

## **Penataan Koridor Ambawang di Jalan Arteri Trans Kalimantan**

**Nunik Hasriyanti<sup>1</sup> Andi Zulestari Z<sup>2</sup>, Ismail Ruslan<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>Prodi Rancang Kota Politeknik Negeri Pontianak, Pontianak Kalimantan Barat, Indonesia

<sup>2</sup>Prodi Arsitektur Politeknik Negeri Pontianak, Pontianak Kalimantan Barat, Indonesia

<sup>3</sup>Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam, Institut Agama Islam Negeri Pontianak Kalimantan Barat, Indonesia

niexnoe@gmail.com

doi.org/10.29080/emara.2017.3.2.68-76

---

**Abstract:** *An interesting phenomenon in connection with the development of suburban settlements on the Trans Kalimantan Road corridor was the suburban settlements development. The development give a poor impression of an adequate city residential neighborhood or tend to decrease its carrying capacity, as well as forming an irregular settlements pattern. The study aimed to identified and analyzed the environmental settlements patterns in the Trans Kalimantan Road corridor and the spatial built-in changes in the provincial road corridor. This was a qualitative descriptive research with situational analysis on case studies through field observations including built-in space and infrastructures identification in the Ambawang corridor. The existing condition analysis was conducted through the aerial photographs and 2016 thematic maps interpretation to identified the spatial space spreads built-in along the Ambawang corridor. A study on Ambawang Corridor sustainability, proposed a development scheme that described through the Trans-Kalimantan Ambawang corridor arrangement, warehouses and shops revitalization - renovation as well increasing the green open space along the corridor.*

**Keywords:** corridor, sustainable, linear space, urban sprawl, peri-urban

**Abstrak:** Fenomena permasalahan yang menarik sehubungan dengan perkembangan permukiman pinggiran kota pada koridor Jalan Trans Kalimantan adalah adanya perkembangan permukiman pinggiran kota. Perkembangan tersebut memberikan kesan buruk sebagai lingkungan perumahan kota yang tidak memadai atau cenderung menurun daya dukungnya, serta membentuk pola perkampungan yang tidak teratur. Tujuan dari penelitian ini untuk mengidentifikasi dan menganalisis kondisi visual lingkungan permukiman di koridor Jalan Trans Kalimantan berikut perubahan ruang spasial terbangun di koridor jalan lintas propinsi ini. Penelitian merupakan penelitian deskriptif kualitatif dengan analisis situasional terhadap studi kasus melalui observasi lapangan meliputi identifikasi terhadap ruang terbangun dan infrastruktur di koridor Ambawang. Analisis kondisi eksisting dilakukan melalui interpretasi data foto udara dan peta-peta tematik tahun 2016 untuk mengetahui sebaran ruang spasial terbangun di koridor Ambawang. Hasil kajian keberlanjutan Koridor Ambawang mengusulkan suatu skema pengembangan yang dijabarkan melalui penataan koridor Jalan Trans Kalimantan koridor Ambawang, revitalisasi dan renovasi bangunan pergudangan dan pertokoan serta memperbanyak ruang terbuka hijau (RTH) pada lingkungan sepanjang koridor.

**Kata Kunci:** koridor, berkelanjutan, ruang linier, urban sprawl, peri-urban

---

### **1. PENDAHULUAN**

Berkembangnya konsep pembangunan yang lebih mempertimbangkan aspek lingkungan telah mewarnai perencanaan-perencanaan kota dan wilayah saat ini dan masa mendatang. Salah satu konsep dasar yang berkembang sejak tahun 1980an adalah *eco-city* yang menunjukkan hubungan dari rangkaian isu perencanaan perkotaan dan pembangunan ekonomi melalui keadilan sosial dengan mengedepankan demokrasi lokal dalam konteks keberlanjutan. *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. *Place making* terkenal dengan karakternya yang berfokus terhadap aktivitas, manajemen, komunitas, dan sosialibilitas. Hasil akhir dari strategi *placemaking* adalah terciptanya pengembangan ruang publik yang berkualitas baik dan bermanfaat bagi masyarakat dan lingkungannya seperti plaza, taman, jalan, serta kawasan komersial pada *main street* (Carmona & Tiesdel, 2007). Aspek penting dalam mendesain *main street* dan *town center* (Lynch, Kevin, 1987) terdiri dari: kemampuan mengadaptasi *urban form* dengan mudah, kombinasi *entertainment retail* dan *niche restaurant*, detail desain bangunan, lingkungan kota

yang bervariasi dan dekorasi wajah jalan (*streetscape*) yang menarik, menempatkan toko langsung berhubungan dengan sisi jalan, mengubah parkir badan jalan dengan gedung parkir, keragaman aktivitas pada level pejalan kaki, penyediaan ruang berkumpul publik yang cukup (*public gathering space*), menata karakter pedestrian berskala manusia, keintiman ruang publik kawasan historis, dan visibilitas. Menurut Sutikno *et al* (2013) konsep yang bisa digunakan untuk memperbaiki indeks *walkability* pada jalan Soekarno-Hatta adalah koridor jalan pejalan kaki tanpa pemisahan antara tempat parkir dan jalan, dan ruang pejalan kaki berpisah dari tempat parkir sehingga menjadi jalur pejalan kaki penuh. Pengendalian penggunaan lahan dengan memperhatikan pengelolaan dan permintaan lahan baru harus mencerminkan kondisi lingkungan ekologis koridor (studi kasus Shenzhen) sehingga dapat memberikan efek konservasi ekologis dalam penggunaan lahan dan pembangunan berkelanjutan dalam konteks perkotaan (Hong *et al*, 2017).

Penelitian ini berdasarkan hasil penelitian terdahulu tentang rancang bangun Koridor Ambawang dengan Analisis AHP, yang telah merumuskan arahan kebijakan ruang koridor Ambawang yang dikaitkan dengan RTRW Kabupaten Kuburaya mengenai arah perkembangan koridor Ambawang sebagai jalur transportasi lintas propinsi. Karena letaknya yang strategis diprediksi ke depannya pada ruang koridor ini akan terjadi pertumbuhan ruang di sepanjang jalan dan pertumbuhan populasi penduduk yang menyebabkan ruang terbangun pun akan meningkat. Dengan adanya koridor baru akan mengurangi waktu tempuh, memperbaiki akses terhadap fasilitas sehingga akan memperbaiki kondisi lingkungan permukiman yang berada pada koridor kecepatan tinggi (Sujith, 2016). Hal ini menentukan kebutuhan luasan ruang terbangun yang sudah diatur supaya tidak berkembang secara sporadis (Pujantara, 2013).

Fenomena permasalahan yang menarik sehubungan dengan perkembangan permukiman pinggiran kota pada koridor Jalan Trans Kalimantan adalah adanya perkembangan permukiman pinggiran kota. Perkembangan tersebut memberikan kesan buruk yang tidak memadai sebagai lingkungan perumahan kota atau cenderung menurun daya dukungnya, dan membentuk pola perkampungan yang tidak teratur. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis citra kawasan pada Koridor Ambawang di Jalan Trans Kalimantan dengan melihat pada prinsip-prinsip penataan visual ruang.

## 2. METODE PENELITIAN

Penelitian merupakan penelitian deskriptif kualitatif dengan analisis situasional studi kasus melalui observasi lapangan meliputi identifikasi terhadap ruang terbangun dan infrastruktur di koridor Ambawang. Analisis kondisi eksisting dilakukan

melalui interpretasi data foto udara dan peta-peta tematik tahun 2016 untuk mengetahui sebaran ruang spasial terbangun di koridor Ambawang. Data primer yang diperlukan meliputi data kondisi eksisting infrastruktur koridor terkait sarana prasarana koridor Jalan Trans Kalimantan, luas jenis tutupan lahan terbangun. Sedangkan data sekunder meliputi foto udara, Peta Rencana Pola Ruang. Penelitian ini juga dilakukan dengan mengadakan survey lapangan untuk mendapatkan data primer dan sekunder yang diperlukan. Mengutip pendapat dari Oberg (2016) keterlibatan stakeholder juga sangat penting dalam melakukan penataan pada koridor Ambawang di Jalan Trans Kalimantan ini.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 3.1. Gambaran Umum Lokasi

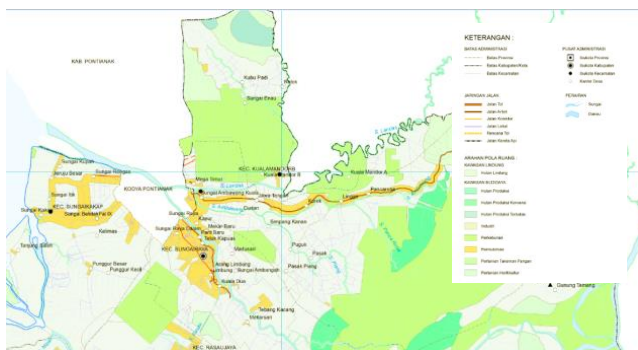
Adapun studi pendahuluan yang telah dilaksanakan menunjukkan bahwa pengembangan wilayah di Kecamatan Sei Ambawang, Kabupaten Kuburaya masih belum optimal didayagunakan. Hal ini dapat dilihat dari masih terdapatnya beberapa masalah pembangunan, yakni diantaranya:

1. Kawasan perkotaan di kecamatan ini menunjukkan gejala pertumbuhan yang tidak terencana (*sporadic*). Kondisi ini tentunya tidak kondusif bagi peningkatan pendayagunaan potensi ekonomi wilayah di kecamatan ini khususnya bahkan untuk kecamatan lain di Kabupaten Kuburaya.
2. Potensi ekonomi yang besar yang belum didayagunakan secara optimal, kendati telah adanya kebijakan pengembangan wilayah yang sangat strategis.
3. Masih belum tersedia infrastruktur secara memadai yang dapat menunjang pengembangan wilayah kecamatan ini sehingga dapat memainkan peran yang strategis dalam pengembangan wilayah Kabupaten Kuburaya.

Berdasarkan potensi pengembangan dan masalah tersebut di atas, perlu dilakukan perencanaan pengembangan wilayah tersebut dalam bentuk penyusunan masterplan pengembangan Kecamatan Sei. Ambawang sebagai kawasan yang berada pada jalur lintas serta pengembangan kawasan perkotaan. Wilayah perencanaan meliputi wilayah administrasi kecamatan, yaitu Kecamatan Sei. Ambawang. Menurut penggunaannya, wilayah Kabupaten Kubu Raya dibedakan menjadi tiga jenis lahan yaitu lahan sawah, lahan bukan sawah dan lahan bukan pertanian. Bila dibandingkan dengan tahun 2014 luas lahan bukan sawah di tahun 2015 tidak terjadi perubahan yaitu sebesar 199.160 Ha, begitu juga untuk luas lahan sawah juga tidak mengalami perubahan, yaitu sebesar 76.185 Ha, sedangkan luas lahan bukan pertanian juga tidak mengalami perubahan yaitu sebesar 423.175 Ha. Sedangkan di Kecamatan Sungai Ambawang persentase penggunaan lahan didominasi

oleh lahan hutan negara. Desa Sungai Ambawang Kuala memiliki populasi penduduk paling tinggi yaitu sebesar 9.511 jiwa dengan jumlah rumah tangga 2.100 dan rata-rata penduduk / rumah tangga berjumlah 5 jiwa. Laju pertumbuhan penduduk di Kecamatan Sungai Ambawang tahun 2012 tercatat 1.64% dan menunjukkan peningkatan pada tahun 2015 yaitu sebesar 2.15% per tahun. Fungsi permukiman, perdagangan dan jasa mulai marak dan berkembang pesat di kawasan Sungai Ambawang semenjak sepuluh tahun terakhir. Rata kepadatan penduduk di Kecamatan Sungai Ambawang tercatat sebesar 99 jiwa/km<sup>2</sup> dengan rincian jumlah penduduk tahun 2015 71.656 jiwa dan luas wilayah kecamatan 726.10 km<sup>2</sup>.

Beberapa desa di sepanjang koridor Jalan Lintas Kalimantan sangat berpotensi untuk dikembangkan sebagai *rest area*. Di lokasi *rest area* tersebut selain penyelenggaraan fasilitas beristirahat juga sangat dimungkinkan untuk sekaligus memperkenalkan budaya daerah setempat atau mendirikan pusat-pusat penjualan cinderamata wisata dengan ciri khas Kabupaten Kubu Raya. Beberapa desa berpotensi untuk berdirinya *rest area* sekaligus memperkenalkan budaya setempat. Di Desa Jawa Tengah berpotensi untuk diperkenalkan kepada pengunjung *rest area* di lokasi tersebut. Di Desa Korek, Lingga dan Pancaroba, budaya dayak dapat diperkenalkan terhadap pengunjung *rest area*. Begitu juga di Desa Teluk Bakung, pengunjung dapat dimanjakan oleh budaya dan keindahan alam yang ada.



Gambar 1. Peta Arahan Pola Ruang Kecamatan Sungai Ambawang (sumber: analisis, 2017)

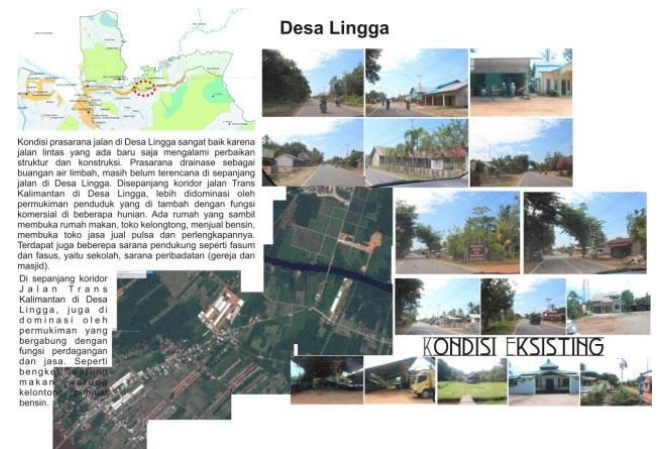
Kawasan Kecamatan Sungai Ambawang lebih dikembangkan sebagai kawasan hutan tanaman rakyat, kawasan peruntukan perkebunan (perkebunan karet, kelapa sawit, perkebunan kopi), kawasan peruntukan perikanan tangkap, kawasan pertambangan mineral, kawasan pertambangan batubara, kawasan peruntukan permukiman perkotaan, kawasan peruntukan industri sedang, kawasan peruntukan industri rumah tangga, kawasan peruntukan perdagangan dan jasa, kawasan peruntukan pergudangan, kawasan peruntukan olahraga dan kawasan peruntukan pendidikan IPDN.

### 3.2. Tata Bangunan

Tata bangunan di sepanjang koridor Sungai Ambawang Jalan Trans Kalimantan didominasi oleh permukiman yang yang berubah fungsi menjadi toko, pemukiman penduduk (rumah tinggal), toko-toko warung makan, toko waralaba, bengkel, dan toko bangunan kayu. Tinggi bangunan yang ada pada kondisi eksisting yaitu 1-2 lantai untuk fungsi hunian dan komersial. Untuk bangunan pabrik, jumlah lantai bangunan pada umumnya 1 lantai, hanya saja ketinggiannya bisa mencapai 2 lt ( $\pm$  8m). Kepadatan bangunan di sepanjang koridor relatif rendah bila dibandingkan dengan kepadatan dipusat kota (di Kecamatan Sungai Raya). Berdasarkan pengamatan, bangunan di sepanjang koridor Trans Kalimantan, seperti bangunan rumah tinggal dan komersil (toko), dibangun hingga batas bahu jalan.



Gambar 2. Kondisi fisik bangunan di koridor Ambawang pada desa Sungai Ambawang dan desa Jawa Tengah (sumber analisis, 2017).



Gambar 3. Kondisi fisik bangunan di koridor Ambawang pada desa Lingga (sumber analisis, 2017).

Peng (2017) menyatakan dalam penelitiannya bahwa identifikasi simpul kunci koridor ekologi perkotaan, penentuan lebar koridor ekologi perkotaan, pengukuran efek terpadu koridor ekologi perkotaan, dan integrasi skala multi koridor perkotaan ekologis,

akan membantu mempercepat serta memperbaiki proses konstruksi koridor ekologis dalam urbanisasi tipe baru di China.

Merujuk pendapat Asakawa (2004) untuk mengendalikan bangunan yang ada di sepanjang koridor Ambawang yang diperkirakan akan terus berkembang dan bertambah banyak mengikuti pola ruang linier ruang jalan pada Jalan Trans Kalimantan, maka diperlukan pengendalian massa bangunan. Kajian perkotaan yang menunjukkan bahwa desain perkotaan berdasarkan morfologi perkotaan dan tinggi bangunan dan mengingat arah dan frekuensi angin akan efektif untuk mengoptimalkan ventilasi dalam mengatur masalah lingkungan perkotaan (Qiao, 2017). Perangkat pengendalian bentuk dan massa bangunan meliputi :

- (1) Ketinggian bangunan Dalam konteks kota ketinggian berbagai bangunan akan membentuk *skyline* kota, yang bukan hanya susunan berbagai bangunan di suatu kota, tetapi mempunyai berbagai makna, antara lain: *skyline* sebagai simbol kota; *skyline* sebagai indeks sosial; *skyline* sebagai alat orientasi; *skyline* sebagai perangkat estetis; dan *skyline* sebagai perangkat ritual. *Skyline* pada koridor Ambawang akan disesuaikan dengan fungsi-fungsi bangunan yang membentuk struktur ruang koridor jalan Trans Kalimantan sehingga *skyline* yang terbentuk akan mengikuti bentuk ruang koridor jalan.
- (2) Bentuk dan massa bangunan ditentukan oleh ketinggian atau besarnya bangunan,

penampilan bentuk maupun konfigurasi dari massa bangunannya. Bentuk dan massa bangunan akan mengikuti skala manusia karena tata guna lahan yang ada didominasi oleh permukiman dan fungsi perdagangan yang tidak memerlukan ketinggian bangunan yang berskala monumental.

- (3) Bentuk dan massa bangunan ditentukan juga oleh besaran selubung bangunan (*building envelope*), BCR (*building covered rasio*), "KDB" dan FAR (*floor area ratio*), KLB, sepadan bangunan, ragam arsitektur, skala, material, warna dan sebagainya. Kondisi koridor Ambawang yang merupakan lintasan sirkulasi antar kabupaten, membuat koridor ini hanya memiliki KDB antara 60-80% dengan koefisien KLB tidak lebih dari 2,4. Hal ini dikarenakan kawasan koridor ini masih memiliki tata guna lahan yang relatif luas sehingga bisa ditata menjadi lebih baik dan fungsional.
- (4) Kepejalan (*bulk*) bangunan, kontrol kepejalan memberikan peningkatan kondisi angin dan pengontrolan terhadap cahaya matahari pada jalan-jalan dan ruang-ruang terbuka di bawahnya. Hasil kontrol kepejalan berupa bentuk artikulasi dan bertingkat permukaan dan bentuk bangunan, dapat menurunkan masalah angin. Pengontrolan cahaya matahari dan angin akan memberikan pengaruh : batas ketinggian, set back, ketinggian kondisional, sudut matahari, sudut pandang, ruang antar menara.

Tabel 1. Komponen penataan visual ruang pada kawasan Koridor Ambawang

Komponen yang ditata	Prinsip penataan
<b>Tata guna lahan</b>	
Pilihan penggunaan lahan	Menerapkan fungsi campuran: retail, rukan, <i>townhouse</i> , perkantoran, restoran dan fasilitasnya, terutama di koridor Ambawang. Penggunaan lahan komersial pada koridor Ambawang akan memperkuat pertumbuhan ekonomi kawasan koridor ini.
Sesuai skala manusia	Massa bangunan komersial dan perdagangan disesuaikan dengan skala manusia.
Mengutamakan retail.	Retail lantai dasar ruko dan bangunan perdagangan harus mendorong bangunan <i>mixed use</i> , terutama pada fungsi bangunan rumah tinggal di sepanjang koridor Ambawang.
<b>Bentuk bangunan</b>	
Penempatan bangunan	<i>Setback</i> pada bangunan di sepanjang koridor Ambawang konsisten mendukung skala bangunan yang sama, guna mengatur jarak dimana bangunan atau bangunan lainnya diatur dari jalan atau jalan, sungai atau aliran lainnya, dataran banjir, atau tempat lain yang dianggap membutuhkan perlindungan, dalam hal ini jarak antara bangunan hunian yang berkembang linier sepanjang koridor Ambawang dan bangunan perdagangan yang juga berkembang linier di sepanjang tepian Sungai Ambawang.
Tinggi bangunan	Tinggi bangunan 1 sampai 3 lantai dengan pertimbangan merupakan daerah lintasan pesawat terbang (Bandara Internasional Supadio), dan untuk menciptakan <i>skyline</i> bangunan sepanjang koridor yang linier dan memiliki <i>linkage</i> visual yang terorganisir baik

---

**Desain bangunan**


---

Desain fisik bangunan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bangunan baru terutama fungsi perdagangan, dirancang yang respek dengan bangunan yang sudah ada sebelumnya.</li> <li>• Bangunan 1 - 3 lantai untuk transisi bentuk dan massa yang tepat terhadap permukiman yang sudah ada di sepanjang Koridor Ambawang ini.</li> <li>• Tinggi bangunan menghasilkan ruang jalan, dan kompatibel dengan bangunan sekitarnya</li> <li>• Tinggi bangunan mendefinisikan elemen lantai dasar.</li> </ul>
Bangunan berlantai rendah (1-3 lantai)	Tinggi bangunan pertokoan dan rumah tinggal di Koridor Ambawang mengekspresikan bagian lantai dasar dengan menekankan detail desain serta kesesuaian garis atap.
Fasad bangunan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desain fasad lantai dasar yang mencerminkan arsitektur local Kawasan Koridor Ambawang sebagai rumah tinggal melayu yang adaptif terhadap iklim tropis,</li> <li>• fasad didesain untuk mengurangi kesan <i>bulk</i> (bangunan gemuk), mendukung tema atau karakter koridor Ambawang sebagai jalur lalu lintas antar kabupaten, antar propinsi dan antar negara.</li> </ul>

---

**Ruang publik**


---

Ukuran blok dan konektivitas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kavling blok kompatibel dengan ukuran blok sekitarnya yang didominasi oleh fungsi hunian dan fungsi perdagangan.</li> <li>• Menggabungkan jaringan jalan yang saling berhubungan, pada setiap node-node pertemuan jalan lintas koridor Ambawang.</li> <li>• <i>Pedestrian linkage</i> di sepanjang Koridor Ambawang mendorong jarak perjalanan lebih pendek bagi pejalan kaki, sehingga pada setiap <i>node</i> koridor Ambawang harus disediakan ruang-ruang pertemuan yang bersifat publik sebagai ruang bersama bagi pengguna jalan.</li> </ul>
Infrastruktur hijau	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mengintegrasikan sistem alam yang ada, dengan memanfaatkan berbagai <i>path</i> koridor sebagai penghubung antar <i>node</i> kawasan Koridor Ambawang.</li> <li>○ Menata infrastruktur hijau di sepanjang koridor, sebagai bagian dari pertumbuhan fungsi publik baru di Koridor Ambawang.</li> <li>○ Konektivitas dan aksesibilitas ke taman, ruang publik baru, yang terhubung langsung dengan ruang pejalan kaki di sepanjang Koridor Ambawang.</li> </ul>
Ruang publik kota	Menyediakan berbagai ruang publik kota sepanjang koridor transit utama, seperti taman kota, alun-alun, plaza, halaman di sepanjang Koridor Ambawang sebagai ruang <i>transit</i> bagi pengguna jalan dan pejalan kaki yang melintas pada koridor ini.
Desain <i>streetscape</i>	<p>Mendesain <i>streetscape</i> melalui elemen :</p> <p><b>Amenity zona:</b> Mendefinisikan <i>amenity zone</i> dengan elemen vertikal sebagai <i>street furniture</i> seperti pohon dan lampu jalan, yang ditempatkan pada sistem penghubung jalan di setiap <i>path</i> Koridor Ambawang dan di beberapa <i>node</i> koridor sebagai pembagi struktur ruang koridor yang memanjang hingga ke Kabupaten Bengkayang.</p> <p><b>Zona trotoar:</b> Batas zona trotoar diperlukan di sepanjang jalan, terutama ditempatkan pada beberapa <i>node</i> koridor Ambawang dan pada beberapa ruang publik sebagai ruang transit.</p> <p><b>Zona sempadan depan:</b> Terletak antara garis batas tanah depan dan fasad bangunan berupa elemen <i>hard</i> dan <i>soft</i> lansekap termasuk vegetasi lokal seperti pohon pucuk merah.</p>
Pohon jalan	<p>Sesuai arahan jenis pohon yang ditanam di daerah perkotaan yang diutamakan peruntukannya sebagai pengarah di sepanjang Koridor Ambawang, seperti pohon pucuk merah, pohon matoa, yang memungkinkan daerah bebas pandangan yang harus terbuka agar tidak mengurangi jarak pandang pengemudi kendaraan.</p> <p>Pemilihan jenis tanaman untuk Koridor Ambawang yang merupakan jalur lalu lintas cepat adalah jenis tanaman yang memiliki perakaran tidak merusak konstruksi jalan, mudah dalam perawatan, batang / percabangan tidak mudah patah dan jenis daun yang tidak mudah rontok / gugur.</p>
Perabot jalan	Perabot jalan dan lampu dikoordinasikan dalam desain, warna dan skala, harus dipilih jenis lampu yang tidak membuat silau pengguna jalan pada koridor Ambawang, skala perabot jalan (tempat sampah, lampu jalan, vegetasi) harus sesuai standar skala yang manusiawi.
Tema <i>streetscape</i>	Tema unik <i>streetscape</i> dieksplorasi di setiap segmen koridor, terutama pada tiap node-node kawasan Koridor Ambawang sebagai ruang pengumpul dan ruang transit pengguna jalan.

---

---

### Pintu Gerbang

---

Bentuk dan orientasi bangunan	Bangunan membingkai persimpangan jalan dan membentuk massa bangunan untuk menonjolkan persimpangan, terutama diletakkan pada ruang jalan yang menjadi <i>landmark</i> Koridor Ambawang yaitu di sekitar ruang publik Patung Alianyang dan persimpangan <i>node</i> koridor.
Desain bangunan	Pintu masuk utama koridor Ambawang berorientasi pada persimpangan yang bisa mengarahkan pengemudi dari segala arah, terutama penempatan gerbang selamat datang di bundaran patung Alianyang.
Lansekap	Gerbang masuk didefinisikan melalui <i>hardscape</i> dan lansekap, dengan menempatkan jenis vegetasi yang memiliki estetika dan dipilih jenis perkerasan yang tahan lama terhadap kondisi cuaca di alam tropis.
Public art	<ul style="list-style-type: none"><li>• Penempatan <i>sculpture</i>, elemen penanda artistik, pola <i>paving</i>, elemen interaktif seperti pencahayaan, air dan lain-lain, bisa disesuaikan berdasarkan visi misi dari Kabupaten Kuburaya khususnya Kecamatan Sungai Ambawang.</li><li>• Penggunaan seni publik harus dikoordinasikan dengan Dinas Pendidikan dan Pariwisata Kabupaten Kuburaya.</li></ul>

---

### Parkir

---

Lokasi	Kantong-kantong parkir dapat ditempatkan di beberapa ruang transit yang terdapat pada sejumlah <i>node</i> koridor Ambawang.
--------	--

---

### Transit (*rest area*)

---

Guna lahan	Guna lahan berorientasi pengguna kendaraan yang melintas di Koridor Ambawang dengan menempatkan fungsi-fungsi toko makanan, restoran, layanan pribadi, kantor dan retail di ruang transit yang juga berfungsi sebagai area istirahat ( <i>rest area</i> ).
Penempatan bangunan	Menempatkan bangunan dekat dengan jalan untuk mengurangi jarak perjalanan dan jarak sirkulasi pengguna kendaraan.
Lokasi transit	Interval jarak antar ruang transit menurut PP no 8 tahun 1990 tentang Jalan Tol, perkaratan “ <i>Rest Area</i> ”, diatur dalam pasal 6 ayat 2, 3 dan 4 yang menyatakan bahwa pada jalan antar kota di masing-masing jurusan setiap jarak 50 kilometer tersedia sekurang-kurangnya satu tempat istirahat, tetapi ini tidak berlaku di jalan tol perkotaan, khusus di Koridor Ambawang karena kondisi koridor yang padat lalu lintasnya dan sering terjadi kecelakaan lalu lintas, sehingga harus disediakan ruang transit ( <i>rest area</i> ) setiap jarak 10-15 kilometer)
Fasilitas transit	Menata fasilitas pada ruang transit dengan menyediakan ruang pejalan kaki (peta, bangku, tempat sampah), fungsi bangunan sosial dan komersil, juga bisa membuat pusat-pusat penjualan souvenir pada <i>rest area</i> nya. Lokasi desa yang berpotensi sebagai <i>rest area</i> yang sekaligus bisa memperkenalkan budayanya adalah Desa Jawa Tengah, Desa Korek, Desa Lingga, dan Desa Pancaroba, sedangkan potensi <i>rest area</i> di Desa Teluk Bakung bisa dikembangkan sebagai daerah wisata alam.
Shelter transit	Menyediakan tempat penampungan transit di <i>rest area</i> bagi pengemudi travel dan bis-bis antar kabupaten dan bis antar negara.

---

### Pencahayaan

---

<i>Streetscape</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Membentuk identitas lingkungan pedestrian dan masyarakat, terutama pada area <i>node</i> koridor yang berhubungan langsung dengan area transit.</li><li>• Desain perlengkapan pencahayaan sesuai dengan konteks perkotaan dan meningkatkan daya tarik <i>streetscape</i></li></ul>
Ruang Publik	Pencahayaan ruang publik berskala pedestrian dan menata lampu dekoratif, terutama pada posisi persimpangan besar pada <i>node</i> kawasan koridor Ambawang.

---

### Signage

---

<i>Streetscape</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Menyatu dengan desain fasad bangunan yang ada di sepanjang koridor Ambawang dan berkontribusi terhadap desain .</li><li>• Elemen penanda yang disediakan harus memiliki material yang memiliki durabilitas tinggi dan tidak menimbulkan efek silau dengan mempertahankan skala manusia dan menyatu dengan lansekap.</li></ul>
Jenis elemen penanda	Dapat berupa marka/perambuan/papan informasi yang terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki, pada titik interaksi sosial, dan pada jalur pejalan kaki dengan arus padat dan harus disesuaikan dengan kebutuhan.

Kriteria Signage

- Elemen penanda pada koridor Ambawang harus mempertimbangkan kriteria aksesibilitas, keselamatan, kenyamanan, keindahan, kemudahan dan interaksi.
- Terletak pada titik-titik yang aman dari tindakan vandalisme, bisa diletakkan di titik node-node ruang *rest area* sehingga tata letaknya berada pada lokasi yang mudah dilihat dan dijangkau oleh pandangan mata pengemudi kendaraan.
- *Signage* yang ditempatkan di persimpangan jalan pada Koridor Ambawang, harus dapat mewakili karakter lokal lingkungan sehingga memiliki kualitas estetika yang baik.

Sumber : analisis, 2017

3.3. Konsep Penataan Ruang Koridor Ambawang

3.3.1. Node

Pada dasarnya node adalah titik simpul / titik / lingkaran strategis dimana arah atau aktifitasnya dapat diubah kearah atau aktifitas lain (Sumayku, 2016), dan dalam kawasan ini terdapat beberapa *node*, dengan 1 *node* terpenting yaitu titik pertemuan sirkulasi Jalan Trans Kalimantan untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada gambar 4. Jalur utama dalam koridor ini menghubungkan 2 bagian wilayah sebagai penunjang pusat kota yaitu Kota Sungai Raya dan Kota Pontianak. Node yang tercipta memiliki karakter yang sangat kuat sekali sehingga menyatukan dimensi dan jalan utama juga berdekatan dengan *landmark* kawasan yaitu Tugu Aliyayang.



Gambar 4. Nodes di Koridor Ambawang (sumber: hasil observasi, 2017)



Gambar 5. Nodes di Koridor Ambawang dan potensi pengembangan *rest area* (sumber: hasil observasi, 2017)

Kebutuhan akan ruang transit (*rest area*) di sepanjang koridor Ambawang ini perlu sediakan di beberapa titik persinggahan (*node*) sehingga memberikan kemudahan bagi pengendara untuk beristirahat dalam perjalanan jauh (Purboyo, 2016).

3.3.2. Landmark

*Landmark* Merupakan titik referensi, atau elemen eksternal yang memiliki bentuk visual yang menonjol dari sebuah kota. Dimana pada kawasan ini terdapat satu buah bentuk visual yang menonjol yaitu Tugu Aliyayang oleh sebab itu zona dari ini dapat di rasakan menjadi sebuah *landmark* koridor Ambawang ini. Tugu Aliyayang sebagai penanda bagi pengguna jalan yang akan masuk ke koridor Ambawang



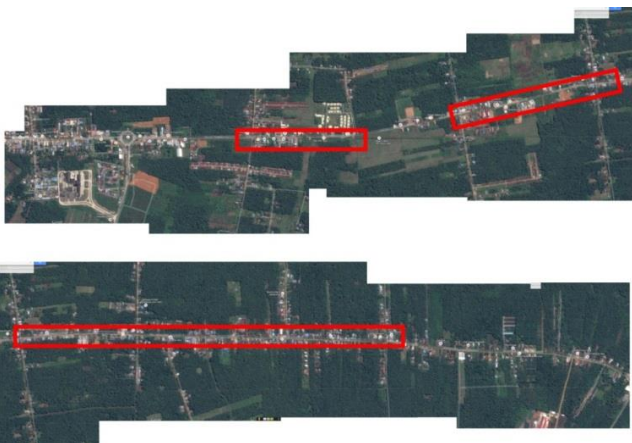
Gambar 6. *Landmark* di Koridor Ambawang (sumber: hasil observasi, 2017)

Secara visual Tugu Aliyayang hadir dengan bentuk yang sangat menonjol dibandingkan dengan bangunan-bangunan disekitarnya mulai dari dimensi maupun ornamen-ornamen yang terlihat. Apalagi tugu ini berada pada posisi tepat ketika akan memasuki kawasan Koridor Ambawang, sehingga tugu ini juga

dapat dikatakan sebagai penanda kawasan. Dengan merancang penataan landmark minor seperti tugu persimpangan, gerbang jalan lokal dengan memasukkan unsur simbol lingkungan dan kota.

### 3.3.3. Path

*Path* merupakan jalur-jalur yang membentuk keterhubungan pergerakan atau sirkulasi. Pada kawasan ini terdapat pola-pola *path* yang membentuk linkage. Bentuk linkage seperti ini memberikan banyak keuntungan bagi sebuah penataan kota terutama pada sebuah koridor. Dimulai dari kejelasan akses, visual hingga pada kemudahan instalasi jaringan. *Path* yang ada di koridor Ambawang ini berupa jalan utama, gang-gang, serta penampakan fasad dan pohon atau berupa belokan perempatan yang jelas yang ada di koridor ini.



Gambar 6. *Path* di Koridor Ambawang (Sumber: Analisis dan Dokumentasi Lapangan, 2017)

Fungsi *path* pada koridor ini sebagai jalur sirkulasi yang dominan dipergunakan oleh kendaraan yang menggunakan koridor ini sebagai jalur lalu lintas antar kota.

### 3.4. Skema Penataan Koridor Sungai Ambawang

Dalam kajian keberlanjutan Koridor Ambawang, diusulkan suatu skema pengembangan yang dijabarkan sebagai berikut :

- Penataan Koridor Jalan Trans Kalimantan Sungai Ambawang, Penataan koridor jalan dilakukan dengan mengubah tampak visual bangunan-bangunan yang berdiri secara sporadis dengan menghancurkan dan menghilangkan pagar secara langsung, menggantikan pagar dinding masif dengan menggunakan pagar tembus pandang atau pagar vegetasi. Selanjutnya koridor ini di desain bagi kenyamanan pengguna jalan melalui penyediaan jalur jalan bagi pejalan kaki serta penanaman pohon jalan untuk meningkatkan kenyamanan.
- Memperbanyak Ruang Terbuka Hijau (RTH) pada lingkungan sepanjang koridor, peningkatan jumlah ruang terbuka hijau (RTH) dilakukan sebagai salah satu upaya untuk memperbaiki kondisi lingkungan

yang buruk seperti sering terjadinya banjir, penurunan muka air tanah akibat perubahan fungsi lahan dan banyaknya kawasan terbangun. Penyediaan *open space* di koridor Ambawang berfungsi sebagai sarana sosialisasi sehingga dapat meningkatkan kualitas lingkungan binaan tersebut. Ruang-ruang terbuka hijau dapat dimanfaatkan untuk kegiatan antara lain lapangan sepak bola, lapangan voli, tempat bermain anak-anak dan taman umum.

- Menghadirkan elemen *gate* pada pintu-pintu masuk koridor Ambawang dengan desain yang sesuai dengan karakter lingkungan & kota yang dituju.
- Membuat ruang-ruang transit bagi pengendara kendaraan berupa *rest area* sehingga dapat menciptakan *node* penting yang diperlukan di Koridor Ambawang dan memperkuat *nodes* aktivitas dengan menata tampilan arsitektural sesuai dengan karakter setempat.
- Mempertegas bentuk persimpangan dengan mengatur kebebasan pandang dan diperkuat oleh obyek *landmark* pada pusat orientasi.

## 4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil evaluasi karakteristik pada masing-masing fitur karakter yang didapat pada koridor Ambawang, maka disimpulkan beberapa fakta empiris, yakni: 1) Masih terdapat variasi/ keragaman komposisi fasade antar bangunan; 2) Komposisi vegetasi sebagai elemen pembentuk ruang masih sangat minim; 3) Elemen *floor* berupa jalur kendaraan belum memenuhi keseimbangan ruang & kesesuaian dengan karakteristik jalan masuk kota; 4) Belum adanya sekuen yang dibentuk oleh bangunan & vegetasi mulai dari awal masuk hingga batas perkotaan (klimaks).

Dengan kondisi tersebut perlu dilakukan penataan pada koridor Ambawang ini dengan menempatkan elemen *landmark* Tugu Aliyang secara visual yang diharapkan memiliki kontinuitas dan mengandung simbol lingkungan setempat dan kota Kuburaya. Selain itu dengan menata fasilitas pada ruang transit dengan menyediakan ruang pejalan kaki (peta, bangku, tempat sampah), fungsi bangunan sosial dan komersil, juga bisa membuat pusat-pusat penjualan souvenir pada *rest area*. Lokasi desa yang berpotensi sebagai *rest area* yang sekaligus bisa memperkenalkan budayanya adalah Desa Jawa Tengah, Desa Korek, Desa Lingga, dan Desa Pancaroba, sedangkan potensi *rest area* di Desa Teluk Bakung bisa dikembangkan sebagai daerah wisata alam.

Elemen penanda pada koridor Ambawang juga harus mempertimbangkan kriteria aksesibilitas, keselamatan, kenyamanan, keindahan, kemudahan dan interaksi. Terletak pada titik-titik yang aman dari tindakan vandalisme, bisa diletakkan di titik node-node ruang *rest area* sehingga tata letaknya berada pada lokasi yang mudah dilihat dan dijangkau oleh pandangan mata pengemudi kendaraan. Selain itu,



*signage* yang ditempatkan di persimpangan jalan pada Koridor Ambawang, harus dapat mewakili karakter lokal lingkungan sehingga memiliki kualitas estetika yang baik.

## 5. DAFTAR PUSTAKA

- Asakawa, S., Yoshida, K., & Yabe, K. (2004). Perceptions of urban stream corridors within the greenway system of Sapporo, Japan. *Landscape and Urban Planning*, 68(2), 167–182. [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(03\)00158-0](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(03)00158-0)
- Cahyono, U. J. (2012). Pengelolaan Ruang Publik Di Sekitar Persimpangan Jalan. *Journal RUAS*, 10(2), 44–54.
- Carmona, M., & Tiesdell, S. (2007). *Urban Design Reader*. Oxford, United Kingdom: Taylor & Francis Ltd.
- Hong, W., Guo, R., Su, M., Tang, H., Chen, L., & Hu, W. (2017). Sensitivity evaluation and land-use control of urban ecological corridors: A case study of Shenzhen, China. *Land Use Policy*, 62, 316–325. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2017.01.010>
- Lynch, K. (1987). *The Image of the City*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Öberg, M., Nilsson, K. L., & Johansson, C. (2016). Governance of Major Transport Corridors Involving Stakeholders. *Transportation Research Procedia*, 14(Supplement C), 860–868. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2016.05.034>
- Peng, J., Zhao, H., & Liu, Y. (2017). Urban ecological corridors construction: A review. *Acta Ecologica Sinica*, 37(1), 23–30. <https://doi.org/10.1016/j.chnaes.2016.12.002>
- Pujantara, R. (2013). Penataan Kawasan Jalan Somba Opu Sebagai Salah Satu Kawasan Berkarakter Di Kota Makassar. *Jurnal Forum Bangunan*, 11(2).
- Purboyo, H., & Santoso, E. B. (2016). The Growth of Rest Area at the Development Axis in the Southern Part of West Java. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 227, 637–641. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2016.06.126>
- Qiao, Z., Xu, X., Wu, F., Luo, W., Wang, F., Liu, L., & Sun, Z. (2017). Urban ventilation network model: A case study of the core zone of capital function in Beijing metropolitan area. *Journal of Cleaner Production*, 168, 526–535. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2017.09.006>
- Sujith, K. M. (2016). Access Controlled High Speed Corridor and Urban Development of Kerala. *Procedia Technology*, 24, 1851–1857. <https://doi.org/10.1016/j.protcy.2016.05.234>
- Sumayku, A. R., Egam, P. P., & Waani, J. O. (2016). Fragmentasi Serial Vision Dalam Pembentukan Citra Kawasan. Studi Kasus Koridor Jalan Pierre Tendean. *Jurnal Arsitektur DASENG*, 5(1), 83–91.
- Sutikno, F. R., Surjono, & Kurniawan, E. B. (2013). Walkability and Pedestrian Perceptions in Malang City Emerging Business Corridor. *Procedia Environmental Sciences*, 17, 424–433. <https://doi.org/10.1016/j.proenv.2013.02.056>