dibagi menjadi zona-zona penataan; dan
- 6) Konsep penataan pada masing-masing segmen nantinya dapat dijadikan acuan dalam penyusunan konsep dan rencana penataan kawasan dengan tetap berpedoman pada kesinambungan dan keberlanjutan pengembangan Kawasan Perencanaan.

b. Konsep Peruntukan Lahan Mikro

Di dalam arahan peruntukkan lahan di masing-masing segmen harus mengacu pada kebijakan dalam RDTR kecamatan Pattallassang. Konsep peruntukkan lahan mikro di Kawasan Perencanaan adalah sebagai berikut:

- 1). Arahan peruntukan lahan Segmen 1

Diarahkan pada peruntukan lahan untuk kegiatan pendidikan, dan ditunjang oleh spot-spot fungsi perdagangan dan jasa, spot permukiman. Pada segmen ini harus sesuai dengan arahan rencana pemanfaatan ruang yang ada dalam RDTR Kecamatan Pattallassang.

- 2). Arahan peruntukan lahan pada Segmen 2

Diarahkan untuk kegiatan pendidikan yang ditunjang oleh beberapa spot-spot kegiatan, seperti permukiman, spot perdagangan dan jasa, fasilitas budaya (peninggalan sejarah-Baruga Pallantikang), serta Ruang Terbuka Hijau (RTH).

- 3). Arahan peruntukan lahan pada Segmen 3

Diarahkan untuk kegiatan dengan fungsi utama, berupa wisata kuliner, yang didukung oleh

beberapa spot kegiatan, seperti spot permukiman, dan spot Ruang Terbuka Hijau (RTH).

4). Arahan peruntukan lahan pada Segmen 4

Diarahkan untuk kegiatan dengan fungsi utama permukiman, dan didukung oleh beberapa spot kegiatan penunjang, seperti perdagangan dan jasa, sarana sosial, kegiatan pertanian, dan industri.

5). Arahan peruntukan lahan pada Segmen 5

Diarahkan untuk kegiatan dengan fungsi utama, perdagangan, yang didukung oleh beberapa spot kegiatan, seperti spot permukiman, dan spot fasilitas sosial, dan lahan pertanian.

6). Arahan peruntukan lahan pada Segmen 6

Diarahkan untuk kegiatan dengan fungsi utama, sarana olah raga dan Ruang terbuka Hijau(RTH), yang didukung oleh beberapa spot kegiatan, seperti spot permukiman, fasilitas sosial, spot perdagangan dan jasa, spot fasilitas perkantoran.

2. Konsep Intensitas Pemanfaatan Lahan

Secara umum penerapan konsep intensitas pemanfaatan lahan dalam suatu kawasan terkait erat dengan karakteristik dan kecenderungan perkembangan saat ini. Dengan demikian, maka konsep intensitas pemanfaatan lahan yang dapat diterapkan dalam kawasan perencanaan adalah sebagai berikut:

- a) Kawasan Perdagangan dan Jasa Kota Pattallassang, akan diarahkan untuk kegiatan dengan fungsi utama perdagangan dan jasa yang didukung oleh beberapa kegiatan penunjang lainnya;
- b) Pada kawasan prioritas pengembangan kawasan yang merupakan kegiatan wisata kuliner, terbagi menjadi kegiatan perdagangan. dan wisata, yang didalamnya terdapat berbagai kegiatan perdagangan dan jasa;
- c) Untuk pemanfaatan lahan bagi kegiatan permukiman selain di zona perdagangan maka untuk zona lainnya akan dikembangkan menjadi permukiman campuran; dan
- d) Kegiatan sosial masyarakat tetap diakomodasi di seluruh kawasan namun intensitasnya tidak sebesar pemanfaatan lahan untuk kegiatan perdagangan dan jasa.

3. Konsep Tata Bangunan

a. Konsep Tata Ruang

1) Sempadan Bangunan

Konsep penataan sempadan bangunan kawasan perencanaan dijabarkan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

- o Garis Sempadan Bangunan (GSB), sebagai sempadan yang membatasi jarak terdekat bangunan terhadap tepi jalan yang diukur dari batas terluar riol/got sampai batas muka bangunan, yang berfungsi sebagai pembatas ruang;

- Garis Sempadan Samping/Belakang Bangunan (GSpB/GSbB), sebagai sempadan yang membatasi jarak terdekat bangunan terhadap garis batas samping atau belakang kavling, yang dihitung dari garis batas kavling terhadap batas terluar samping/belakang bangunan. Sempadan ini berfungsi sebagai ruang untuk pertimbangan faktor keselamatan antar bangunan;
 - Garis Muka Bangunan (GMB), sebagai sempadan yang menjadi garis batas maksimum tepi dinding muka bangunan bagian luar yang berhadapan dengan jalan. Sempadan ini bersifat komplementer dengan garis sempadan bangunan, dibuat untuk menciptakan efek ruang tertentu pada suatu lingkungan. Dengan adanya GMB, sempadan tidak selalu harus garis menerus yang sejajar jalan, tetapi dapat pula berupa garis lengkung sesuai dengan efek ruang yang akan diciptakan.
 - Garis Sempadan Pagar (GSP) atau Telajakan
Merupakan jarak bersih yang diukur dari pinggir luar pondasi pagar sampai pinggir luar pasangan got. Sempadan ini dimaksudkan untuk menciptakan efek ruang lebih lapang dan hijau sepanjang jalan. Dengan demikian, maka GSP dalam kawasan perencanaan ditetapkan 1 meter.
- 2) Koefisien Dasar Bangunan
- Koefisien Dasar Bangunan (KDB) merupakan angka prosentase yang didasarkan pada perbandingan antara seluruh luas lantai bangunan dengan luas lahan/tanah perpetakan/kawasan perencanaan yang dikuasai sesuai dengan rencana kota. KDB dipergunakan untuk membatasi luas lahan yang tertutup perkerasan, sebagai upaya melestarikan ekosistem, sehingga dalam suatu lingkungan sisa tanah sebagai ruang terbuka (*open space*) masih mampu menyerap/mengalirkan air hujan.
- 3) Koefisien Lantai Bangunan
- Koefisien Lantai Bangunan (KLB) adalah angka perbandingan antara jumlah seluruh luas lantai seluruh bangunan terhadap luas tanah perpetakan/kawasan perencanaan yang dikuasai sesuai dengan rencana kota. KLB ditetapkan sesuai dengan rencana intensitas pemanfaatan lahan dari suatu lingkungan berdasarkan rencana kota yang ada, yang sekaligus dapat membatasi ketinggian bangunan.
- 4) Ketinggian Bangunan
- Pengaturan ketinggian bangunan dalam kawasan perencanaan ini diperlukan untuk:
- Mendapatkan pola garis langit (*sky line*) yang baik pada *core area*;
 - Menciptakan *serial vision* yang dinamis/tidak monoton; dan



- Menciptakan ”perasaan akan ruang” dalam suatu ruang linier (jalan) atau *urban space* lainnya untuk menjaga kesatuan (*unity*) dalam kawasan.

Rencana penataan ketinggian bangunan pada kawasan perencanaan ditetapkan dengan mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:

- Intensitas pemanfaatan lahan;
- Sudut pandang manusia;
- Skala ruang kota (*urban space*);
- Daya dukung lahan; dan
- Kondisi topografi.

5) Elevasi/Peil Lantai Bangunan

Penetapan ketentuan elevasi/peil lantai bangunan ini merupakan upaya pengendalian keselamatan bangunan seperti misalnya dari bahaya banjir dan pengendalian bentuk estetika bangunan secara keseluruhan. Hal ini dilakukan guna menciptakan kesatuan lingkungan dan pertimbangan aspek aksesibilitas. Dalam ketentuan ini, elevasi maksimum dan minimum lantai dasar bangunan dari permukaan penampang jalan sangat tergantung kepada kondisi lahan.

b. Konsep Tata Letak

1) Komposisi Massa Bangunan

Konsep penataan komposisi massa bangunan pada kawasan perencanaan ditetapkan sebagai berikut:

- Mempertimbangkan kondisi geografi, lingkungan, visual, dan fungsi bangunan;
- Terintegrasi dengan konsep pemanfaatan lahan dan ruang, aksesibilitas, GSB, KDB, KLB, KDH, ketinggian bangunan, orientasi, dan bangunan;
- Tetap berpedoman pada konsep massa dalam Arsitektur Tradisional Bugis/Makassar; dan
- Menghindari dominasi massa bangunan terhadap lingkungan sekitar dengan memperhatikan skala dan proporsi manusia (*human scale and human proportion*) melalui pendekatan metode dekonstruksi dan konstruksi.

2) Orientasi Bangunan

Konsep penataan orientasi bangunan pada kawasan perencanaan disamping didasarkan atas kondisi fisik dan non fisik kawasan, juga mempertimbangkan eksistensi konsep lokal Arsitektur Tradisional Bugis/Makassar. Konsep penataannya ditetapkan sebagai berikut:

- Mempertimbangkan kondisi fisik kawasan perencanaan yang mencakup: arah sirkulasi matahari (timur-barat), jarak antar bangunan, klimatologi, dan aksesibilitas; dan
- Mempertimbangkan kondisi non fisik kawasan perencanaan, mencakup: ideologi, nilai-nilai sosial budaya, aksentuasi, dan makna ruang yang diciptakan.

c. Konsep Wujud Bangunan

1) Arsitektur Bangunan dan Lingkungan

Konsep arsitektur bangunan dan lingkungan pada kawasan perencanaan ditetapkan sebagai berikut:

- Arsitektur bangunan bertumpu pada konsep pengembangan arsitektur yang memperkaya khasanah arsitektur di Indonesia, kemungkinan pengembangan Arsitektur Tradisional Bugis/Makassar, dan menggali nilai-nilai arsitektur yang berkembang saat ini dan selanjutnya melalui proses adopsi dan adaptasi diterapkan pada bangunan;
- Arsitektur bangunan yang memberi kontributif terhadap proses penciptaan arsitektur kota yang berkarakter khas dan berjati diri, baik dalam skala lingkungan, kawasan maupun skala perkotaan;
- Arsitektur bangunan yang cukup figuratif, positif terhadap penciptaan ruang-ruang yang bermakna;
- Bangunan sebagai hasil pembangunan baru, harus kontekstual terhadap tipologi dan morfologi lingkungan, kawasan dan kota secara keseluruhan; dan
- Arsitektur bangunan yang sekaligus mampu mempertahankan nilai-nilai historis yang ada di masyarakat.

2) Skala dan Proporsi

Konsep penataan skala dan proporsi bangunan pada kawasan perencanaan ditetapkan dengan ketentuan sebagai berikut:

- Menjaga keharmonisan hubungan manusia dengan arsitektur;
- Mencegah *out of human scale* dan *out of human proportion* akibat sosok massa bangunan besar dan tinggi dari arsitektur modern (masa kini);
- Penggarapan skala dan proporsi terhadap lingkungan lebih luas adalah bersifat "kontekstual" yang memerlukan pemahaman mengenai obyek, latar depan dan belakang, persepsi obyek, lokasi dan posisi, formasi dan komposisi obyek;
- Massa bangunan yang besar dieliminir dengan cara memisah (dekonstruksi) menjadi massa jamak yang kompak dan dinamis; dan

- o Massa bangunan besar tidak diwujudkan dengan cara membesarkan bentuk/sosok bangunan tradisional yang kecil, tetapi merupakan pengulangan/penggandaan yang kecil secara proporsional.

3) Sosok dan Bentuk

Arahan sosok dan bentuk bangunan yang diijinkan untuk dikembangkan pada kawasan perencanaan ditetapkan dengan konsep penataan sebagai berikut:

- o Ekspresi pada bentuk dan formasi struktur fisik arsitektur;
- o Penciptaan formasi dari bentuk yang sifatnya ornamental dan dekoratif di dalam wujud bangunan yang utuh;
- o Karakter bangunan tropis yang bersosok Bugis/Makassar;
- o Konsistensi dengan bentuk melalui rancangan awal yang telah memperhatikan karakteristik sosok Bugis/Makassar dengan baik, termasuk bagian-bagian detail secara proporsional; dan
- o Tidak memunculkan sosok dan/atau bentuk kotak polos dominan terhadap lingkungan, baik dari depan, samping, dan belakang, dengan mempertimbangkan efek estetika visual lingkungan pada keempat sisi bangunan.

4) Struktur dan Bahan

Pengembangan struktur dan bahan yang diijinkan pada kawasan perencanaan diarahkan dengan konsep penataan sebagai berikut:

- o Prinsip-prinsip struktur Arsitektur Tradisional yang jujur terekspose, dikembangkan dalam tata bangunan Arsitektur Masa Kini (AMK) tanpa mengubah sosok dan bentuk Arsitektur Bugis/Makassar;
- o Pemanfaatan bahan juga disesuaikan dengan potensi lokal;
- o Bahan ditata dari yang berkarakter berat di bawah dan makin ke atas berkarakter ringan:
 - o Bahan pondasi dan batuan: bata, batu kali, dan beton;
 - o Bahan dinding dan kolom: bata, kayu, dan beton; dan
 - o Bahan Atap: genteng, seng, asbes.
- o Bahan *finishing* (perampungan) eksterior (bagian luar) bangunan:
 - o Bahan-bahan alami yang dikenal yaitu bata dan bebatuan lainnya; dan
 - o Pemanfaatan bahan-bahan bangunan modern hasil produk industri/pabrik sebagai bahan bangunan buatan dengan tetap mempertahankan karakter dan nuansa alamiah, guna mendukung peningkatan kualitas penampilan bangunan.

5) Ornamen dan Dekorasi

Konsep penataannya diarahkan pada pengembangan ornamen dan dekorasi yang bersumber dari konsep Arsitektur Tradisional Bugis/Makassar dengan ketentuan sebagai berikut:

- Bentuk dan formasi ornamen serta dekorasi Arsitektur Tradisional sejalan dengan karakter Arsitektur Masa Kini (AMK) dapat diubah/disesuaikan/direformasi sebagai karakter modern yang lebih sederhana/simplicity wujud;
- Metode penampilan "konseptual obyek" yaitu ornamen dan dekorasi yang ditampilkan berupa bagan dan berwujud abstrak dalam bentuk tata rias interior;
- Metode "visual obyek" yaitu ornamen dan dekorasi yang ditampilkan secara tuntas/terselesaikan untuk penyelesaian ragam hias interior;
- Ornamen dan dekorasi dibutuhkan seperlunya sebagai aksen, sesuai dengan skala pandang saat ini dengan skala kendaraan dimana waktu penikmatan relatif singkat;
- Unsur-unsur ornamen dan dekorasi luar sangat memungkinkan untuk menghasilkan wujud baru;
- Penggunaan tembok penyengker sebagai elemen batas tapak/perpetakan terdepan dapat dimanfaatkan untuk menghadirkan identitas Bugis/Makassar;
- Elemen-elemen pintu gerbang yang mencirikan bangunan tradisional Bugis/Makassar yang bersifat profan harus diadakan stilisasi tanpa mengurangi makna dan nilai-nilai sosial budaya masyarakat setempat.

d. Konsep Sistem Sirkulasi dan Jalur Penghubung

Sistem penghubung (*Linkage system*) merupakan sistem yang menghubungkan berbagai jenis peruntukan lahan, baik secara makro maupun mikro. Sistem penghubung berperan sangat vital untuk membuat fungsi kawasan bekerja secara efisien. Sebagai bagian dari sistem transportasi secara umum, sistem penghubung akan terdiri dari jalur-jalur sirkulasi, baik kendaraan bermotor maupun pejalan kaki dan pada sistem penghubung inilah semua aktivitas masyarakat berlangsung. Dari uraian tersebut, maka sistem penghubung memiliki beberapa pengertian dasar, yaitu:

- Organisasi dari jalur-jalur yang menghubungkan bagian-bagian dalam kota;
- Perekat kota yang menyatukan seluruh lapisan aktivitas dan menghasilkan bentuk fisik dari kota; dan
- Merupakan bagian dari sistem transportasi dalam perencanaan makro yang timbul karena kebutuhan pergerakan manusia.

Sistem penghubung menjadi faktor utama yang akan menentukan bentuk suatu kota, dengan dominasi, maka perencanaan sistem penghubung pada Kawasan Perencanaan harus mempertimbangkan komponen-komponen seperti: akomodasi, fasilitas pelayanan, sarana, prasarana, dan jaringan infrastruktur yang mendukung kegiatan kawasan. Guna mengefisienkan penggunaan sistem penghubung pada Kawasan Perencanaan, perlu dilakukan pemisahan yang jelas antara komponen pemakainya seperti pejalan kaki, sepeda, kendaraan bermotor, dan sebagainya. Pemisahan tersebut dilakukan mulai dari tahap konsep sampai pelaksanaan. Demikian juga faktor iklim (tropis) dipertimbangkan untuk mendorong orang mau berjalan kaki.

Secara umum, konsep perencanaan sistem penghubung pada Kawasan Perencanaan diarahkan untuk:

- Menjamin keterkaitan sistem sirkulasi antar persil dalam kawasan dan di dalam persil itu sendiri dan kelancaran pergerakan (*traffic*) sepanjang *core area*;
- Meningkatkan hubungan fungsional diantara berbagai jenis peruntukan di dalam Kawasan Perencanaan dengan pola sirkulasi yang saling mendukung antara sirkulasi eksternal dan internal bangunan, serta antara individu pemakai bangunan dengan sarana transportasinya;
- Memberikan pencapaian yang mudah dan jelas, baik untuk pelayanan publik maupun pribadi;
- Mengupayakan keterkaitan dan pemisahan diantara berbagai moda sirkulasi (pejalan kaki, angkutan umum, kendaraan pribadi, dan service);
- Mengupayakan keterpaduan sistem dan sarana parkir; dan
- Sirkulasi yang dilengkapi dengan elemen *signage* dan *street furniture* seperti: tanda penunjuk jalan, rambu-rambu, papan informasi sirkulasi, elemen pengarah sirkulasi (elemen perkerasan dan tanaman) yang ditata secara estetis guna mendukung sistem sirkulasi yang jelas dan efisien.

Sedangkan secara khusus, konsep penataan elemen sistem penghubung dalam Kawasan Perencanaan dapat dirumuskan sebagai berikut:

1) Sistem Jaringan Jalan

Jalan mempunyai suatu sistem jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam suatu hubungan hirarki. Berdasarkan kondisi eksisting dan arahan dalam rencana tata ruang maka sistem jaringan jalan yang ada di kawasan perencanaan adalah sistem jalan sekunder.

Sistem jaringan jalan sekunder adalah sistem jaringan jalan yang berperan sebagai pelayanan jasa distribusi untuk pengembangan semua wilayah dengan simpul jasa distribusi yang kemudian berwujud kota. Kemudian berdasarkan peranan jalan dapat dikelompokkan atas:

- Jalan Arteri, jalan yang melayani angkutan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien;
- Jalan Kolektor, jalan yang melayani angkutan pengumpulan/pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang;
- Jalan Lokal, jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah.

Jaringan jalan di Kawasan Perencanaan merupakan kumpulan dari fungsi jalan arteri, kolektor dan lokal. Konsep rencana penataan sistem jaringan jalan diarahkan untuk tetap dapat mempertahankan fungsi masing-masing ruas jalan, baik sebagai fungsi arteri, kolektor maupun lokal/lingkungan yaitu dengan meningkatkan pengaturan kelancaran arus lalu lintas agar dapat memaksimalkan penggunaan ruang jalan yang ada (kapasitas), antara lain dengan cara:

- Mengatur dan menyederhanakan arus lalu lintas dengan melakukan penataan persimpangan yang mencakup pertigaan dan perempatan jalan guna meminimalisasi gangguan terhadap arus lalu lintas;
- Mengurangi tingkat kemacetan arus lalu lintas dengan melakukan penertiban penggunaan ruang manfaat jalan (RUMAJA) dan kemungkinan pelebaran jalan.

Secara visual, jalan adalah urutan pandangan *tragic*, *comic*, dan *satyric*. Sehingga penataan jalan tidak dapat dipisahkan dari penataan pedestrian *ways*, halte, penghijauan, dan *open space* yang harus menyelesaikan persoalan riil pergerakan lalu lintas yang terjadi. Beberapa kriteria dalam perencanaannya akan mencakup antara lain:

- Jalan harus menjadi elemen ruang terbuka dengan tampilan visual yang positif;
- Jalan berfungsi untuk memberi orientasi bagi pengendara dan untuk membuat lingkungan *legible*; dan
- Masyarakat dan sektor-sektor pribadi harus mengkombinasikan diri dalam suatu *partnership* untuk merumuskan tujuan-tujuan di atas.

Di samping kriteria-kriteria diatas, rancangan desain ruang jalan yang ideal harus mempertimbangkan prinsip-prinsip umum yang terdiri atas:

- Definisi, yaitu harus dapat didefinisikan secara vertikal maupun horizontal;
- Jalan harus merupakan tempat bagi orang untuk berjalan dengan beberapa kesenangan. Faktor kenyamanan, kesenangan, dan informasi/penerangan harus diperhatikan. Hal itu dapat dicapai dengan memberikan jalur pedestrian yang memadai, serta mengurangi persilangan dengan kendaraan;
- Jalan seharusnya menjadi suatu elemen ruang terbuka dengan visual yang baik;
- Garis pedoman yang digunakan untuk meningkatkan kualitas jalan termasuk:
 - *Screening* dan pemeliharaan *landscape* dari unsur-unsur yang tidak sesuai;
 - Kedalaman sempadan disesuaikan dengan keperluan dalam pembangunan jalan, khusus mengenai sempadan jalan ini harus segera ditertibkan karena masih sangat sering dilanggar;
 - Taman-taman tepi jalan perlu direvitalisasi; dan
 - Perlu dipertimbangkan upaya mempertahankan jalur hijau guna menjaga eksistensi lingkungan alami dan kualitas visual sepanjang koridor jalan.
- Kenyamanan fisik, dalam hal ini jalan mampu memberikan kehangatan pada musim dingin dan tetap sejuk pada musim panas serta memberikan perlindungan terhadap angin dan hujan. Penanaman pohon-pohon pelindung/peneduh di sepanjang jalan yang dapat memberikan perlindungan, baik pada waktu siang hari yang cukup panas di samping juga memberikan kehangatan pada waktu malam hari;
- Kualitas yang menarik pandangan mata, beberapa elemen yang menarik pandangan adalah orang dengan pergerakannya, bentuk kehidupan, pohon, petanda, termasuk di dalamnya penerangan. Elemen-elemen ini akan memberikan pengalaman yang baik bagi orang yang melalui jalan tersebut;
- Sifat tembus, dalam hal ini jalan mampu memberikan kejelasan fungsi dibalik *façade* bangunan yang ada. Beberapa elemen yang dapat diterapkan yaitu pemberian elemen-elemen pintu dan jendela yang tembus pandang, etalase, pintu masuk ataupun pohon-pohon yang memberikan gambaran ada taman dibalik dindingnya;
- Saling melengkapi, dimana keseluruhan bangunan sepanjang jalan harus merupakan kesatuan yang saling melengkapi satu dengan yang lainnya;
- Pemeliharaan, dalam hal ini jalan yang baik adalah jalan dapat mencerminkan citra kebersihan, lembut, dan tanpa lubang;
- Kualitas desain dan konstruksi; dan

- Jalan harus dapat memberi petunjuk arah kepada pengemudi dan membuat lingkungan mudah dikenali. Teknik-teknik yang dapat dipakai antara lain melalui:
 - Menyediakan *landscape pallete*;
 - Membuat *street scape - pallete* dari peralatan dan lampu-lampu jalan untuk memastikan bahwa jalan dalam keadaan baik pada malam dan siang hari;
 - Membuat pembedaan pada jalan-jalan utama dengan sempadan jalan keluar, pembatasan penggunaan lahan, penataan parkir, dan sebagainya; dan
 - Satu hal yang tidak kalah pentingnya adalah kerjasama yang baik dan terpadu antara sektor pemerintah dan swasta guna mencapai keberhasilan bersama.

Berpijak pada kriteria dan prinsip-prinsip umum tersebut, konsep rencana penataan kualitas visual jalan pada Kawasan Perencanaan ditetapkan sebagai berikut:

- Jalan harus dikembalikan kepada fungsi dasarnya yaitu sebagai tempat bagi orang untuk berjalan dengan memperhatikan faktor kelancaran, keamanan, dan kenyamanan;
- Memberikan aksentuasi yang jelas dan berkarakter khas lingkungan terutama pada *entrance* menuju kawasan-kawasan dengan fungsi spesifik untuk menciptakan nuansa khusus dan *image* yang baik pada kawasan;
- Penataan jalan yang mampu memberikan kenyamanan fisik dan visual kepada para pemakai jalan seperti kesejukan serta perlindungan terhadap cuaca (sinar matahari, angin, dan hujan);
- Tetap berpedoman pada upaya pencapaian kualitas visual yang manusiawi melalui rasio (perbandingan) antara tinggi bangunan: lebar jalan adalah 1 : 2, dengan sudut pandang manusia 27°. Untuk memperoleh kesan intim digunakan perbandingan 1 : 3 dengan sudut pandang sebesar 18°. Sedangkan untuk kesan visual kurang baik yang timbul akibat penerapan rasio yang kurang tepat, diatasi secara terpadu dengan penataan *landscape* sehingga rasio ideal tetap terjaga;
- Menciptakan dinamika pada variasi penataan *landscape* terutama unsur vegetasi, dan *street furniture* seperti *signage* (petanda dan reklame) termasuk penerangan jalan, guna menambah daya tarik kawasan serta memberikan suasana dan pengalaman yang menyenangkan bagi pergerakan sepanjang *core area* Kawasan Perencanaan;
- Memanfaatkan potensi dari sistem-sistem alam dan panorama *landscape* yang ada secara maksimal, dengan berpedoman pada pencapaian kualitas pandangan visual yang berkesan manusiawi;
- Terintegrasi dengan sistem informasi lingkungan; dan

- Memberikan *sequence visual* bagi pengamat di sepanjang *core area*, melalui penciptaan variasi yang dinamis pada penataan elemen vegetasi dan *signage* (petanda/reklame) termasuk penerangan.

2) Konsep Persimpangan

Persimpangan merupakan pertemuan dari ruas-ruas jalan yang fungsinya untuk melakukan perubahan arah arus lalu lintas. Persimpangan merupakan simpul dari jaringan jalan, dimana jalan-jalan bertemu dan lintasan kendaraan berpotongan. Persimpangan dapat bervariasi dari persimpangan sederhana yang terdiri dari pertemuan dua ruas jalan sampai persimpangan kompleks yang terdiri dari pertemuan beberapa ruas jalan.

Arus lalu lintas yang memasuki persimpangan, menggunakan ruangan secara bersama-sama, maka timbul konflik antara kendaraan dengan kendaraan serta dengan pejalan kaki. Persimpangan merupakan tempat yang paling rawan dari suatu jaringan jalan, sehingga merupakan aspek yang paling penting dalam pengendalian lalu lintas.

○ Alih Gerak (Manuver) Kendaraan

Pada dasarnya pengendalian persimpangan dilakukan untuk mengendalikan kecepatan kendaraan yang melalui persimpangan serta untuk menghilangkan atau mengurangi gerakan yang berpotongan (konflik). Jumlah potensial titik konflik pada persimpangan tergantung dari:

- Jumlah arah pergerakan;
- Jumlah lengan persimpangan;
- Jumlah lajur dari setiap kaki persimpangan; dan
- Pengaturan persimpangan.

Metode pengendalian pergerakan kendaraan pada persimpangan diperlukan agar kendaraan-kendaraan yang melakukan gerakan konflik tidak saling bertabrakan. Konsep rencana penataan pengendalian persimpangan sepanjang *core area*, dalam menentukan jenis pengaturan persimpangan didasarkan atas besarnya volume lalu lintas pada masing-masing lengan persimpangan.

○ Aturan Prioritas

Suatu aturan untuk menentukan kendaraan mana yang dapat berjalan terlebih dahulu. Aturan persimpangan dengan prioritas, kendaraan pada jalan utama (*major road*) selalu

mempunyai prioritas yang lebih tinggi dari pada semua kendaraan-kendaraan yang bergerak pada jalan-jalan kecil (*minor road*). Keuntungan dan Kerugian:

- Bentuk pengendalian paling sederhana dan murah;
- Persimpangan ini dapat bekerja dengan baik untuk arus lalu lintas rendah;
- Timbulnya hambatan yang panjang bagi arus lalu lintas yang bergerak pada jalan *minor* apabila arus lalu lintas pada jalan *major* tinggi;
- Pengemudi pada jalan *minor* mulai dihadapkan pada resiko dan kecelakaan; dan
- Sebagian besar persimpangan yang ada merupakan persimpangan prioritas.

○ Bundaran Lalu lintas

Bundaran lalu lintas merupakan suatu alternatif dari lampu pengatur lalu lintas, dimana dalam hal ini mengendalikan lampu lalu lintas dengan cara:

- Membelokkan kendaraan-kendaraan dari suatu lintasan lurus, sehingga akan memperlambat kecepatannya; dan
- Membatasi alih gerak kendaraan (*manuver*) menjadi pergerakan berpecah (*diverging*) serta bersilangan (*weaving*), sehingga memperkecil kecepatan relatif kendaraan.

Pengaturan persimpangan dengan bundaran digunakan dengan karakteristik:

- Ruang/lahan tersedia;
- Arus lalu lintas kira-kira mendekati sama besarnya pada beberapa lengan persimpangan;
- Terdapat pergerakan membelok yang tinggi atau bervariasi, khususnya kendaraan yang membelok ke kanan; dan
- Terdapat lebih dari 4 kaki persimpangan.

Bundaran-bundaran juga digunakan untuk memperlambat kecepatan kendaraan-kendaraan, tetapi tidak menghambat kendaraan-kendaraan tersebut secara besaran-besaran seperti halnya ketika berhenti disaat lampu menyala merah.

○ Lampu Pengatur Lalu lintas

Merupakan suatu alat yang sederhana yang merupakan alternatif pemberian prioritas bagi masing-masing pergerakan lalu lintas secara berurutan, dengan memberikan prioritas bergantian dalam suatu periode waktu. Alat pengatur ini memberikan indikasi lampu hijau, kuning dan merah. Tujuan dari pemisahan waktu dari pergerakan ini adalah untuk menghindarkan terjadinya pergerakan yang saling berpotongan melalui titik-titik konflik secara bersamaan.

Lalulintas pada suatu persimpangan yang diatur dengan alat pemberi isyarat lalulintas harus mematuhi aturan yang disampaikan oleh isyarat lampu tersebut. Keberhasilan dari pengaturan ini dengan alat pemberi isyarat lalulintas ditentukan berkurangnya penundaan waktu untuk melalui persimpangan (waktu antri yang minimal) dan berkurangnya angka kecelakaan yang bersangkutan.

Kriteria bahwa suatu persimpangan sudah harus dipasang alat pemberi isyarat lalulintas adalah:

- Arus minimal lalulintas yang menggunakan persimpangan rata-rata diatas 750 kendaraan/jam selama 8 jam dalam sehari;
- Bila waktu hambatan kendaraan di persimpangan telah melampaui 30 detik;
- Persimpangan digunakan rata-rata lebih dari 175 pejalan kaki/jam selama 8 jam dalam sehari; dan
- Pada daerah yang bersangkutan dipasang suatu sistem pengendalian lalulintas terpadu (*area traffic control*).

3) Geometrik Persimpangan

Geometrik persimpangan dirancang sehingga dapat mengarahkan pergerakan (manuver) lalulintas ke dalam lintasan yang paling aman dan paling efisien, dan dapat memberikan waktu yang cukup bagi para pengemudi untuk membuat keputusan-keputusan yang diperlukan dalam mengendalikan kendaraannya. Rancangan geometrik persimpangan harus dapat:

- Memberikan lintasan yang termudah bagi pergerakan-pergerakan lalulintas, sehingga kendaraan dapat mengikuti lintasan-lintasannya secara alamiah;
- Menjamin bahwa para pengemudi dapat melihat secara mudah dan cepat terhadap lintasan yang harus diikutinya, dan dapat mengantisipasi secara dini kemungkinan gerakan yang berpotongan (*crossing*), bergabung (*merging*) dan berpencar (*diverging*), bersilangan (*weaving*). Lengan persimpangan yang jalannya menanjak harus dihindarkan;
- Perlengkapan Pengendalian Persimpangan;
- Kanalisasi dan Pulau-pulau; penggunaan marka-marka jalan, paku-paku jalan (*road studs*), median-median dan pulau-pulau lalulintas yang timbul (*refuge island*) untuk mengarahkan kendaraan-kendaraan kedalam lintasan-lintasan yang bertujuan untuk mengendalikan dan mengurangi titik-titik konflik;
- Pelebaran Lajur-lajur Masuk; pelebaran jalan yang dilakukan pada jalan yang masuk ke persimpangan, akan memberi kemungkinan bagi kendaraan untuk mengambil ruang antara

(*gap*) arus lalu lintas pada arus lalu lintas di suatu bundaran lalu lintas, atau waktu lalu lintas prioritas pada persimpangan berlampu pengatur lalu lintas;

- Lajur-lajur Percepatan dan Perlambatan; pada persimpangan-persimpangan antara jalan *minor* (kecil) dengan jalan-jalan dengan kecepatan tinggi, maka merupakan suatu hal yang penting untuk menghindarkan adanya kecepatan relatif yang tinggi dari kendaraan-kendaraan. Cara yang termudah adalah dengan menyediakan lajur-lajur tersendiri untuk keperluan mempercepat dan memperlambat kendaraan; dan
- Lajur-lajur Belok Kanan; lalu lintas yang membelok ke kanan dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan atau hambatan bagi lalu lintas yang bergerak lurus ketika kendaraan tersebut menunggu adanya ruang yang kosong dari lalu lintas yang bergerak dari depan. Hal ini membutuhkan ruang tambahan yang kecil untuk memisahkan kendaraan yang belok kanan dari lalu lintas yang bergerak lurus ke dalam suatu lajur yang khusus.

e. Konsep Sistem Ruang Terbuka dan Tata Hijau

Secara umum, ruang terbuka dapat dibedakan menjadi ruang terbuka aktif yang mengandung unsur-unsur kegiatan didalamnya, serta ruang terbuka pasif yang tidak mengandung kegiatan manusia didalamnya.

Sedangkan keberadaan ruang terbuka pada Kawasan Perencanaan terdiri atas ruang terbuka linier berupa telajakan dan kawasan jalur hijau serta ruang terbuka non linier berupa areal parkir dan lapangan olahraga. Perencanaan ruang terbuka yang tepat bukan sekedar jumlahnya yang sesuai dengan kebutuhan, tetapi bagaimana ruang terbuka tersebut ditata dalam hubungannya dengan kemungkinan perkembangan yang terjadi. Untuk itu, konsep penataannya diarahkan untuk:

- 1) Mampu menampung pertumbuhan kegiatan kawasan yang bervariasi;
- 2) Akomodatif terhadap rencana jangka panjang sebagai fasilitas publik;
- 3) Menghadirkan ruang-ruang publik yang manusiawi dalam khasanah budaya lokal;
- 4) Menunjang keberlangsungan proses-proses ekologis ekosistem kawasan;
- 5) Konservasi landscape yang bersifat khusus; dan
- 6) Sirkulasi di ruang terbuka sebagai urat nadi komersial.

Elemen *landscape* dalam penataan kawasan dapat digolongkan menjadi dua, yaitu: *hardscape* sebagai elemen keras berupa perkerasan, bangunan, dan sebagainya serta *softscape* sebagai elemen lembut berupa tanaman (vegetasi). Penataan tanamannya sendiri dapat dibedakan atas fungsi dan perletakan tanaman. Konsep rencana penataan vegetasi pada Kawasan Perencanaan diarahkan untuk memenuhi:

1) Aspek Fungsi

- *Visual Control* (kontrol pandangan), antara lain berupa:
 - Penahan silau yang ditimbulkan matahari, lampu, pantulan sinar, dll;
 - Pembentuk kesan *privacy* yang dibutuhkan oleh manusia; dan
 - Penghalang pandangan terhadap hal-hal yang tidak menyenangkan untuk dilihat.
- *Physical Barriers* (pembatas fisik), dimana tanaman berfungsi untuk mengendalikan (membatasi dan mengarahkan) pergerakan manusia maupun kendaraan;
- *Climatic Control* (pengendali iklim), antara lain berupa:
 - Kontrol terhadap radiasi matahari dan suhu: vegetasi menyerap panas dari pancaran sinar matahari dan memantulkannya sehingga menimbulkan suhu dan iklim mikro yang nyaman;
 - Pengendali angin: vegetasi difungsikan sebagai penahan, penyerap, dan mengalirkan angin sehingga menimbulkan iklim mikro (dengan memperhatikan tinggi, bentuk, jenis dan kepadatan/lebar);
 - Pengendali suara: vegetasi difungsikan sebagai penyerap suara bising bagi daerah-daerah yang membutuhkan ketenangan (dengan memperhatikan tinggi, lebar, dan komposisi vegetasi); dan
 - Filter: vegetasi difungsikan sebagai filter/penyaring bau, debu, dan memberikan kontribusi aliran udara segar bagi lingkungan sekitarnya.
- *Erosion Control* (pencegah erosi), dimana keberadaan akar tanaman akan mengikat tanah sehingga menjadi kokoh dan tahan terhadap “pukulan” air dan tiupan angin serta daunnya yang akan menahan air hujan tidak jatuh secara langsung ke atas tanah; dan
- *Aesthetic Values* (nilai estetis), melalui unsur-unsur sebagai berikut:
 - Warna, yang dapat menarik perhatian dan memberikan efek psikologis bagi pengamat akibat efek visual yang ditimbulkan oleh refleksi cahaya yang jatuh pada tanaman tersebut;
 - Bentuk, yang akan memberikan kesan dinamis, indah, sebagai aksen, kesan lebar/luas, dsb; dan
 - Tekstur (berupa cabang, batang, ranting, daun, tunas, dan jarak pandang terhadap tanaman), yang akan mempengaruhi psikis dan fisik pengamat; dan
 - Skala, yang ditimbulkan dari perbandingan antar tanaman maupun tanaman dengan lingkungannya.

2) Aspek Perletakan

Perletakan vegetasi pada Kawasan Perencanaan dilakukan dengan mempertimbangkan kesatuan dalam desain penataan kawasan, yang terdiri dari beberapa aspek, antara lain: *Variety* (variasi), *Accent* (penekanan), *Balance* (keseimbangan), *Simplicity* (kesederhanaan), dan *Sequence* (urutan).

f. Konsep Peningkatan Kualitas Lingkungan

Desain kawasan perkotaan adalah bagian dari proses perencanaan yang berhubungan dengan kualitas fisik lingkungan. Melalui fisik lingkungan inilah bentuk kota (*urban form*) akan dapat dikenali serta perwujudan arsitekturnya sebagai komponen lain bentuk kota tersebut. Elemen dasar suatu lingkungan akan mencakup:

- 1) *Pathways* (jalan); jaringan pergerakan dimana manusia akan bergerak dari suatu tempat ke tempat lain;
- 2) *Districts* (kawasan); merupakan integrasi dari berbagai kegiatan fungsional;
- 3) *Edges* (batasan); merupakan pengakhiran dari suatu distrik atau kawasan tertentu;
- 4) *Landmarks* (penonjolan); suatu struktur fisik yang paling menonjol dan menjadi perhatian dari suatu kota (kawasan); dan
- 5) *Nodes* (titik pemusatan kegiatan); suatu titik pemusatan kegiatan fungsional dari suatu kota (kawasan).

Pada Kawasan Perencanaan, elemen *pathways* sudah tercakup dalam konsep penataan *linkage system* (sistem penghubung), sedangkan *edges* tercakup dalam konsep peruntukan lahan makro dan mikro. Elemen *nodes* pada kawasan perencanaan tersebar pada beberapa lokasi sehingga tidak menonjolkan adanya suatu titik pemusatan kegiatan yang menonjol karena arahan pemanfaatan lahan seluruh kawasan adalah untuk fungsi campuran dengan dominasi aktivitas perdagangan dan jasa.

Elemen *districts* sebagai integrasi dari berbagai kegiatan fungsional dalam konsep penataan lahan mikro dijabarkan dalam konsep *space use* (pemanfaatan ruang) Kawasan Perencanaan. Sebagai suatu kawasan yang baru dan potensial untuk berkembang, tidak ada suatu struktur fisik yang menonjol yang dapat dijadikan sebagai sebuah *landmark* kawasan. Untuk itu konsep penataan *landmark* Kawasan Perencanaan ditetapkan sebagai berikut:

- 1) Penciptaan *landmark* terintegrasi dengan rencana sistem *linkage* khususnya penataan jalan;
- 2) *Landmark* diwujudkan dengan bentukan fisik berupa Tugu Jam/Bola Emas yang terletak di pertigaan Jl. Poros Makassar - Jeneponto;

- 3) Tema *landmark* diangkat sebagai citra kawasan yang melambangkan karakter budaya Bugis/Makassar; dan
- 4) Perwujudan *landmark* menonjol dari lingkungan sekitarnya tetapi tetap merupakan bagian yang harmonis dari keseluruhan lingkungan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. RENCANA PENATAAN TAPAK DAN PERPETAKAN

Rencana Tapak dan Perpetakan dalam Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) disesuaikan dengan kondisi faktual serta fungsi yang didukung oleh masing-masing kegiatan. Rencana penataan tapak dan perpetakan pada kawasan perencanaan akan memuat arahan-arahan tentang : tata letak bangunan, orientasi bangunan, indikasi bentuk dan tampak bangunan secara keseluruhan dalam suatu lingkungan, serta arahan aksesibilitas, sarana parkir untuk kepentingan pengunjung, *loading, service*, dan lain-lain. Beberapa pertimbangan yang mendasari penataan perpetakan pada kawasan perencanaan:

- 1) Pertimbangan terhadap kondisi faktual;
- 2) Mempertimbangkan pola penanganan lingkungan/kawasan yang ditetapkan;
- 3) Antisipasi terhadap besarnya kebutuhan sarana dan prasarana serta fasilitas kawasan;
- 4) Semaksimal mungkin RTBL ini bersifat akomodatif terhadap aspirasi masyarakat setempat sebagai suatu masukan yang positif guna mencapai tujuan bersama;
- 5) Batasan luas bangunan yang dapat dibangun, dikaitkan dengan ketentuan bangunan yang telah ada;
- 6) Batasan pemanfaatan lahan terkait erat dengan letak secara geografis, keberadaan prasarana jalan yang berhadapan langsung dengan lahan serta fungsi yang akan dikembangkan;
- 7) Faktor-faktor keselamatan bangunan dan lingkungan bila terjadi bahaya banjir, tanah longsor maupun kebakaran;
- 8) GSB, KDB, GSSB atau GSBB sebagai aturan mengenai batasan-batasan yang harus diikuti; dan
- 9) GSB bersifat mutlak, sedangkan batasan-batasan lain seperti jarak minimal/maksimal dan KDB berlaku saling melengkapi tergantung mana yang dicapai lebih dahulu.

1. Rencana Penataan Tapak

Guna menata tapak di kawasan perencanaan maka perlu melihat kecenderungan perkembangan eksisting serta hasil analisa. Berdasarkan hal tersebut, maka pengembangan tapak di kawasan perencanaan adalah sebagai berikut:

- a) Untuk koridor jalan utama, rencana penataan tapak di koridor ini berdasarkan tapak yang sudah ada yaitu rata-rata tegak lurus jalan. Ada beberapa tapak yang sejajar jalan yang memerlukan revitalisasi karena tidak sesuai lagi dengan cenderung perkembangan dan telah melanggar KDB kawasan. Tapak ini dikenal dengan rumah “kereta api” karena seluruh tapak yang ada sudah tertutup bangunan. Tapak ini direncanakan untuk diatasi dengan:
 - o Memanfaatkan tapak yang ada sebagai ruang terbuka; dan
 - o Memanfaatkan ruang terbuka tersebut sebagai salah satu spot PKL.
- b) Untuk koridor Jalan kolektor, rencana penataan tapak di koridor ini berdasarkan tapak yang sudah ada yaitu rata-rata tegak lurus jalan pada bagian Utara-Selatan. Hal ini dipertahankan karena di bagian Selatan koridor masih terkait dengan fungsinya sebagai blok perdagangan dan jasa sedangkan untuk bagian timur koridor adalah untuk kegiatan permukiman dan sosial dan penataan tapak juga disesuaikan dengan kondisi yang telah ada dengan rata-rata tapak yang dikembangkan tegak lurus di bagian Utara sedangkan di bagian Selatan perlu direvitalisasi terutama pada bangunan yang telah memanfaatkan sempadan sungai.

Berikut ini arahan rencana penataan tapak kawasan, didasarkan pada prioritas penanganan tiap segmen pengembangan kawasan.

- a) Segmen 02 Spot Baruga Pallantikang
Rencana penataan Spot Baruga Pallantikang, sebagai bangunan pelestarian budaya di Kawasan Perencanaan, dengan arahan rencana penataan taman pekarangan yang berfungsi sebagai Ruang Terbuka Hijau dan pelestarian arsitektur bangunan Bugis/Makassar.

"BARUGA PALLANTIKANG"



**BARUGA
PALLANTIKANG**
Salah satu situs
peninggalan
budaya di
pattallassang

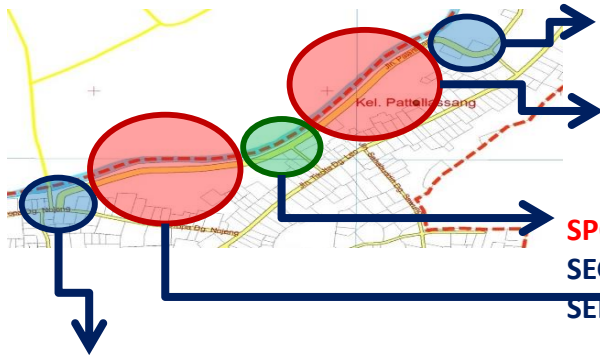
Gambar: 1
Arahan Rencana Penataan Segmen 02 Spot Pengembangan Baruga

b) Segmen 03 Spot Kuliner

Rencana pembangunan dan penataan Spot Kuliner pada areal sempadan sungai sebagai pusat kegiatan perdagangan dan jasa skala pelayanan kota, dan menjadi icon Kota Pattallassang. Arahan rencana pengembangan:

- Pusat wisata kuliner Kota Pattallassang;
- Pusat perdagangan pakaian bekas (cakar);
- Pusat pementasan/atraksi budaya dan pertunjukan seni tradisional; dan
- Pusat perdagangan barang kerajinan dan souvenir lokal.

PUSAT KULINER SISI SUNGAI

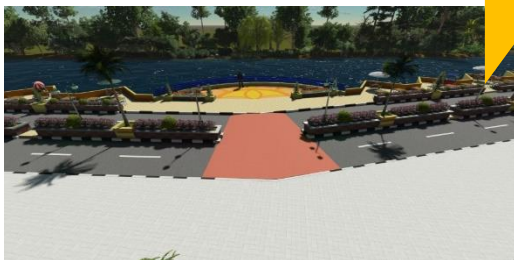


- SPOT 01**
GERBANG TIMUR KAWASAN
 - UNIT KANTOR PENGELOLA & SECURITY
- SPOT 02**
SEGMENT KULINER ZONE 1
 - UNIT KULINER & PARKIR
- SPOT 03**
SEGMENT "CAKAR & PANGGUNG PENTAS SENI TRADISIONAL"
 - UNIT PANGGUNG PENTAS SENI TRADISIONAL
 - UNIT PENJUAL "CAKAR"
- SPOT 04**
SEGMENT KULINER ZONE 2
 - UNIT KULINER & PARKIR
- SPOT 05**
GERBANG BARAT KAWASAN
 - UNIT KANTOR PENGELOLA & SECURITY

Gambar 2 Arahana Rencana Penataan Segmen 03

PUSAT KULINER SISI SUNGAI

SPOT 03
 Merupakan spot penunjang berupa panggung pentas seni tradisional & space penjual cakar pada sisi sebelah jalan



Gambar: 3. Arahana Rencana Penataan Segmen 03 Spot III

PUSAT KULINER SISI SUNGAI

SPOT 01 DAN SPOT 05
 (GERBANG TIMUR & BARAT KAWASAN)
 Merupakan pintu masuk segmen 3 kawasan dari arah timur dan barat yang dilengkapi dengan kantor pengelola dan security/keamanan kawasan



Gambar: 4. Arahana Rencana Penataan Segmen 03 Spot I

PUSAT KULINER SISI SUNGAI

SPOT 02 & 04
 Merupakan spot inti berupa space untuk penjual "K5" dengan rekayasa teknis di sisi sungai yang sekaligus menjadi batas kabupaten gowa dan takalar



Gambar: 5. Arahana Rencana Penataan Segmen 03 Spot IV

c) Segmen 05 Pusat Perdagangan (Spot Pasar Pattallassang)

Arahan rencana pengembangan Pasar Pattallassang, dengan mendesain ulang bangunan pasar menjadi 3 (tiga) lantai untuk menampung para pedagang yang berjualan di sekitar pasar, khususnya yang berada pada bahu jalan di sekitar Pasar Pattallassang. Selain itu dilakukan penataan lingkungan pada sisi kiri kanan dan muka belakang pasar untuk lebih memberikan kesan citra kawasan yang lebih tertata dan harmonis dengan lingkungannya.

d) Segmen 06 Spot Lapangan Pattallassang

PASAR PATTALLASSANG

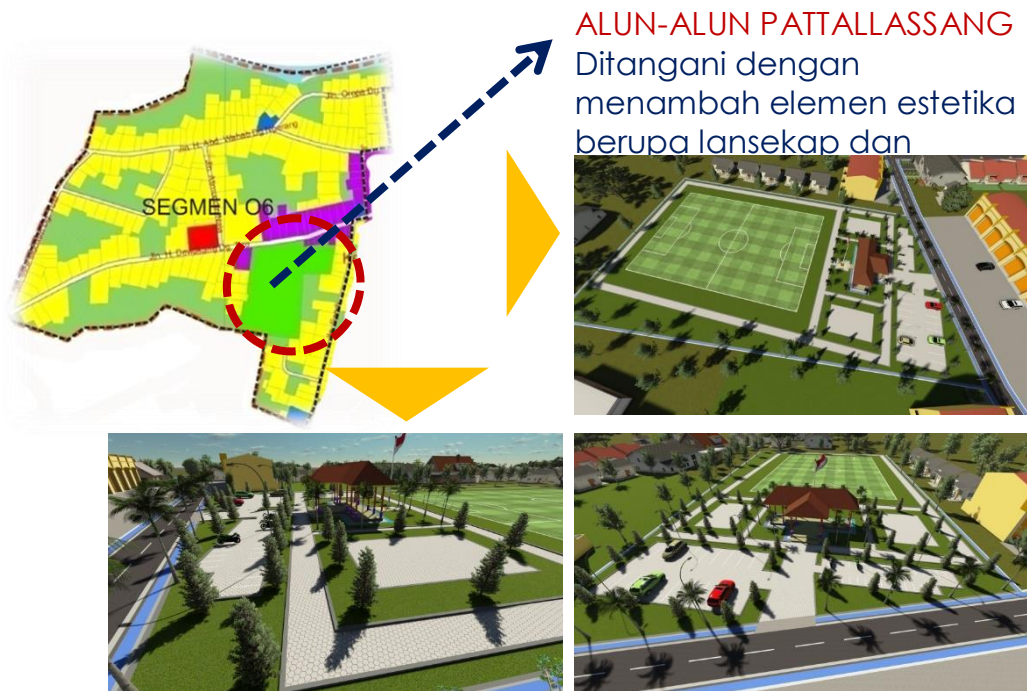


Gambar: 6
Arahan Rencana Pengembangan dan Penataan Spot Pasar Pattallassang

Arahan rencana penataan Lapangan Pattallassang sebagai Ruang Terbuka Hijau (RTH) Publik di Kawasan Perencanaan untuk mencapai 30% RTH Kawasan Perkotaan. Rencana penataan Lapangan Pattallassang:

- Penataan Panggung upacara;
- Penataan Pedestrian (jalur pejalan kaki);
- Penataan area parker; dan
- Penataan lampu taman.

ALUN-ALUN PATTALLASSANG



ALUN-ALUN PATTALLASSANG
Ditangani dengan
menambah elemen estetika
berupa lansekap dan

Gambar: 7

Arahan Rencana Pengembangan dan Penataan Segen 06 Spot Lapangan Pattallassang Pattallassang

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. Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota, Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Jakarta.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, Jakarta, 2007, Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota.