



THESIS (RA 092388)

**THE STRUCTURING OF MAHAKAM
RIVER'S CORRIDOR IN SAMARINDA,
EAST KALIMANTAN**

EDITH ABRAM ROCHDI
3211 203 001

SUPERVISOR :
Ir. Muhammad Faqih, M.S.A., Ph.D.
Prof. Ir. Endang Titi Sunarti B.D., M.Arch., Ph.D.

GRADUATE SCHOOL OF URBAN DESIGN
DEPARTMENT OF ARCHITECTURE
FACULTY OF CIVIL ENGINEERING AND PLANNING
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2014/2015



TESIS (RA 092388)

PENATAAN KORIDOR SUNGAI MAHAKAM DI KOTA SAMARINDA, KALIMANTAN TIMUR

EDITH ABRAM ROCHDI
3211 203 001

DOSEN PEMBIMBING :
Ir. Muhammad Faqih, M.S.A, Ph.D.
Prof. Ir. Endang Titi Sunarti B.D., M.Arch., Ph.D.

**PROGRAM MAGISTER
BIDANG KEAHLIAN PERANCANGAN KOTA
JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2014/2015**

Tesis disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar

Magister Teknik (MT)

Di

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

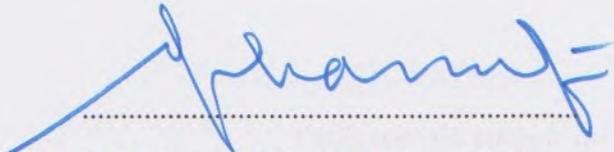
Edith Abram Rochdi

NRP.3211203001

Tanggal Ujian : 09 Oktober 2015

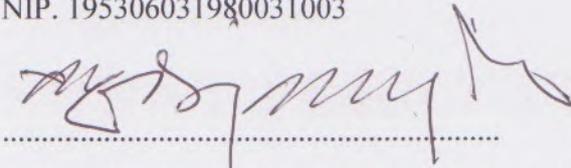
Periode Wisuda: Maret 2016

Disetujui oleh:



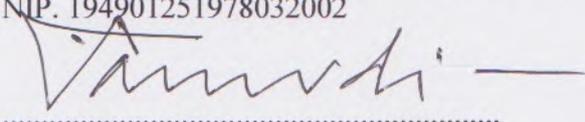
1. Ir. Muhammad Faqih, M.S.A., Ph.D.
NIP. 195306031980031003

(Pembimbing I)



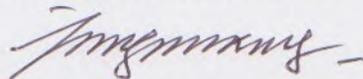
2. Prof. Ir. Endang Titi Sunarti B.D., M.Arch., Ph.D.
NIP. 194901251978032002

(Pembimbing II)



3. Dr-Ing. Ir. Bambang Soemardiono
NIP. 196105201986011001

(Penguji)



4. Ir. Ispurwono Soemarno, M.Arch., Ph.D.
NIP. 195102041979031003

(Penguji)



Direktur Program Pascasarjana,

Prof. Ir. Djauhar Manfaat, M.Sc., Ph.D.

NIP. 196012021987011001

PENATAAN KORIDOR SUNGAI MAHAKAM DI KOTA SAMARINDA, KALIMANTAN TIMUR

Nama Mahasiswa : Edith Abram Rochdi
NRP : 3211 203 001
Pembimbing : Ir. Muhammad Faqih, M.S.A., Ph.D.
Co-Pembimbing : Prof. Ir. Endang Titi Sunarti B.D., M.Arch., Ph.D.

ABSTRAK

Beberapa kota di Indonesia banyak mengalami perkembangan yang cukup pesat. Perkembangan kota di luar pulau Jawa berbeda dalam hal geografi dan bentuk fisik kotanya. Sebagai ibukota Kalimantan Timur, kota Samarinda dapat memberikan pengaruh besar bagi perkembangan kota dan wilayah sekitarnya.

Kondisi fisik wilayah perkotaan Samarinda dalam 10 (sepuluh) tahun belakangan ini tumbuh dan berkembang tanpa RTRW, karena RTRW Provinsi Kalimantan Timur saat ini masih dalam proses persetujuan Menteri dalam negeri. Hal ini bisa mempengaruhi tatanan ruang kota, baik tata masa bangunan maupun tatanan ruang luarnya. Keadaan tersebut mengakibatkan ketidak seimbangan perkembangan kota pada koridor sungai Mahakam dan cenderung tidak terarah pada pengaturan fungsi lahan dan fasad bangunannya. Koridor sungai Mahakam yang membelah kota Samarinda ini memberikan ciri khas, dan beberapa tempat potensial sangat memerlukan penataan fisik. Dengan adanya penataan koridor sungai Mahakam maka diharapkan Samarinda menjadi tempat yang mempunyai identitas kota yang berkarakteristik.

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan deskriptif kualitatif-komparatif menggunakan studi preseden dan pendekatan studi kearah perancangan kota dibantu pendekatan perencanaan kota. Hasil yang dicapai dari penelitian ini adalah adanya konsep dan panduan penataan dengan cara memadukan hasil sintesa teori dan kajian preseden dengan hasil pengamatan dilapangan.

Kata kunci: Koridor Sungai, Kota Samarinda, Perencanaan Kota dan Perancangan Kota.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

THE STRUCTURING OF MAHAKAM RIVER'S CORRIDOR IN SAMARINDA, EAST KALIMANTAN.

Student Name : Edith Abram Rochdi
NRP : 3211 203 001
Supervisor : Ir. Muhammad Faqih, M.S.A., Ph.D.
Co-Supervisor : Prof. Ir. Endang Titi Sunarti B.D., M.Arch., Ph.D.

ABSTRACT

Many parts of cities in Indonesia are progressing rapidly. The developments of the city outside Java island are different in the geographical and physical shape. As the capital of East Kalimantan, Samarinda city gives a great influence to the development of the city and surrounding region.

The physical condition of urban areas in Samarinda for 10 (ten) years currently developing without masterplan because the masterplan of East Kalimantan province are still in process for improvement from Ministry of Home Affairs. It would affect to the construction of the town hall, both the layout of the building mass, and of the open spaces. This situation resulted imbalance development of the city, and Mahakam river's corridor and tend undirected by land use and building aesthetic. The Mahakam river's corridor that pass through Samarinda city is very specific and potential place need to be improved. By structuring the Mahakam river's corridor, it could improve Samarinda to become the excited place strengthen the identity of the characteristic city.

This research used a qualitative-comparative descriptive approach method, used precedent studies and study approach towards the urban design supported by the urban planning approach. The results achieved from this research is the concept and guide line combining the results of the synthesis of the theory and precedent studies with the results of fields observations.

Keyword: River's Corridor, Samarinda City, Urban Planning and Urban Design.

(this page is intentionally left blank)

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TESIS	iii
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR TABEL	xxiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	3
1.3. Pertanyaan Penelitian	4
1.4. Tujuan dan Manfaat Penelitian	4
1.5. Batasan Wilayah dan Ruang Lingkup Studi	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN KAJIAN TEORI	7
2.1. Perencanaan Kota dan Teori Terkait	7
2.1.1. Pendekatan Ekologikal	7
2.1.2. Pendekatan Ekonomi	8
2.1.3. Pendekatan Morfologi Kota	9
2.1.4. Pendekatan Sistem Kegiatan	10
2.1.5. Pendekatan Ekologi Faktorial atau <i>factoral ecology approach</i>	11
2.2. Perancangan Kota dan Teori Terkait	13
2.2.1. Teori Lynch	13
2.2.2. Teori Spreiregen	16

2.3. Pemahaman Kota dan Penataan Koridor melalui RTRW kota Samarinda	19
2.3.1. Pendekatan Perencanaan Kota	20
2.3.2. Pendekatan Perancangan Kota	27
2.4. Kajian Preseden	30
2.4.1. Bangkok	30
2.4.2. Palembang	42
2.4.3. Guangzhou	50
2.4.4. Banjarmasin	60
2.5. Sintesa Teori.....	69
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	75
3.1. Paradigma Penelitian.....	75
3.2. Jenis Penelitian.....	76
3.3. Metode Penelitian.....	77
3.4. Indikator Penelitian	84
3.5. Kerangka Pikir Penelitian	85
BAB IV HASIL KAJIAN KEBIJAKAN PEMERINTAH DAERAH	
KOTA SAMARINDA	87
4.1. Rangkuman Hasil Kajian Kebijakan Pemerintah Daerah	94
BAB V DATA DAN ANALISA PERANCANGAN KOTA.....	95
5.1. Pembagian Ssegmen Jalan dalam batas wilayah studi.....	95
5.2. Jangkauan penelitian koridor	97

5.3. Data Eksisting	97
5.3.1. Arsitektur Daerah setempat dan Warna-Warna kedaerahan sebagai Identitas kota	97
5.3.2. Maskot Kota	99
5.3.3. Keberadaan sungai Mahakam dan anak sungainya.....	100
5.3.4. Prasarana Utilitas kota sebagai pendukung koridor sungai.....	102
5.3.5. Kondisi Sarana dan Prasarana koridor sungai.....	103
5.3.6. Kesan yang ditimbulkan <i>Landmark</i> pada koridor sungai	114
5.3.7. Kesan yang ditimbulkan <i>Nodes</i> pada koridor sungai.....	115
5.3.8. Kesan yang ditimbulkan <i>Edge</i> pada koridor sungai.....	116
5.3.9. Kesan yang ditimbulkan Distrik pada koridor sungai.....	116
5.3.10. Kesan yang ditimbulkan <i>Pathways</i> pada koridor sungai	120
5.3.11. Kondisi Sarana dan Prasarana Ruang Terbuka (<i>Open Space</i>) pada koridor sungai	121
5.3.12. Kondisi perletakan jembatan penghubung pada koridor sungai	125
5.3.13. Kondisi jalan pada koridor sungai.....	126
5.4. Analisa terhadap pendekatan perancangan kota	128
5.4.1. Analisa <i>Single Directional Views, point and click capabilities</i> dan <i>Linear Side Views</i>	128
5.4.2. Hasil Analisa <i>Single Directional Views</i> dan <i>Linear Side Views</i>	163
5.4.3. Analisa <i>Character Appraisal</i>	167
5.4.4. Hasil Analisa <i>Character Appraisal</i>	188
BAB VI PEMBAHASAN.....	191
6.1. Rangkuman Hasil Analisa.....	191
6.1.1. Rangkuman Hasil Analisa Tujuan 1 (satu)	191
6.1.2. Rangkuman Hasil Analisa Tujuan 2 (dua).....	192

6.2. Kriteria Khusus	196
6.2.1. Kriteria Khusus Tujuan 1 (satu).....	196
6.2.2. Kriteria Khusus Tujuan 2 (dua).....	196
6.3. Konsep Desain dan Arahan Desain.....	197
6.3.1. Konsep Desain dan Arahan Desain Tujuan 1 (satu)	197
6.3.2. Konsep Desain dan Arahan Desain Tujuan 2 (dua).....	220
BAB VII KESIMPULAN DAN SARAN.....	259
7.1. Kesimpulan Hasil Tujuan 1 (satu) terhadap Pengaturan Fungsi Lahan.....	259
7.2. Kesimpulan Hasil Tujuan 2 (dua) terhadap Identitas Kota	267
7.3. Saran.....	271
DAFTAR PUSTAKA	273
BIOGRAFI PENULIS	277

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. Batasan Wilayah Studi Secara Pemetaan.....	5
Gambar 2.1. Bentuk Pusat Lipat Ganda.....	11
Gambar 2.2. Gambaran Visual 5 (lima) Elemen Pembentuk Kota menurut Lynch (1960).....	16
Gambar 2.3. Kota Samarinda saat ini.....	21
Gambar 2.4. Kota Samarinda yang akan datang.....	22
Gambar 2.5. Peta Samarinda dalam 14 BWK.....	23
Gambar 2.6. Peta Rencana Pengembangan Kota terhadap batasan wilayah studi.....	25
Gambar 2.7. Peta Bangkok dan foto kondisi rumah/tepi sungai.....	31
Gambar 2.8. Jalur transportasi dan perkembangan fisik kota kota Bangkok.....	32
Gambar 2.9. Peta Kota Bangkok.....	33
Gambar 2.10. Areal kegiatan perbelanjaan toserba dan pertokoan di Bangkok.....	33
Gambar 2.11. Daerah komersial di Bangkok.....	34
Gambar 2.12. Peta kota Bangkok.....	34
Gambar 2.13. Peta kota Bangkok.....	35
Gambar 2.14. Areal bangunan konservasi di kota Bangkok.....	35
Gambar 2.15. Situs budaya dan jembatan penghubung.....	36
Gambar 2.16. Gerbang masuk ke suatu kawasan atau distrik di kota Bangkok.....	36
Gambar 2.17. Jalan 2 (dua) jalur di tengah kota dan tepi anak sungai Di kota Bangkok.....	37
Gambar 2.18. Persimpangan jalan di kota Bangkok.....	37
Gambar 2.19. Kawasan spesifik kota Bangkok.....	38
Gambar 2.20. <i>Landmark</i> di tengah kota Bangkok.....	38
Gambar 2.21. Tepi pembatas kawasan situs budaya di Bangkok.....	39
Gambar 2.22. Pengolahan fisik kota di kota Bangkok.....	39
Gambar 2.23. Pengolahan skala, ruang kota dan massa bangunan di kota Bangkok.....	40

Gambar 2.24. Pengolahan ruang terbuka terhadap kualitas penyelesaian bahan.....	40
Gambar 2.25. Pengolahan ruang terbuka terhadap aktifitas publik yang berada di dalamnya di kota Bangkok.....	41
Gambar 2.26. Pengolahan skala bangunan Bandara Udara di kota Bangkok.....	42
Gambar 2.27. Poros jalan jembatan Ampera kota Palembang dan Peta Kota Palembang	43
Gambar 2.28. Peta Kota Palembang	44
Gambar 2.29. Tempat di pinggir sungai Musi yang menunjukkan identitas kota tepi sungai di kota Palembang.....	45
Gambar 2.30. Cara mengolah struktur elemen air sungai untuk mendapatkan mendapatkan identitas di kota Palembang	45
Gambar 2.31. Pengkayaan warna pada ruang kota di bawah jembatan Ampera di Kota Palembang	45
Gambar 2.32. Sirkulasi jalan raya 2 (dua) jalur di kota Palembang	44
Gambar 2.33. Persimpangan jalan kota pada kawasan jembatan Ampera di kota Palembang.....	45
Gambar 2.34. Pusat kegiatan spesifik berupa pasar di kota Palembang	46
Gambar 2.35. Penyelesaian landmark di depan masjid Agung Sultan Mahmud di Kota Palembang	47
Gambar 2.36. Batas kegiatan atas dan bawah jembatan Ampera di kota Palembang.....	47
Gambar 2.37. Bandara udara Sultan Mahmud Badarudin II di kota Palembang	48
Gambar 2.38. Sintesa bentuk dan massa bangunan dengan mengolah faktor skala, ruang kota dan massa kota di kota Palembang.....	49
Gambar 2.39. Jembatan Ampera yang membentuk ruang terbuka yang berada di bawahnya dengan penyelesaian detail bahannya	49
Gambar 2.40. Aktifitas yang terjadi pada ruang kota di Palembang	49
Gambar 2.41. Pengolahan skala bangunan pada kantor Walikota Palembang	50
Gambar 2.42. Peta Wilayah Segi Tiga Delta sungai Pearl-China.....	51
Gambar 2.43. Poros jalan dan jembatan layang Guangzhou	51

Gambar 2.44. Peta Kota Guangzhou.....	52
Gambar 2.45. Peta Kota Guangzhou.....	53
Gambar 2.46. Lokasi sungai Pearl dan anak sungainya yang menunjukkan Identitas kota Guangzhou	53
Gambar 2.47. Pengolahan cahaya lampu bangunan berpadu elemen air sungai untuk mendapatkan identitas di kota Guangzhou	54
Gambar 2.48. Pengkayaan warna pada massa bangunan kota di tepi sungai pada kota Guangzhou	54
Gambar 2.49. Sirkulasi jalan raya 2 (dua) jalur di kota Guangzhou.....	55
Gambar 2.50. Perputaran jalan kota pada kawasan jalur transportasi utama di kota Guangzhou	55
Gambar 2.51. Pusat kegiatan spesifik berupa areal perbelanjaan di kota Guangzhou	56
Gambar 2.52. Penyelesaian <i>Landmark</i> di kota Guangzhou	56
Gambar 2.53. Batas kegiatan kawasan modern dan etnik di kota Guangzhou	57
Gambar 2.54. Penyelesaian detail elemen kota di kawasan jalur transportasi utama dan pinggiran sungai di kota Guangzhou.....	57
Gambar 2.55. Sintesa bentuk dan massa bangunan dengan mengolah faktor skala, ruang kota dan massa bangunan di kota Guangzhou	58
Gambar 2.56. Guangzhou University yang membentuk ruang terbuka dengan penyelesaian detail bahannya.....	58
Gambar 2.57. Aktifitas yang terjadi pada ruang kota di Guangzhou.....	59
Gambar 2.58. Pengolahan skala bangunan pada Bandara Udara Guangzhou	59
Gambar 2.59. Perkampungan tepi sungai di Banjarmasin	60
Gambar 2.60. Poros jalan dan jembatan kota Banjarmasin	60
Gambar 2.61. Peta Kota Banjarmasin.....	61
Gambar 2.62. Peta Kota Banjarmasin.....	62
Gambar 2.63. Tempat di pinggir sungai Barito yang menunjukkan identitas kota Banjarmasin.....	62
Gambar 2.64. Gerbang masuk kota sebagai identitas Banjarmasin	63

Gambar 2.65. Kawasan bangunan komersial di kota Banjarmasin.....	63
Gambar 2.66. Jalur sirkulasi jalan di kota Banjarmasin.....	64
Gambar 2.67. Persimpangan jalan kota Banjarmasin	64
Gambar 2.68. Pusat kegiatan spesifik di kota Banjarmasin	64
Gambar 2.69. Masjid Jami' Banjarmasin sebagai penanda kota atau <i>landmark</i>	65
Gambar 2.70. Penyelesaian tatanan kota tepi sungai di kota Banjarmasin dengan efek bias lampu pada sungai	65
Gambar 2.71. Sintesa bentuk dan massa bangunan dengan mengolah faktor skala, ruang kota dan massa bangunan di kota Banjarmasin	66
Gambar 2.72. Tepi sungai kota Banjarmasin membentuk koridor ruang terbuka dengan penyelesaian detail bahannya	66
Gambar 2.73. Aktifitas yang terjadi pada ruang kota di kawasan tepi sungai di Banjarmasin	67
Gambar 2.74. Pengolahan skala bangunan pada kantor Walikota Banjarmasin.....	67
Gambar 2.75. Skema Hasil Sintesa Teori	74
Gambar 3.1. Diagram Metode Penelitian.....	77
Gambar 3.2. Contoh presentasi side serial views, Adam Parsons (2010).....	82
Gambar 3.3. Kerangka Pikir Penelitian	85
Gambar 4.1. Peta Rencana Jalan Poros Lingkar Dalam dan Lingkar Luar kota Samarinda.....	87
Gambar 4.2. Rencana Letak Jembatan Kembar Mahakam dan Jalur Jalan	88
Gambar 4.3. Publikasi Rancangan <i>Fly Over</i> di Atas Sungai Mahakam	89
Gambar 4.4. Gambar Rencana <i>Fly Over</i> untuk mengatasi kemacetan	89
Gambar 4.5. Rencana Penambahan Jalur Jalan di Persimpangan Teluk Lerong	90
Gambar 5.1. Pembagian Segmen Jalan dalam batas Wilayah Studi	96
Gambar 5.2. Jangkauan Penelitian	97
Gambar 5.3. Foto Rumah Lamin di desa Pampang, Motif Warna Khas Pakaian Adat dayak, Motif Perintai Lima dan Serambi dalam rumah Lamin	99
Gambar 5.4. Foto Pesut Mahakam	100

Gambar 5.5. Tata Letak sungai Mahakam	100
Gambar 5.6. Keberadaan Anak Sungai Mahakam	101
Gambar 5.7. Foto Kegiatan di sungai Mahakam	102
Gambar 5.8. Foto Lahan Tidur eks. Bioskop Mahakama dan Pelabuhan Penumpang yang akan dipindah ke Palaran.....	103
Gambar 5.9. Tata Letak Lahan Tidur dan Yang Berpotensi Lahan Tidur di koridor sungai Mahakam	104
Gambar 5.10. Perletakan Bangunan Pemerintah.....	104
Gambar 5.11. Foto Bangunan Pemerintah	105
Gambar 5.12. Perletakan Bangunan Ibadah	106
Gambar 5.13. Foto Bangunan Tempat Ibadah Masjid Raya (kiri) dan <i>Islamic Centre</i> (kanan)	106
Gambar 5.14. Perletakan Dermaga Penyeberangan Penumpang	107
Gambar 5.15. Letak Fasilitas Pendidikan Negeri sekitar koridor sungai	108
Gambar 5.16. Letak Fasilitas Pasar Berikut Distribusi Pelayanannya	109
Gambar 5.17. Foto Tampak Bangunan Ruko di jl. Yos Sudarso-Samarinda	110
Gambar 5.18. Keterdekatan Letak Perumahan-Permukiman dengan RSUD	110
Gambar 5.19. Foto Rumah Pribadi di jl. Yos Sudarso-Samarinda	111
Gambar 5.20. Foto Bangunan Cagar Budaya Rumah Adat di jl. Bendahara-Samarinda	111
Gambar 5.21. Letak Bangunan Lama dan Bangunan Cagar Budaya yang dekat dengan kampung pembuatan tenun Samarinda	112
Gambar 5.22. Perletakan Terminal	112
Gambar 5.23. Pengelompokan Zona Kegiatan Eksisting	113
Gambar 5.24. Foto <i>Landmark Islamic Centre</i>	114
Gambar 5.25. Letak Tugu	115
Gambar 5.26. Foto Tugu di Samarinda.....	115
Gambar 5.27. Foto Distrik Citra Niaga.....	116
Gambar 5.28. Kawasan Pelabuhan Samudera dan Peti Kemas Palaran-Samarinda	118

Gambar 5.29. Daerah Industri saat ini	118
Gambar 5.30. Kegiatan Galangan Kapal dan Semen Curah pada Areal Industri Campuran.....	119
Gambar 5.31. Letak Kawasan Kegiatan.....	120
Gambar 5.32. Foto Ruas Jalan pada jl. R.E. Martadinata dan jl. Slamet Riyadi	121
Gambar 5.33. Foto <i>Pedestrian Ways</i> sepanjang jl. R.E.Martadinata	121
Gambar 5.34. Foto Ruang Terbuka koridor sungai Mahakam di wilayah Samarinda Kota	122
Gambar 5.35. Foto Areal Ruang Terbuka pada bagian Jembatan Mahakam	122
Gambar 5.36. Foto Permukiman yang menempati areal terbuka Tepi sungai Mahakam.....	123
Gambar 5.37. Pemetaan Kondisi Ruang Terbuka pada koridor sungai Mahakam	124
Gambar 5.38. Ilustrasi Perletakan Perletakan Jembatan di Samarinda.....	125
Gambar 5.39. Foto kondisi koridor sungai di pelabuhan lama Peti Kemas (kiri) dan pasar pagi (kanan)	126
Gambar 5.40. Kondisi Jalan di sekitar koridor sungai Mahakam.....	127
Gambar 5.41. Peta Pembagian Segmen	128
Gambar 5.42. Peta Pemakaian Analisa pada bagian segmen.....	129
Gambar 7.1. Salah satu area koridor sungai Mahakam pada pertemuan jalan segmen- 1,2 yang menunjukkan pengolahan tepi sungai untuk ruang terbuka dan penghijauan untuk mendukung RTH	260
Gambar 7.2. Alternatif rancangan fisik pada segmen 3-4 yang memperlihatkan pintu masuk menuju koridor sungai dari arah balikhpapan	260
Gambar 7.3. Alternatif rancangan fisik pada segmen 3-4 yang memperlihatkan fasilitas pada koridor sungai.....	261
Gambar 7.4. Alternatif rancangan fisik pada segmen 3,4,5 yang memperlihatkan fasilitas pada koridor sungai.....	262
Gambar 7.5. Alternatif rancangan fisik pada segmen 2,3,5 yang memperlihatkan fasilitas pada koridor sungai.....	263

Gambar 7.6. Alternatif rancangan fisik koridor sungai Mahakam pada Penyelesaian jalan pada pertemuan segmen 2-3 yang meniadakan fasilitas <i>fly over</i>	264
Gambar 7.7. Alternatif rancangan fisik pada segmen 1,2,5 yang memperlihatkan fasilitas pada koridor sungai.....	265
Gambar 7.8. Alternatif rancangan fisik pada segmen 1,6,7 yang memperlihatkan fasilitas pada koridor sungai.....	266
Gambar 7.9. Pandangan beberapa spot area koridor sungai Mahakam antar kegiatan segmen 1-2 yang memperlihatkan pengolahan bentuk elemen kotanya.....	267
Gambar 7.10. Pandangan beberapa spot area koridor sungai Mahakam antar kegiatan segmen 1-5 yang memperlihatkan pengolahan bentuk elemen kotanya.....	268
Gambar 7.11. Pandangan beberapa spot area koridor sungai Mahakam antar kegiatan segmen 1-7 yang memperlihatkan pengolahan bentuk elemen kotanya.....	269
Gambar 7.12. Pandangan beberapa spot area koridor sungai Mahakam antar kegiatan segmen 1 yang memperlihatkan pengolahan bentuk elemen kotanya.....	270
Gambar 7.13. Pandangan beberapa spot area segmen 7 pada areal permukiman dan pelabuhan besar yang memperlihatkan pengolahan bentuk elemen kotanya.....	271

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Kajian Teori terhadap Struktur Tata Ruang Kota	11
Tabel 2.2. Perencanaan Jaringan Jalan.....	14
Tabel 2.3. Kajian teori terhadap Identitas	18
Tabel 2.4. Kepemilikan RTH.....	26
Tabel 2.5. Kajian Teori terkait <i>review</i> RTRW Samarinda.....	28
Tabel 2.6. Penerapan Teori pada Studi Preseden Kota Bangkok.....	32
Tabel 2.7. Penerapan Teori pada Studi Preseden Kota Palembang	43
Tabel 2.8. Penerapan Teori pada Studi Preseden Kota Guangzhou.....	51
Tabel 2.9. Penerapan Teori pada Studi Preseden Kota Banjarmasin.....	60
Tabel 2.10. Sintesa Teori	70
Tabel 3.1. Indikator Penelitian.....	84
Tabel 4.1. Pemetaan Rencana Jalan dan Pendukungnya.....	91
Tabel 4.2. Pemetaan Rencana Jembatan no. 2, 3 dan <i>fly over</i>	92
Tabel 4.3. Pemetaan Rencana Penggunaan Fungsi Lahan.....	93
Tabel 5.1. Potensi Ruang Terbuka pada koridor sungai Mahakam	124
Tabel 5.2. Analisa <i>single directional views</i> dan <i>linear side views</i> segmen-1	130
Tabel 5.3. Analisa <i>single directional views</i> segmen-2, jl. Yos Sudarso	133
Tabel 5.4. Analisa <i>single directional views</i> segmen-2, jl. Gajah Mada	135
Tabel 5.5. Analisa <i>single directional views</i> segmen-2, jl. Martadinata	137
Tabel 5.6. Analisa <i>single directional views</i> segmen-3, jl. Selamat Riyadi	139
Tabel 5.7. Analisa <i>single directional views</i> segmen-3, jl. Untung Suropati	141
Tabel 5.8. Analisa <i>single directional views</i> dan <i>linear side views</i> segmen-3, jl. KH. Mas Mansyur	143
Tabel 5.9. Analisa <i>single directional views</i> segmen-4, jl. Cipto Mangunkusumo	147
Tabel 5.10. Analisa <i>single directional views</i> segmen-5, jl.Cipto Mangunkusumo ...	149
Tabel 5.11. Analisa <i>single directional</i> segmen-5, jl. Bung Tomo	151
Tabel 5.12. Analisa <i>single directional views</i> segmen-5, jl. Bendahara	153
Tabel 5.13. Analisa <i>single directional views</i> segmen-5, jl. Pattimura	155

Tabel 5.14. Analisa <i>single directional views</i> dan <i>linear side views</i> segmen-6, jl.Tri Kora	157
Tabel 5.15. Analisa <i>single directional views</i> segmen-6, jl. Ampera	159
Tabel 5.16. Analisa <i>single directional views</i> segmen-7	161
Tabel 5.17. Obyek Kawasan dan Bangunan untuk analisa <i>character appraisal</i>	167
Tabel 5.18. Analisa <i>character appraisal</i> untuk kawasan/bangunan no.1	169
Tabel 5.19. Analisa <i>character appraisal</i> untuk kawasan/bangunan no.2	170
Tabel 5.20. Analisa <i>character appraisal</i> untuk kawasan/bangunan no.3	173
Tabel 5.21. Analisa <i>character appraisal</i> untuk kawasan/bangunan no.4	175
Tabel 5.22. Analisa <i>character appraisal</i> untuk kawasan/bangunan no.5	177
Tabel 5.23. Analisa <i>character appraisal</i> untuk kawasan/bangunan no.6	179
Tabel 5.24. Analisa <i>character appraisal</i> untuk kawasan/bangunan no.7	181
Tabel 5.25. Analisa <i>character appraisal</i> untuk kawasan/bangunan no.8	183
Tabel 5.26. Analisa <i>character appraisal</i> untuk kawasan/bangunan no.9	184
Tabel 5.27. Analisa <i>character appraisal</i> untuk kawasan/bangunan no.10	185
Tabel 5.28. Analisa <i>character appraisal</i> untuk kawasan/bangunan no.11	186
Tabel 5.29. Analisa <i>character appraisal</i> untuk kawasan/bangunan no.12	187
Tabel 6.1. Konsep desain dan arahan desain untuk tujuan ke 1.....	197
Tabel 6.2. Konsep desain dan arahan desain untuk tujuan ke 2.....	220
Tabel 6.3. Arahan desain segmen-1 untuk tujuan ke 2	221
Tabel 6.4. Arahan desain segmen-2 untuk tujuan ke 2	230
Tabel 6.5. Arahan desain segmen-3 untuk tujuan ke 2	236
Tabel 6.6. Arahan desain segmen-4 untuk tujuan ke 2	242
Tabel 6.7. Arahan desain segmen-5 untuk tujuan ke 2	246
Tabel 6.8. Arahan desain segmen-6 untuk tujuan ke 2	250
Tabel 6.9. Arahan desain segmen-7 untuk tujuan ke 2	255

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada bulan Januari 1668 kota Samarinda menjadi tempat permukiman orang-orang Bugis Wajo dari kerajaan Gowa yang melarikan diri ke Kalimantan Timur setelah dikalahkan oleh Kompeni Belanda. Atas kesepakatan dengan raja Kutai, Samarinda diberikan kepada orang-orang Bugis Wajo untuk usaha pertanian, perikanan dan perdagangan dengan perjanjian harus membantu kepentingan raja Kutai (<http://bappeda.samarindakota.go.id/>). Saat itu Samarinda masih merupakan wilayah kecil, berada didataran rendah di tepi sungai Mahakam dengan ciri khas permukiman diatas air berupa rumah rakit yang sama rendah. Berdasarkan Perda Kotamadya Daerah Tingkat II Samarinda, nomor 1, tanggal 21 Januari 1988, ditetapkan hari jadi kota Samarinda pada tanggal 21 Januari 1668 M.

Samarinda sekarang ini sudah berkembang menjadi sebuah kota sekaligus menjadi ibukota provinsi Kalimantan Timur. Samarinda mempunyai kegiatan perekonomian kota yang cukup menonjol karena memproduksi bahan baku yang diolah di berbagai industri seperti pengolahan rotan, kayu lapis (*plywood*), *moulding*, pengrajin kayu, batu bara, kelapa sawit dan masih banyak potensi daerah lainnya yang belum dikembangkan. Samarinda berlokasi di tepi sungai Mahakam yang membelah kota ini menjadi 2 (dua) bagian yaitu Samarinda Kota dan Samarinda Seberang yang berfungsi sebagai pintu gerbang masuk dari kota Balikpapan. Kota Samarinda merupakan salah satu dari kawasan perkotaan tepi sungai sesuai dengan PP.47/97 Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional. Disini terdapat 516 kota andalan di Indonesia dan 216 kota yang merupakan kawasan perkotaan tepi air.

Pada ke 2 (dua) sisi kawasan tepi sungai membentuk koridor jalan yang sangat spesifik sebagai kota sungai terutama pada jembatan Mahakam sebagai pintu masuk kota yang berada di tengah koridor. Secara fisik peranan jembatan tersebut berikut tepian sungainya yang membentuk koridor belum memperlihatkan identitas kotanya secara jelas terhadap pengolahan fisik kota terutama pada gerbang masuk kota, penandaan pada arah yang dituju, tepi sungai dan fasad bangunannya.

Sejak tahun 2004 ibu kota Kalimantan Timur ini belum memiliki Rencana Tata Ruang Wilayah (<http://www.samarindapos.htm>). Saat ini perda RTRW no. 20 tahun 2002 berupa Revisi

RTRW 1994-2004 masih dipakai sampai sekarang, sedangkan revisi RTRW provinsi Kalimantan Timur 2012-2032 sampai bulan Februari 2013 juga masih dalam proses persetujuan Mendagri (<http://www.bappedakaltim.RTRWP Publish.co.id>). Pemerintah daerah provinsi dan kota Samarinda mempunyai beberapa rencana pengembangan pada koridor ini yang diantaranya adalah:

- Rencana pemindahan pelabuhan peti kemas dan pelabuhan penumpang yang berada di pusat kota dan perlu ditindak lanjuti penataannya pada lokasi lama.
- Rencana pembangunan *fly over* dan jembatan kembar nantinya akan mempengaruhi kondisi tata ruang kota yang ada, terkait dengan jalur penghubung yang ada, baik terhadap ruas jalan maupun sarana jembatan yang lain.
- Rencana penyelesaian Jembatan Mahkota 2 (dua) untuk mengantisipasi keberadaan pembangunan pelabuhan penumpang dan peti kemas di Palaran yang sangat mempengaruhi jalur jalan penghubung yang ada.

Dengan demikian kota Samarinda terutama pada koridor sungai Mahakam layak untuk dipikirkan penataannya sebelum terlanjur menjadi kawasan kumuh dan menjadi tidak teratur. Hal ini sangat perlu dilakukan penataan koridornya dengan pendekatan perencanaan kota dan perancangan kota dikarenakan beberapa hal berikut ini.

- Perkembangan fisik kota Samarinda saat ini cenderung tidak terarah dan tidak seimbang pertumbuhan kotanya pada ke 2 (dua) tepi sungai. Pada satu sisi tepi sungai di bagian wilayah Samarinda Kota sebagian besar sudah tertata tepi sungainya, namun pada satu sisi tepi sungai terutama dibagian wilayah Samarinda Seberang masih belum sama sekali tertata dengan masih adanya permukiman, kegiatan galangan kapal, tambatan kapal (*tug boat*) penarik ponton batu bara, penumpukan log kayu, kegiatan bahan bangunan seperti pasar dan sejenisnya serta tempat parkir alat berat.
- Pada koridor sungai sebagian besar membentuk tatanan ragam masa bangunan yang tidak teratur mempengaruhi tatanan ruang luarnya pada tepi sungainya.
- Samarinda mempunyai kekhasan daerah yang spesifik dengan adanya penduduk asli Dayak Banuaq yang banyak memberikan inspirasi bentuk, warna dan motif ukirannya yang cukup unik. Bentuk arsitektur lokal ini diterapkan pada beberapa bangunan pemerintah yang berada pada koridor sungai yang memberikan identitas tersendiri yang perlu menjadi contoh untuk dikembangkan pada bangunan lainnya yang belum teratur di sekitarnya.

- Pada koridor sungai ini terdapat bangunan baru berupa *Islamic Centre* dan *Big Mall* dengan skala bangunan yang monumental menjadi ikon kota dikarenakan bentuk khas arsitekturalnya yang sangat berbeda dengan lainnya dan sangat menonjol bila dilihat dari seberang sungai baik siang maupun pada malam hari. Hal ini perlu didukung penataan fisik koridor sungainya agar bisa menunjukkan identitas kota Samarinda dan menyatu dengan lingkungannya.
- Beberapa tempat menarik bisa dikunjungi pada koridor sungai Mahakam dan sekitarnya yang salah satunya berada tepat dibelakang koridor. Disini terdapat kawasan perdagangan yang dikenal sebagai kompleks perdagangan Citra Niaga yang menjadi referensi destinasi kota Samarinda di tahun 1990 an dan pernah mendapat penghargaan *Agha Khan Award for Architecture (AKAA)* pada tahun 1989 yang saat ini mulai sepi pengunjungnya. Hal ini tentunya dimasa depan perlu dipertahankan pencitraannya agar kembali ramai dengan mengembangkan tatanan fisik lingkungan koridor sungai agar bisa menjadi satu dan saling mendukung dengan kawasan tersebut.
- Koridor sungai Mahakam ini merupakan jalur lalu lintas yang padat dan cenderung macet dengan intensitas kegiatan yang cukup tinggi. Dalam beberapa tahun belakangan pada kawasan koridor ini terutama yang terdapat disekitar jembatan Mahakam secara cepat berkembang dan tumbuh menjadi tempat menarik bagi pelaku ekonomi terutama pada malam hari dengan semakin banyaknya kegiatan tempat kuliner, permainan anak-anak dan penyelenggaraan hiburan musik dan lainnya yang perlu diantisipasi dengan segera mengenai penataan fisik koridor sungainya.

1.2. Rumusan Masalah

Koridor sungai Mahakam memiliki potensi signifikan baik untuk penataan kota maupun peningkatan arsitektur kota sungai yang beridentitas lokal, namun terkendala dengan masalah yang dapat dirumuskan berikut ini.

1. Sebagian besar koridor sungai ini belum teratur dari sisi penggunaan fungsi lahannya dan belum memberikan ciri khasnya sebagai kota sungai.
2. Kota Samarinda dalam lingkup koridor sungai Mahakam belum mempunyai identitas kota yang bisa ditonjolkan dengan masih belum teraturnya fasad bangunan dari sisi arsitekturnya,

belum optimalnya rancangan fisik kota dan belum adanya penandaan pada arah tujuan tepi sungai.

1.3. Pertanyaan Penelitian.

Dalam kaitan dengan Penataan Koridor sungai Mahakam di kota Samarinda ini, yang menjadi pertanyaan penelitian adalah:

1. Bagaimana upaya-upaya pengembangan dan alternatif rancangan fisik koridor sungai Mahakam sesuai dengan penggunaan fungsi lahan dan karakter kota sungai?
2. Bagaimana menyusun panduan penataan ruang kota dalam koridor sungai Mahakam dalam bentuk penataan elemen kota dan fasad bangunan yang berarsitektur lokal untuk mendapatkan identitas kota?

1.4. Tujuan dan Manfaat Penelitian.

Adapun tujuan penelitian pada penataan koridor sungai Mahakam di kota Samarinda saat ini adalah sebagai berikut:

1. Melakukan penataan terhadap penggunaan fungsi lahan dengan cara:
 - a. Mengkaji ulang penggunaan fungsi lahan menurut kebijakan rencana pemerintah daerah dengan pendekatan perencanaan kota.
 - b. Mengembangkan hasil kajian di atas dalam rancangan fisik koridor sungai terhadap model jalur, bentuk jalan, pola sirkulasi, kejelasan akses, dan destinasi melalui pendekatan perancangan kota untuk mendapatkan ciri khas kota Samarinda sebagai kota sungai.
2. Mendapatkan identitas kota Samarinda dengan cara membuat penataan fisik berupa rancangan dalam hal model dan bentuk pada elemen kota dan fasad bangunan bercirikan arsitektur lokal serta menyesuaikan lingkungan sekitarnya yang bisa dikembangkan dengan pendekatan perancangan kota pada koridor sungai Mahakam.

Sedangkan untuk manfaat penelitian dapat berupa manfaat teoritis dan manfaat praktis. Manfaat teoritis penelitian ini adalah mendapatkan pemahaman beberapa teori perancangan kota mengenai identitas kota yang bisa dipilih, diterapkan dan dikembangkan pada penataan koridor sungai Mahakam dalam bentuk rancangan fisik. Untuk manfaat praktis adalah:

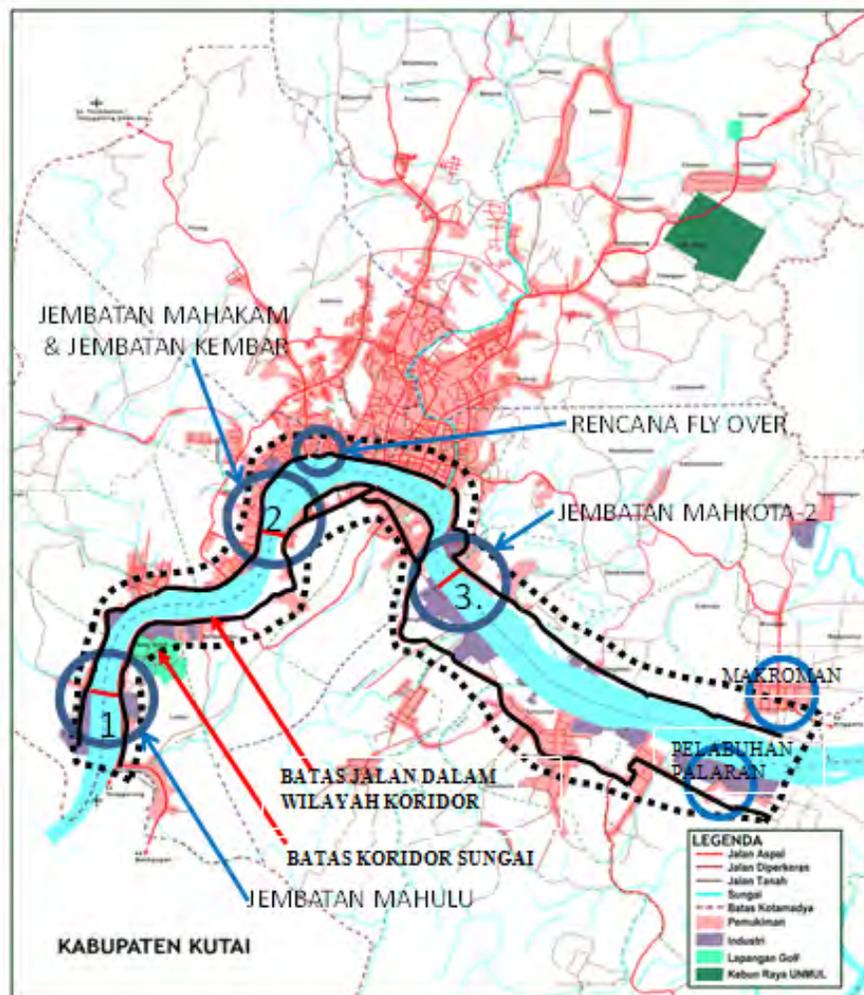
- Menjadi suatu sumbangsih pemikiran bagi pemerintah daerah setempat untuk penyempurnaan penyusunan RTRW kota Samarinda yang sedang mengalami revisi dan

kegiatan RTBL (Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan) yang akan dikerjakan secara bertahap salah satunya pada koridor sungai Mahakam.

- Memberikan kesadaran bagi masyarakat tentang pentingnya penyelesaian penataan kota terkait dengan koridor yang ada yang berhubungan dengan peraturan mengenai tepi sungai, penataan permukiman yang baik, penyesuaian kebijakan pemerintah terhadap zona kegiatan dan lainnya.

1.5. Batasan Wilayah dan Ruang Lingkup Studi.

Adapun wilayah studi dalam penelitian ini terbatas pada koridor sungai Mahakam dengan mengikuti ruas jalan utama atau lingkungan yang menyusuri sepanjang sungai. Secara pemetaan batas wilayah studi berada pada 2 (dua) tepi sungai terkait dengan jembatan penghubung berikut rencana *fly over*, pengembangan kawasan baru untuk pelabuhan besar Palaran dan lainnya.



Gambar 1.1. Batasan Wilayah Studi Secara Pemetaan, sumber: Bappeda Kota Samarinda.

Terkait koridor sungai dalam penelitian ini maka ruang lingkup studinya mengarah pada pendekatan perencanaan kota secara umum dan secara khusus pada pendekatan perancangan kota untuk mendapatkan pengaturan fungsinya dalam bentuk rancangan fisik. Selanjutnya untuk mendapatkan identitas kota Samarinda dilakukan pendekatan perancangan kota dalam bentuk pengaturan tatanan fisik elemen kota dan fasad bangunannya.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA DAN KAJIAN TEORI

2.1. Perencanaan Kota dan Teori Terkait.

Menurut Jayadinata (1986) dan Mirsa (2012) perencanaan kota adalah proses penataan ruang kota dengan penetapan kebijaksanaan secara umum. Pendekatan perencanaan kota ada hubungannya dengan struktur tata ruang kota. Menurut Undang-undang No. 24 Th. 1992, pengertian tata ruang merupakan wujud struktural dari suatu pola pemanfaatan ruang baik yang direncanakan maupun yang tidak. Sedangkan menurut Yunus (2002) model struktur keruangan kota berkaitan erat sekali dengan keadaan penggunaan lahan kotanya. Menurutnya ada 5 (lima) bagian yaitu pendekatan ekologi, ekonomi, morfologi kota, sistem kegiatan dan ekologi faktoral.

2.1.1. Pendekatan Ekologi.

Disini kota dipandang sebagai suatu obyek studi yang didalamnya terdapat manusia dengan proses interelasi atau hubungan antar sesamanya dan lingkungannya. Hal ini berakibat terciptanya pola keteraturan terhadap penggunaan lahan. Menurut Jayadinata (1986) tata guna diwilayah perkotaan digunakan untuk menunjukkan pembagian dalam ruang dari peran kota berupa kawasan tempat tinggal, kawasan tempat bekerja dan kawasan rekreasi.

Teori yang ada antara lain:

- a. Teori Memusat/Konsentris dari Burgess (1925) dalam Jayadinata (1986) dan Yunus (2002), tata guna lahan kota membentuk suatu zona konsentris dengan wilayah kota dibagi dalam 6 (enam) zona penggunaan lahan.
- b. Teori Ketinggian dari Bergel (1955) dalam Yunus (2002), disini variabel ketinggian bangunan perlu diperhatikan karena untuk negara maju menyangkut hak seorang untuk menikmati sinar matahari, menikmati keindahan alam dari tempat tertentu.
- c. Teori Sektor dari Hoyt (1939) dalam Jayadinata (1986) dan Yunus (2002) mengenai struktur ruang kota cenderung berkembang berdasarkan sektor-sektor berdasarkan lingkaran-lingkaran konsentrik. Teori ini mengemukakan beberapa masukan tambahan dari bentuk guna lahan kota berupa penjelasan penggunaan lahan permukiman yang lebih menitik beratkan pada pusat kota dan sepanjang jalan transportasi.

- d. Teori Poros dari Babcock (1932) dalam Yunus (2002) menjelaskan pada daerah yang dilalui transportasi akan mempunyai perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah-daerah diantara jalur-jalur transportasi ini.
- e. Teori banyak pusat (*multiple-nuclei concept*) atau lipat ganda yang dikemukakan oleh Mc.Kenzie (1945) dalam Jayadinata (1986) dan Yunus (2002) yang didasarkan pada pengamatan lingkungan sekitar yang sering terdapat suatu kesamaan pusat dalam bentuk pola guna lahan kota. Disini kota meliputi pusat kota, kawasan kegiatan ekonomi, kawasan hunian dan pusat lainnya. Teori banyak pusat ini selanjutnya dikembangkan oleh Harris dan Ullman (1945) dalam Yunus (2002).

Yunus (2002) menambahkan 2 (dua) buah teori dari 3 (tiga) teori sebelumnya dalam Jayadinata (1986). Pendekatan penggunaan lahan terhadap kota Samarinda mirip dengan teori Babcock (1932) dalam Yunus (2002) mengenai teori poros dan teori Mc.Kenzie (1945) dalam Jayadinata (1986) dan Yunus (2002) mengenai teori banyak pusat. Samarinda terbelah oleh sungai Mahakam memungkinkan tidak berbentuk konsentrik (Burges,1925) ataupun sektor (Hoyt,1939) dalam Jayadinata (1986) dan Yunus (2002). Perkembangan kotanya cenderung mendatar dan memanfaatkan poros jalan mengikuti sungainya.

2.1.2. Pendekatan Ekonomi.

Menurut Yunus (2002) untuk pendekatan ekonomi ini bila dikaitkan dengan studi struktur keruangan kota maka berdasarkan bukunya melalui pernyataan Cooley (1894), Weber (1895), Hebert dan Thomas (1982) di simpulkan bahwa jalur dan titik simpul dalam sistem transportasi mempunyai peran terbesar terhadap perkembangan kota yang sangat mempengaruhi variabel lokasi. Faktor sewa mempunyai nilai tinggi untuk tempat-tempat yang mempunyai aksesibilitas tinggi. Beberapa teori tersebut dalam Yunus (2002) disebutkan adalah:

- a. Teori Sewa Lahan dari Haig (1926) dalam Yunus (2002), disini sewa merupakan suatu penghematan biaya transportasi berkaitan dengan proses penawaran atau *bidding process* untuk menentukan siapa yang berhak menempati sebuah lokasi. Menurut Sjafrizal (2012) pengertian sewa lahan atau sewa tanah adalah balas jasa terhadap penggunaan sebidang lahan yang akan tinggi bila berlokasi dekat pusat kota atau *Central Bisnis District*, dan akan semakin rendah bila lahan tersebut berlokasi jauh dari pusat kota yang dipengaruhi juga dengan kondisi topografi dan ketersediaan prasarana jalan dan kondisi aksesibilitasnya.

- b. Teori Nilai Lahan, menurut Yunus (2002) nilai lahan dan penggunaan lahan berkaitan erat satu sama lainnya dengan ketergantungannya pada kesuburan tanah, faktor lingkungan, keadaan drainase dan keberadaan lokasi lahan berhubungan dengan masalah aksesibilitas, yang menentukan nilai lahan dan harga lahan bisa tinggi diakibatkan terjadinya kompetisi untuk mendapatkan lahan yang ideal dan strategis.

2.1.3. Pendekatan Morfologi Kota.

Berhubungan dengan ekspresi ruangan kota dan pemekaran kota secara fisik yang terfokus pada eksistensi keruangan kekotaan pada bentuk-bentuk wujud, ciri-ciri atau karakteristik kota. Menurut Moudon (1997), morfologi kota adalah studi tentang kota sebagai habitat manusia yang menganalisa evolusi sebuah kota (fisik) untuk transformasi selanjutnya, mengidentifikasi dan membedah berbagai komponennya. Kota terdefinisi sebagai akumulasi dari terintegrasinya banyak tindakan kelompok individu dan kecil, diatur oleh tradisi budaya dan dibentuk oleh kekuatan-kekuatan sosial dan ekonomi sepanjang waktu dengan kajiannya dalam bentuk kota berupa bangunan, taman, jalan dan monumen sebagai elemen utama.

Ada beberapa teori dalam pendekatan morfologi berikut ini.

- a. Delimitasi Administrasi vs Morfologi Kota.

Adanya hubungan antara eksistensi batas fisik kota dan batas administrasi kota dengan 3 (tiga) macam kemungkinan hubungan menurut Northam (1979) dalam Yunus (2002) yaitu *Under Bounded City*, *Over Bounded City* dan *True Bounded City*.

- b. Ekspresi Keruangan Morfologi Kota, menurut Nelson (1908) dalam bukunya Yunus (2002) berupa bentuk kompak dan bentuk tidak kompak. Untuk bentuk kompak ada 7 (tujuh) buah ekspresi keruangan, sedangkan bentuk tidak kompak ada 4 (empat) buah ekspresi keruangan.

- c. Proses Perembetan Kenampakan Fisik Kota.

Adanya gejala pengambil alihan lahan non urban oleh penggunaan lahan urban didaerah pinggiran kota yang disebut *invasion*. Untuk proses perembetan kenampakan fisik kota kearah luar disebut *urban sprawl*. Menurut Yunus (2002) ada 3 (tiga) macam proses tersebut yaitu perembetan konsentris, perembetan memanjang dan perembetan meloncat.

d. Alternatif Model Bentuk Kota.

Menurut Hudson (1970) dalam bukunya Yunus (2002), ada beberapa alternatif model bentuk-bentuk kota berikut ini.

- Bentuk Satelit dan pusat-pusat baru (*Satelite and Neighbourhood Plans*)
- Bentuk Stellar atau Radial (*Stellar or Radial Plans*)
- Bentuk Cincin (*Circuit Linear or Ring Plan*)
- Bentuk Linear Bermanik (*Beaded Linear Plan*)
- Bentuk Inti/Kompak (*The Core or Compact Plan*)
- Bentuk Memencar (*Dispersed City Plan*)
- Bentuk Kota Bawah Tanah (*Under Ground City Plan*)

e. Pola Jalan sebagai indikator Morfologi Kota.

Ada 3 (tiga) sistem pola jalan yang dikenal menurut Northam (1975) dalam bukunya Yunus (2002), yaitu:

- Sistem Pola Jalan Tidak Teratur (*Irregular System*).
Adanya ketidak aturan sistem jalan, baik ditinjau dari segi lebar maupun arah jalannya.

- Sistem Pola Jalan Radial Konsentris (*Radial Concentric System*).

Rancangan kota seperti ini dianggap sebagai bentuk yang menarik dan fantastik dan banyak dijumpai pada kota-kota kuno (*Ancient Cities*).

- Sistem Pola Jalan Bersudut siku atau grid (*Rectangular or Grid System*).

Banyak kota telah mengadopsi sistem grid ini dalam perancangan kotanya.

Menurut kondisi fisik kota Samarinda maka teori yang mirip adalah teori ekspresi keruangan morfologi kota (Nelson,1908) dalam Yunus (2002) mengarah kebentuk tidak kompak dan bentuk terbelah atau split cities, dan teori pola jalan sebagai indikator morfologi kota (Northam, 1975) dalam Yunus (2002) yang cenderung kearah sistem pola jalan tidak teratur juga bersudut siku atau grid.

2.1.4. Pendekatan Sistem Kegiatan.

Sebagai suatu upaya untuk memahami pola-pola perilaku dari perorangan, lembaga-lembaga dan firma-firma yang mengakibatkan terciptanya pola-pola keruangan di dalam kota. Setiap perorangan maupun kelompok masyarakat selalu mempunyai nilai-nilai tertentu terhadap penggunaan setiap jengkal lahan. Menurut Chapin (1965) dalam Yunus (2002) perilaku manusia timbul karena adanya nilai-nilai yang hidup di dalam persepsi perorangan atau kelompok

tersebut. Baik disadari atau tidak disadari bagi individu ataupun kelompok di dalam kontribusinya pada daerah perkotaan akan selalu menyebabkan terjadinya pola penggunaan lahan tertentu. Disini pola perilaku manusia dapat diamati dari sistem-sistem kegiatan yang dilaksanakan baik perorangan maupun badan-badan swasta dan pemerintah.

2.1.5. Pendekatan Ekologi Faktoral atau *factoral ecology approach*.

Menurut Yunus (2002) pendekatan ini dikeluarkan dari pendekatan sistem kegiatan karena lebih merupakan suatu prosedur teknik analisis. Dalam membahas struktur keruangan kota pada dasar pemikirannya tidak dikemukakan sebagai teori namun berupa prosedur pengenalan dan analisis variabel penelitian yang lebih banyak.

Pada 5 (lima) pendekatan Struktur Tata Ruang diatas, maka yang sesuai dengan tujuan penelitian ada 3 (tiga) pendekatan yaitu Ekologikal, Ekonomi dan Morfologi Kota. Untuk pendekatan Sistem Kegiatan dan Ekologi Faktoral tidak dipilih karena dianggap terlalu jauh dengan tinjauan fisik kota mengarah ke Perencanaan Kota. Berdasarkan pendekatan perencanaan kota yang mengarah pada Struktur Tata Ruang Kota, maka dapat dirangkum kajian teori berikut ini.

Tabel 2.1. Kajian Teori terhadap Struktur Tata Ruang Kota.

No	Aspek Pendekatan	Sumber Kajian	Rangkuman Pemahaman	Komponen Utama
1.	Pendekatan Ekologikal	Babcock (1932) dalam Yunus (2002)	Bentuk Poros dimana daerah yang dilalui transportasi akan mempunyai perkembangan fisik yang berbeda	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transportasi 2. Perkembangan Fisik
		RD. McKenzie, C. Harris dan E. Ullman (1945) dalam Yunus (2002)	Bentuk Pusat Lipat Ganda/Banyak Pusat, dimana terdapat suatu kesamaan pusat dalam bentuk pola penggunaan lahan (<i>land use</i>) kota 	<ol style="list-style-type: none"> 1. CBD 2. Kawasan Perdagangan dan Industri 3. Kawasan Tempat Tinggal kelas rendah 4. Kawasan Tempat Tinggal kelas menengah 5. Kawasan Tempat Tinggal kelas Atas 6. Industri Berat 7. Pusat Niaga dipinggiran

Gambar 2.1. Bentuk Pusat Lipat Ganda.

No	Aspek Pendekatan	Sumber Kajian	Rangkuman Pemahaman	Komponen Utama
			Sumber: Yunus (2002)	8. Kawasan Tempat Tinggal Sub urban 9. Kawasan Industri Sub urban
2.	Pendekatan Ekonomi	Robert M. Haig (1926) dalam Yunus (2002), Sjafrizal (2012)	Sewa Lahan, untuk menentukan siapa yang berhak untuk menempati sebuah lokasi. Sewa lahan atau sewa tanah adalah balas jasa terhadap penggunaan sebidang lahan.	1. Lokasi 2. Topografi 3. Prasarana jalan 4. Aksesibilitas
		Yunus (2002)	Nilai lahan, sangat menentukan harga lahan yang bisa tinggi diakibatkan terjadinya kompetisi untuk mendapatkan lahan yang ideal dan strategis.	1. Kesuburan Tanah 2. Lingkungan 3. Drainase 4. Lokasi 5. Aksesibilitas
3.	Pendekatan Morfologi	Nelson (1908) dalam Yunus (2002)	A. Ekspresi keruangan Morfologi kota dalam bentuk-bentuk kompak	1. Bujur Sangkar 2. 4 Persegi 3. Kipas 4. Bulat 5. Pita 6. Gurita 7. Tidak berpola
			B. Ekspresi keruangan Morfologi kota dalam bentuk-bentuk tidak kompak	1. Terpecah 2. Berantai 3. Terbelah 4. <i>Stellar</i>
		Northam (1975) dalam Yunus (2002)	Pola Jalan sebagai Indikator Morfologi Kota	1. Sistem tidak teratur 2. Sistem Radial Konsentris 3. Sistem Grid

No	Aspek Pendekatan	Sumber Kajian	Rangkuman Pemahaman	Komponen Utama
KESIMPULAN	<p>Didalam melakukan pendekatan perencanaan kota maka cukup melakukan pendekatan teori terhadap ekologi, ekonomi dan morfologi yang sudah mewakili struktur tata ruang kota terhadap kondisi kota Samarinda.</p>			

Sumber: Tinjauan Pustaka, 2014

Dengan demikian setelah didapat beberapa teori yang terangkum diatas untuk struktur tata ruang kota sebagai pendekatan perencanaan kota, maka akan dipakai untuk mendukung pendekatan perancangan kota dalam mengkaji kebijakan pemerintah daerah.

2.2. Perancangan Kota dan Teori Terkait.

Menurut Anthony (1986) dan Moor (2006) perancangan kota merupakan detail dari perencanaan kota menangani aspek estetika dan menerapkan gagasan cemerlang beserta inovasinya pada desain fisik kota dengan belajar dari hasil transformasi pengembangan kota masa lalu dan sekarang.

2.2.1. Teori Lynch.

Pendekatan Perancangan Kota terkait dengan tujuan penelitian mengenai identitas kota menurut Lynch (1960) untuk aturan prinsip dalam mendesain ruang kota adalah:

- Kemungkinan dibaca (*legibility*), merupakan gambaran fisik terhadap sebuah kota melalui pengamatan dari pengguna jalan.
- Struktur dan Identitas, merupakan suatu ciri khas dengan adanya suatu perasaan terhadap suatu tempat, cara, bahan yang dipakai, warna dan apa yang dilakukan. Identitas Kota merupakan salah satu dari 3 (tiga) prinsip dalam mendesain ruang kota.
- Kemampuan menimbulkan kesan, mengarah pada bentuk kota yang dibagi dalam 5 (lima) elemen pembentuk kota yaitu *pathways*, *nodes*, *district*, *landmark* dan *edges*.

1. *Pathways* (jalur jalan).

Pemahaman *pathways* atau *paths* menurut Lynch (1960) adalah suatu garis penghubung berupa rute-rute sirkulasi yang biasanya digunakan untuk melakukan pergerakan secara

umum dengan mudah. Secara fisik *pathways* merupakan salah satu unsur pembentuk kota yang sangat beraneka ragam sesuai dengan tingkat perkembangan kota, lokasi geografis dan aksesibilitasnya. Karakteristik *pathways* berupa jalur, jalur pejalan kaki, jalur kanal, jalur rel kereta api, jalur jaringan jalan, jalur pencapaian bangunan (kearah tugu, alun-alun dan sebagainya) yang menunjukkan kekhasan jalan. Menurut Adisasmita (2008) jalan dibagi menjadi jalan arteri untuk angkutan utama jarak jauh berkecepatan tinggi, jalan kolektor untuk angkutan pembagi jarak sedang, jalan utama lingkungan atau jalan lokal/umum untuk angkutan setempat jarak dekat, jalan lingkungan/jalan umum untuk angkutan jarak dekat berkecepatan rendah. Untuk jaringan jalan primer melayani wilayah nasional dan antar pusat kegiatan, untuk jaringan sekunder melayani di dalam kawasan perkotaan. Standar perencanaan lebar jalan melihat tabel berikut yang bersumber pada bukunya Mirsa (2012).

Tabel 2.2. Perencanaan Jaringan Jalan.

HIERARKI JALAN	KECEPATAN KENDARAAN	LEBAR BADAN JALAN	GSJ TERHADAP BANGUNAN
Arteri Primer	≥ 60 Km/Jam	≥ 8 M	≥ 22 M
Arteri Sekunder	≥ 30 Km/Jam	≥ 8 M	≥ 20 M
Kolektor Primer	≥ 40 Km/Jam	≥ 7 M	≥ 17 M
Kolektor Sekunder	≥ 20 Km/Jam	≥ 7 M	≥ 7 M
Lokal Primer	≥ 20 Km/Jam	≥ 6 M	≥ 12 M
Lokal Sekunder	≥ 10 Km/Jam	≥ 5 M	≥ 4 M

Sumber: Mirsa (2012)

Menurut Geuze (2006) dalam Moor (2006) menjelaskan bahwa jalan tidak sekedar dibatasi dengan pembatas marka jalan, tapi dapat menentukan letak trotoar terhadap kedua sisi jalan, perletakan pohon, posisi lampu jalan, bak sampah berikut perlengkapannya, kendaraan bermotor parkir dan tempat penyeberangan pejalan kaki. Secara khusus jalan menempatkan drainase untuk mengarahkan aliran air hujan dan memberikan arah yang akan dituju dengan memberikan suatu identitas serta status keberadaan pengguna jalan. Sedangkan pedoman untuk menentukan jalur jalan dan jalur pejalan kaki bisa mengikuti keputusan Menteri

Perhubungan no.KM 49 tahun 2005 mengenai spesifikasi jalan berupa sifat, pergerakan, fungsi dan status jalan dan keputusan Dirjen Bina Marga no.76/KPTS/Db/1999 mengenai perencanaan jalur pejalan kaki pada jalan umum.

2. *Nodes* (simpul).

Nodes menurut Lynch (1960) merupakan lingkaran daerah strategis yang arah kegiatannya saling bertemu dan dapat diubah kearah lain. Hal ini dapat berupa suatu persimpangan jalan yang bisa memberikan kesan pada orang untuk mempunyai perasaan masuk dan keluar pada suatu tempat yang sama dengan cara memberikan bentuk, tampilan dan fungsi yang mudah diingat dan berbeda dengan lingkungan lainnya. *Nodes* merupakan titik konsentrasi yang memberikan pilihan bagi orang untuk memasuki *district* yang berbeda. Pada titik ini akan ditemui transportasi memecah, *paths* menyebar dan tempat mengumpulnya karakter fisik.

3. *District* (kawasan).

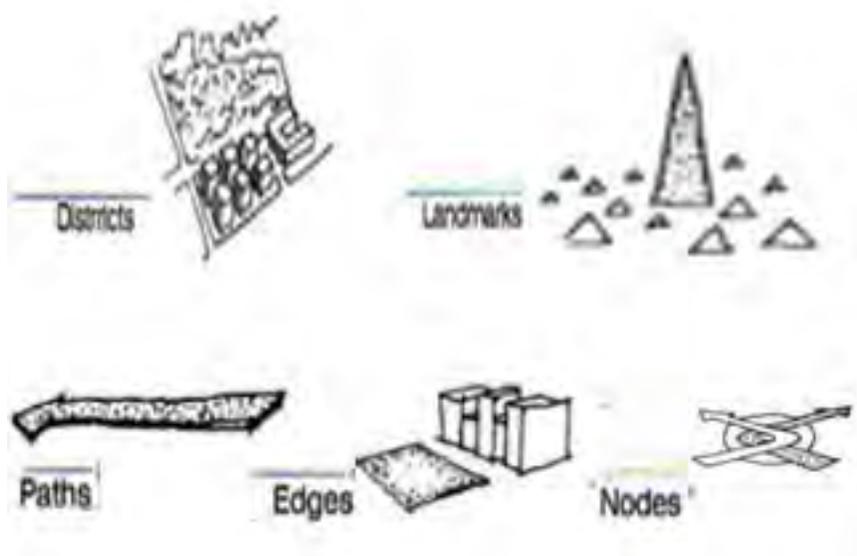
District menurut Lynch (1960) adalah suatu daerah yang memiliki ciri khas yang mirip dalam bentuk, pola, wujud dan dalam batasnya maka orang akan merasa harus mengakhiri atau memulainya. *District* hanya bisa dirasakan ketika orang memasukinya atau dapat dirasakan dari luar apabila memiliki kesan visual yang bisa dikenali karena adanya karakteristik kegiatan dalam suatu wilayah tertentu.

4. *Landmark* (tetenger).

Landmark menurut Lynch (1960) adalah titik referensi seperti elemen *node*, tapi tidak bisa masuk kedalamnya karena keberadaannya bisa dilihat dari luar dan merupakan citra kota yang memberikan kesan jika bentuknya jelas, unik serta ada sekuens dari beberapa *landmark*. Disini merupakan titik pedoman obyek fisik buatan maupun alam yang memudahkan orang untuk mengorientasikan diri di dalam suatu kota maupun kawasan.

5. *Edges* (tepi).

Edge menurut Lynch (1960) adalah elemen linier yang tidak dipakai sebagai *path*, berada pada batas antara 2 (dua) jenis fase kegiatan yang berbeda berfungsi sebagai pemutus liner dan berupa dinding, pantai, hutan kota dan lainnya.



Gambar 2.2. Gambaran *Visual 5* (lima) Elemen Pembentuk Kota menurut Lynch (1960), sumber : www.cuecontext.com/kevinlynch-on-way-finding-in-1960/

2.2.2. Teori Spreiregen.

Teori Lynch (1960) tersebut dibahas kembali oleh Spreiregen (1965) dengan dilengkapi dengan elemen-elemen lainnya yaitu *urban shape*, *urban space*, *landform*, iklim setempat; besaran dan kepadatan; *district*; *pattern*, *grain* dan *texture*; *route*; *vista* dan *skyline*.

1. *Urban Shape* atau Bentuk Kota.

Setiap kota menurut Spreiregen (1965) mempunyai bentuk kota yang mempengaruhi fungsi kota dan mempunyai keterdekatan dengan faktor sirkulasi, ruang terbuka dan *link* (penghubung) yang menjadi dasar pembentukan masa bangunan. Menurut Spreiregen (1965), prinsip dasar kota dalam mensintesa berbagai hal penting berkaitan bentuk dan massa bangunan dijelaskan sebagai berikut.

- Skala, berhubungan dengan sudut pandang manusia dan ukuran kawasan. Faktor skala menurut Sitte (1945) dalam Ashihara (1983) terjemahan Sugeng Gunadi menyebutkan besarnya *square* atau pelataran mempunyai lebar minimum sama dengan tinggi obyek yang dilihat dan tidak boleh lebih dari 2X tingginya yang sebaiknya mengikuti perbandingan $1 \leq D/H \leq 2$.
- Ruang Kota, merupakan elemen dasar perencanaan kota yang memperhatikan bentuk (*urban form*), skala, *sense of enclosure* dan tipe *urban space*.

- Massa kota (*urban mass*), meliputi bangunan, permukaan tanah, obyek yang membentuk ruang kota dan pola kegiatan.

2. *Urban Space and Open Space* atau Ruang Terbuka dan Ruang Kota.

Ruang terbuka yang terdapat pada ruang kota menurut Spreiregen (1965) perlu dibedakan dalam hal kualitas lingkungan sekitar, kualitas dari penyelesaian detailnya dan aktifitas yang ada didalamnya.

3. *Landform and Nature*.

Landform dan *Nature* menurut Spreiregen (1965) adalah topografi dari sebuah kota dengan kondisi alam sekitarnya yang dipertimbangkan membuat suatu *site*, dengan melihat kontur dan jenis tanahnya. *Site* yang datar cocok dengan elemen arsitektur vertikal dan horizontal, sedangkan *site* yang dominan ke arah vertikal dipertimbangkan menggunakan bentukan yang berundak untuk keefektifan penggunaan lahannya.

4. Iklim Setempat.

Faktor iklim menurut Spreiregen (1965) berupa temperatur atau suhu lingkungan sekitar untuk menentukan kenyamanan kota, pengaruh cahaya untuk penampilan kota, terbit tenggelamnya matahari untuk orientasi bangunan, curah hujan dan angin untuk merancang elemen kota.

5. Besaran dan kepadatan.

Besaran dan kepadatan menurut Spreiregen (1965) ada kaitannya dengan besaran sebuah kota dalam mempengaruhi kepadatannya yang tidak hanya dilihat dari luasan kota tetapi juga dapat diproyeksikan dengan menghitung kepadatannya.

6. *District*.

District atau distrik menurut Spreiregen (1965) ada kepentingan untuk membagi-bagi daerah kota berdasarkan fungsi dan jarak penghubung antar fasilitas kota berikut karakteristiknya. Beberapa hal yang terdapat dalam distrik adalah *form, activity, path, center, intrusion, change, improvement*.

7. *Pattern, grain* dan *texture*.

Pattern menurut Spreiregen (1965) dilihat pada pola kota yang berbentuk geometris, beraturan atau tidak beraturan berupa jalur lalu lintas, open space dan bangunan-bangunannya, untuk *grain* disini adalah derajat kehalusan atau kekasaran pada sebuah daerah perkotaan sedangkan *texture* adalah derajat perbauran dari elemen yang halus dan yang kasar.

8. *Route*.

Route menurut Spreiregen (1965) diartikan sebagai jalur sirkulasi (jalan) yang dibagi menjadi *route* di daerah pedalaman, *route* untuk mencapai jalan utama, dan jalan lokal.

9. *Vista* dan *Skyline*.

Vista dan *Skyline* menurut Spreiregen (1965) ada kaitannya dengan lingkungan sekitar yang mempengaruhi keindahan kota.

Teori Lynch (1960) sebagai teori utama menyebutkan prinsip mendesain sebuah kota perlu dipenuhi persyaratan legabilitas, Struktur dan Identitas juga Makna. Teori Spreiregen (1965) salah satunya berperan sebagai penjelas penyelesaian teori terhadap 5 (lima) elemen pembentuk kota sebagai bagian dari Makna. Disamping itu teori Spreiregen (1965) juga dipakai menambah teori utama dari Lynch (1960) berupa sintesa bentuk/massa bangunan dan ruang terbuka/ruang kota. Untuk teori dan pernyataan dari Adisasmita (2008) dan Geuze (2006) merupakan penjelasan yang terperinci terhadap salah satu elemen pembentuk kota dari Lynch (1960) yaitu *pathways*. Untuk teori Sitte (1945) dalam Ashihara (1983) mengenai skala merupakan pendukung teori Spreiregen (1965) untuk mengolah bentuk kota.

Berdasarkan aspek Identitas dalam pendekatannya kearah perancangan kota, dapat dirangkum kajian teori berikut ini.

Tabel 2.3. Kajian Teori terhadap Identitas.

No.	Aspek Pendekatan	Sumber Teori	Pemahaman	Komponen Utama	Komponen Terkait
1.	Struktur dan Identitas	Kevin Lynch, (1960)	Struktur dan Identitas		1. Cara 2. Tempat 3. Warna
2.	Kesan		Kemampuan menimbulkan kesan	1. <i>Pathways</i> 2. <i>Nodes</i> 3. <i>District</i> 4. <i>Landmark</i> 5. <i>Edge</i>	

No.	Aspek Pendekatan	Sumber Teori	Pemahaman	Komponen Utama	Komponen Terkait
		Spreiregen (1965)	Melengkapi teori Kevin Lynch terhadap kesan mengarah kepada elemen pembentuk kota		<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Landform/Nature</i> 2. Iklim setempat 3. Besaran/Kepadatan 4. Distrik 5. <i>Pattern, grain, texture</i> 6. <i>Route</i> 7. <i>Vista/Sky Line</i>
3.	Bentuk		Sintesa Bentuk dan Massa Bangunan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Skala 2. Ruang Kota 3. Masa Kota 	
			Ruang Terbuka dan Ruang Kota		<ol style="list-style-type: none"> 1. Kualitas Penyelesaian detail bahan 2. Aktifitas di dalamnya
		Camillo Sitte (1945)	Skala	$1 \leq D/H \leq 2$	
KESIMPULAN	Untuk mendapatkan identitas koridor kota perlu dilakukan melalui pendekatan terhadap struktur dan identitas, kesan dan bentuk. Untuk teori Lynch (1960) mendukung pendekatan terhadap struktur dan identitas serta kesan. Untuk teori Spreiregen (1965) mendukung pendekatan kesan sebagai pelengkap teori Lynch (1960) dan mendukung pendekatan bentuk. Untuk teori Sitte (1945) mendukung pendekatan bentuk terkait dengan skala yang perlu memenuhi persyaratan $1 \leq D/H \leq 2$.				

Sumber: Tinjauan Pustaka, 2014

2.3. Pemahaman Kota dan Penataan Koridor melalui RTRW kota Samarinda.

Pemahaman kota menurut Kostof (1991) dan Mirsa (2012) dapat disimpulkan sebagai daerah pemusatan penduduk dengan adanya kegiatan ekonomi yang berproses dalam dimensi waktu. Dalam pemahaman penataan koridor menurut Spreiregen (1965), Zahnd (2006) dan Adisasmita (2011), dapat disimpulkan sebagai suatu proses menata wilayah berkarakter khusus dalam bagian ruang kota yang membentuk sirkulasi jalan yang menyusuri sungai pada kedua tepinya. Pemahaman kota dan penataan koridor melalui RTRW kota Samarinda dapat diuraikan berdasarkan revisi RTRW kota Samarinda tahun 1994-2004 yang masih menjadi acuan sampai

sekarang ini dikarenakan RTRW kota Samarinda pada tahun-tahun selanjutnya masih belum disahkan perdanya. Dari pihak Bappeda kota Samarinda hanya didapat draft peta RTRW kota Samarinda 2004-2014, sedangkan RTRW provinsi Kalimantan Timur sendiri untuk tahun 2012-2032 masih dalam proses pengesahan Mendagri.

2.3.1. Pendekatan Perencanaan Kota.

Pada pendekatan perencanaan kota ini mengarah pada kajian kebijakan pemerintah daerah berdasarkan RTRW Kota Samarinda yang ada. Disini terdapat kebijakan pembangunan kota di provinsi Kalimantan Timur yang dibedakan menjadi 2 (dua) dua bidang utama yaitu kebijakan sektoral dan kebijakan spasial (perwilayahan). Kedua bidang pembangunan tersebut berkaitan satu sama lainnya. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Provinsi (RTRWP) Kalimantan Timur ada 8 (delapan) kawasan strategis/andalan yang dikembangkan sebagai pusat-pusat pertumbuhan di provinsi ini yang salah satunya adalah Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu Samarinda-Sanga Sanga-Muara Jawa-Balikpapan atau disebut KAPET SASAMBA. Kota Samarinda sebagai ibukota provinsi Kalimantan Timur sekaligus sebagai pusat pemerintahan ditetapkan sebagai salah satu pusat pertumbuhan dikarenakan kota ini mempunyai kelebihan dalam hal sarana perhubungan yang tidak dimiliki oleh wilayah lainnya. Kota Samarinda juga merupakan pusat perdagangan dan industri didukung oleh potensi wilayah hinterland dan prasarana perhubungan darat, sungai dan udara. Kota Samarinda terletak pada kawasan strategis dan mempunyai akses yang tinggi ditinjau dariletak jalur perhubungan. Pada kawasan KAPET SASAMBA ini untuk kota Loa Janan, Sanga Sanga dan Muara Jawa semuanya berorientasi ke Kotamadya Samarinda. Kota Samarinda memiliki sejumlah kekhasan karakter yang tentunya bisa diakomodasi dengan baik agar momentum faktor-faktor perubahan/transformatasi menghasilkan perpaduan yang optimal bagi perkembangan wilayah Samarinda. Dalam mengembangkan kota Samarinda tidak mengembangkan “kota lama” tapi harus mengembangkan “kota-kota baru” dengan pusat pengembangan baru yang terpisah dengan “kota induk” (kota lama). Adapun program pengembangan kota Samarinda bertujuan untuk mewujudkan Samarinda menjadi kota Jasa, kota Industri, perdagangan dan permukiman yang berwawasan lingkungan diuraikan berikut ini.

A. Kota Lama.

Adalah wilayah bagian Samarinda Kota berikut koridor sungai Mahakam, merupakan awal kota Samarinda ini tumbuh dan menjadi pusat kegiatan perekonomian kota dengan adanya *CBD (Central Bisnis Distric)*. Pada wilayah kota lama ini oleh pemerintah provinsi dan pemerintah kota berkeinginan untuk mempertahankan apa yang ada dan mengembangkan daerah lain untuk penambahan fasilitas perdagangan. Daerah ini sudah cukup padat intensitas kegiatannya yang terfokus pada perdagangan, jasa seperti pertokoan, perbankan, perkantoran swasta dan mempunyai kelengkapan fasilitas seperti Pasar, dermaga atau pelabuhan penumpang.



Gambar 2.3. Kota Samarinda saat ini,
sumber: hasil modifikasi www.google.com/earth

B. Kota Baru.

Adalah mengembangkan daerah baru di bagian Selatan Samarinda yang mengarah ke wilayah Samarinda Seberang untuk dijadikan kota Baru. Hal ini dilakukan dengan tujuan untuk menyeimbangkan pertumbuhan kota agar tidak terjadi pemusatan pengembangan kegiatannya di Kota Lama. Dengan demikian diharapkan terjadi pengembangan kegiatannya dapat menyebar secara merata di seluruh wilayah Kota Samarinda.

Adapun rencana pengembangan tersebut adalah:

1. Kecamatan Samarinda Seberang sebagai pusat pemerintahan kota dan pendidikan tinggi.

2. Palaran sebagai kota baru (*New Town*) berbasis industri.

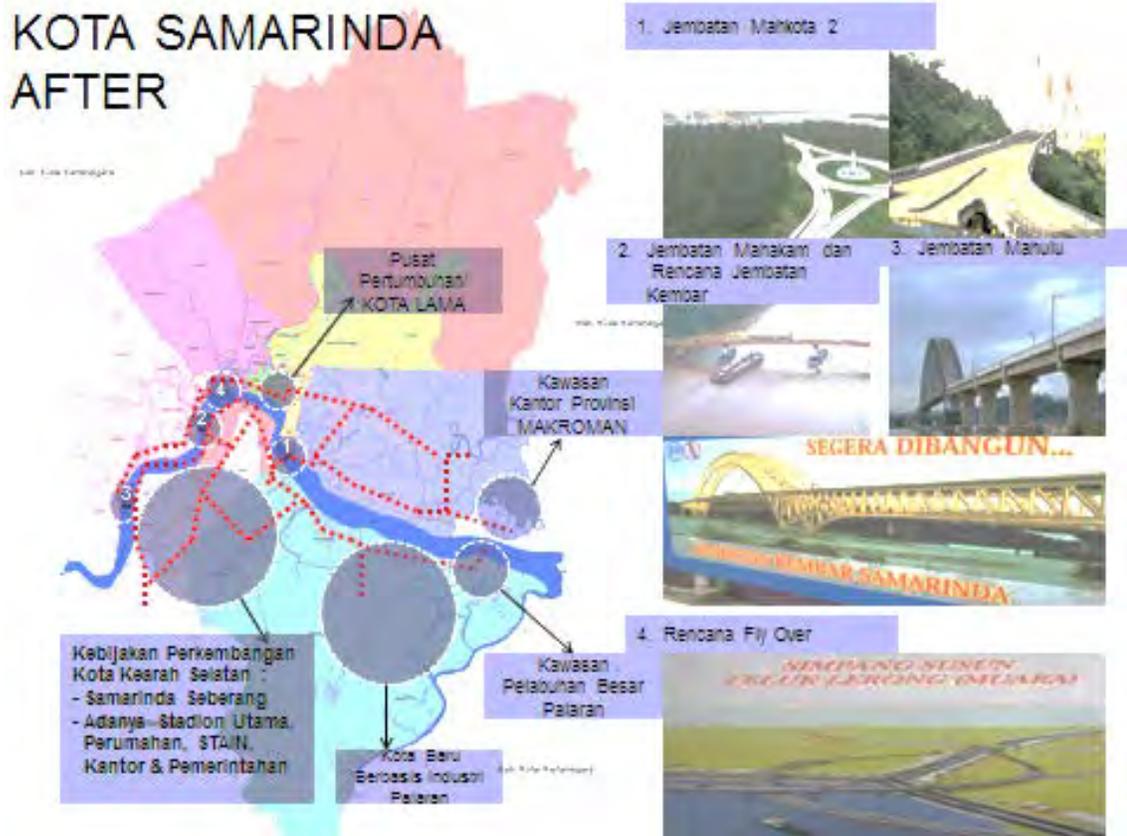
Pemahaman kota baru atau *new town* disini adalah sebagai pusat pengembangan baru yang terpisah dengan induk kotanya. Daerah ini akan dikembangkan sebagai kota baru dengan spesifikasi industri yang menjadi basis kegiatan disini yang mengarahkan menjadi kota industri. Untuk menjadikan Palaran sebagai kota maka menurut Mirsa (2011) secara fisik sebuah kota harus tersedia tempat-tempat untuk pasar/pertokoan, parkir, sarana rekreasi dan sarana olah raga, dengan melihat potensi yang ada maka daerah ini sangat memenuhi persyaratan tersebut.

3. Makroman sebagai pusat kota pemerintahan provinsi Kalimantan Timur.

4. Lempake sebagai kawasan pariwisata dan fungsi lindung.

5. Samarinda Ilir sebagai *Central Bussines District (CBD)* yang sebelumnya merupakan kawasan kota lama.

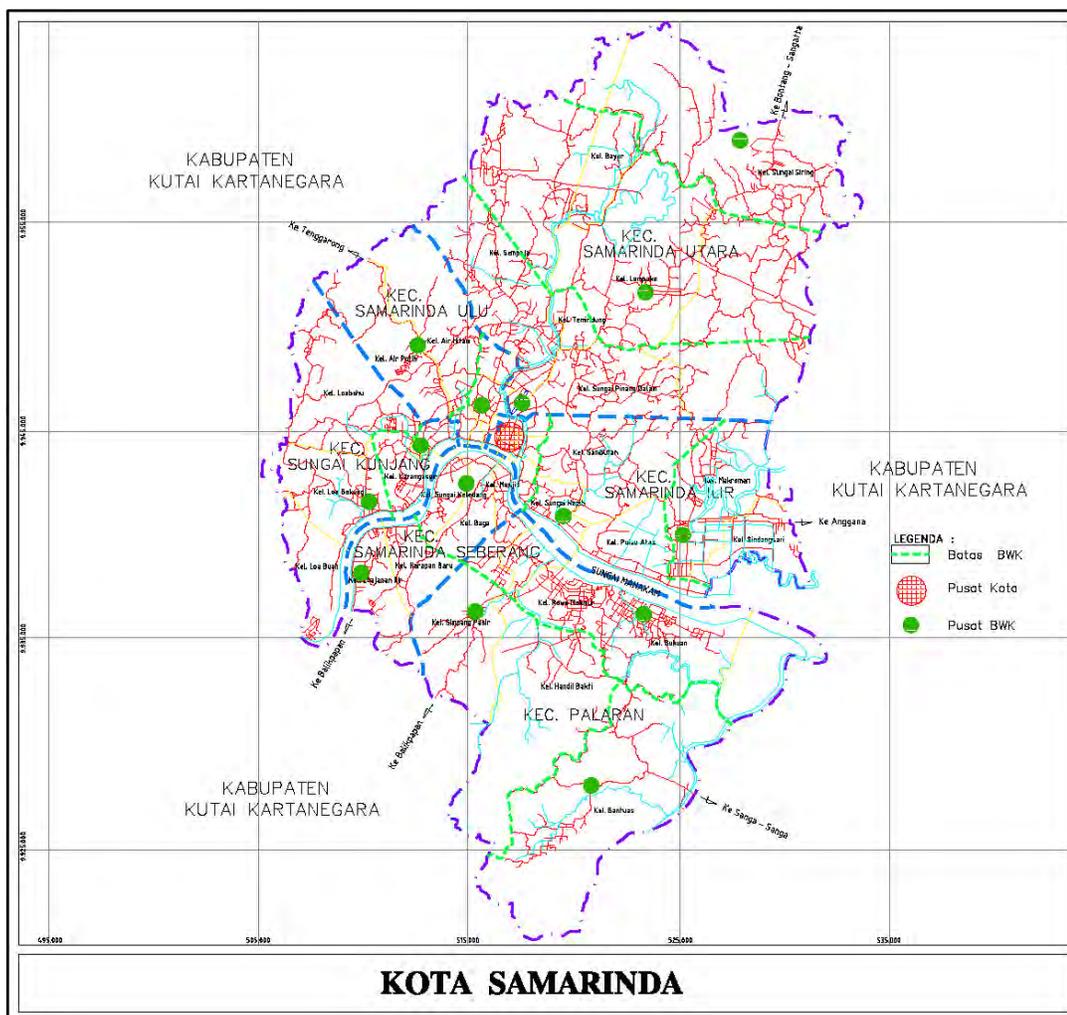
6. Pelabuhan besar peti kemas dan pelabuhan penumpang dipindah di daerah kecamatan Palaran/Bukuan yang sebelumnya berada di wilayah bagian Samarinda Kota.



Gambar 2.4. Kota Samarinda yang akan datang, sumber: Bappeda Kota Samarinda

Disini letak pengembangan kota pada bagian Selatan kota Samarinda dengan difasilitasi jembatan penghubung seperti jembatan Mahakam dan jembatan Mahulu serta rencana penambahan *Fly Over*, jembatan Kembar Mahakam dan jembatan Mahakam Kota 2.

Sedangkan untuk rencana pembagian wilayah bertujuan untuk mencapai efisiensi kerja kota agar mengoptimalkan jangkauan pelayanan kegiatan kota nantinya. Pembagian wilayah kota menurut Revisi RTRW Kota Samarinda tahun 1994-2004 dibagi dalam 10 (sepuluh) BWK atau Bagian Wilayah Kota dengan arah kebijakan pengembangan wilayahnya masing-masing. Berdasarkan informasi dari Dinas Bappeda Kota Samarinda menurut draft peta RTRW Kota Samarinda tahun 2004-2014 saat ini berkembang menjadi 14 BWK yang dapat ditunjukkan pada peta dibawah ini bersama penempatan pusat wilayahnya.



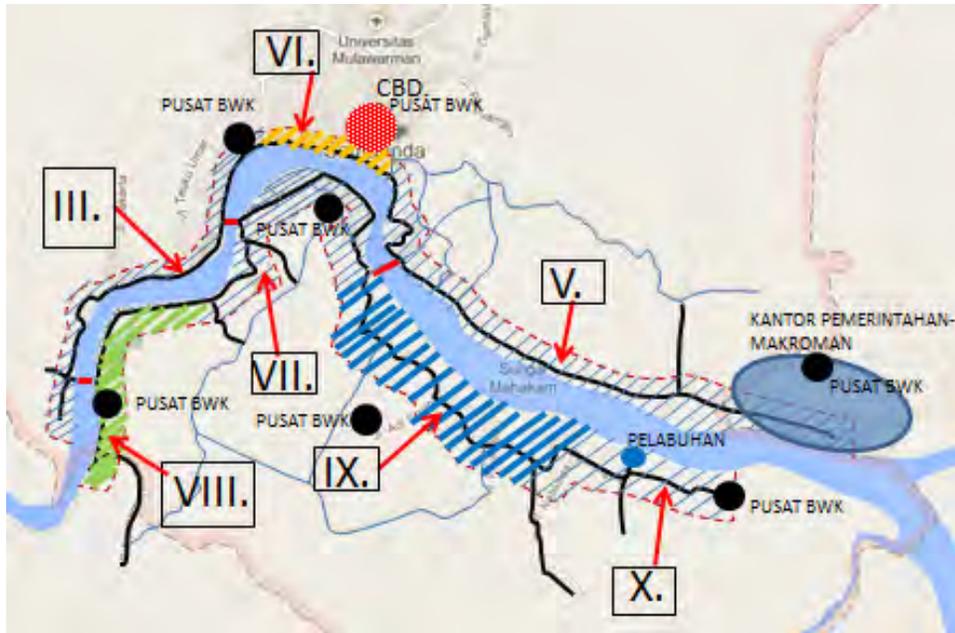
Gambar 2.5. Peta Samarinda dalam 14 BWK,

sumber: Draft RTRW Kota Samarinda tahun 2004-2014

Dari 14 (empat belas) BWK tersebut terdapat 7 (tujuh) BWK yang dilintasi koridor sungai Mahakam dalam batas wilayah studi. Adapun BWK tersebut adalah berikut ini:

- BWK III, pada wilayah kecamatan Sungai Kunjang untuk kelurahan Loa Bahu, Loa Bakung dan Karang Asam yang dititik beratkan kegiatan ekonomi, pertanian, pariwisata dan permukiman.
- BWK V, pada wilayah Samarinda Ilir untuk Kelurahan Karang Mumus, Selili, Sungai Dama, Sungai Kapih, Pulau Atas, Desa Makroman dan Desa Sindang Sari yang dititik beratkan kegiatan ekonomi, pertanian, perkantoran dan permukiman.
- BWK VI, pada wilayah kota lama masuk sebagian dalam wilayah kecamatan Samarinda Kota yang dititik beratkan kegiatan perdagangan dan jasa dengan kelengkapan fasilitasnya dan menjadi *CBD (Central Bisnis District)*.
- BWK VII, pada wilayah sebagian kecamatan Samarinda Seberang di kelurahan Masjid, Kampung Baqa dan Sungai Keledang dititik beratkan kegiatan untuk pengembangan Perumahan, pendidikan dan Perkantoran.
- BWK VIII, pada wilayah Samarinda Seberang (Desa Loa Janan) dan Kecamatan Palaran (Kelurahan Simpang Pasir) yang dititik beratkan kegiatan untuk pariwisata.
- BWK IX, pada wilayah kecamatan Palaran di kelurahan Handil Bakti, Bantuas dan sepanjang sungai Mahakam yang dititik beratkan kegiatan untuk pengembangan industri skala lokal, regional dan internasional berupa industri otomotif, tekstil, rokok, kecantikan, assembling, minuman kaleng, peralatan rumah tangga, sabun dan sebagainya.
- BWK X, pada wilayah kecamatan Palaran di kelurahan Bukuan dan Rawa Makmur untuk permukiman, kawasan konservasi dan pengembangan alternatif jalan menuju kota Balikpapan.

Berdasarkan peta wilayah batasan studi diperbandingkan dengan BWK yang dilintasi koridor sungai Mahakam dapat dilihat dibawah ini.



Gambar 2.6. Peta Rencana Pengembangan Kota terhadap batasan wilayah studi, sumber: hasil modifikasi www.google.co.id/maps

Pada saat ini arahan pengembangan wisata di kota Samarinda untuk wisata budaya ditempatkan pada permukiman Suku Dayak di Pampang. Untuk wisata alam dan agro ditempatkan pada air terjun di Tanah Merah. Berdasarkan RTRW Samarinda untuk daerah wisata air ditempatkan pada sungai Karang Mumus dan khususnya sungai Mahakam. akan dijadikan obyek rekreasi, tempat olah raga terbuka, pendukung rekreasi sekaligus sebagai fungsi konservasi terhadap kawasan sempadan sungai.

Menurut RTRW Samarinda terdapat penetapan sempadan sungai yang bebas dari permukiman dengan ketentuan untuk sungai besar minimal 100 m dari tepi kanan-kiri sungai, sungai kecil minimal 50 m dari tepi kanan-kiri sungai, sungai dikawasan permukiman minimal cukup untuk dibangun jalan inspeksi antara 10-15 m. Bila dikaitkan dengan peraturan Menteri Pekerjaan Umum no.63 tahun 1933 tentang garis sempadan sungai, daerah manfaat, daerah penguasaan sungai dan bekas sungai maka ada kesamaan dalam hal jarak garis sempadan sungai yang ditetapkan. Pada peraturan ini dijelaskan lebih terinci bahwa garis sempadan sungai tidak bertanggung di luar kawasan perkotaan untuk sungai besar minimal 100 m, untuk sungai kecil 50 m. Sedangkan garis sempadan sungai tidak bertanggung di dalam kawasan perkotaan untuk kedalaman sungai 3 m minimal 10 m, untuk kedalaman sungai 3-20 m minimal 15 m, untuk kedalaman sungai di atas 20 m minimal 30 m. Dalam penentuan garis sempadan sungai menurut RTRW Samarinda mengambil jarak garis

sempadan sungai yang paling jauh yang dimungkinkan untuk pengamanan sungai Mahakam adalah sampai sejauh 200 m.

Menurut RTRW Samarinda untuk penetapan kawasan *green belt* ditentukan pada pembatasan kawasan rencana kawasan baru seperti halnya kawasan industri dan sekitarnya, kawasan *civic center* dengan kawasan kota Samarinda lama dan kawasan lainnya. Pemahamannya menurut peraturan Menteri Pekerjaan Umum no.05/PRT/M/2008 tentang penyediaan dan pemanfaatan ruang terbuka hijau di kawasan perkotaan, menjelaskan bahwasanya green belt atau sabuk hijau adalah RTH yang memiliki tujuan utama untuk membatasi perkembangan suatu penggunaan lahan atau membatasi aktifitas satu dengan aktifitas lainnya agar tidak saling mengganggu. Sabuk hijau dapat berbentuk RTH yang memanjang mengikuti batas area lahan tertentu, hutan kota dan kebun campuran, perkebunan dan pesawahan yang sudah ada sebelumnya. Secara menyeluruh RTH kota harus memenuhi syarat sebesar 30 % yang terdiri dari RTH Publik sebesar 20 % dan RTH privat 10 % dengan pembagian pemilikan RTH seperti pada tabel berikut ini.

Tabel 2.4. Kepemilikan RTH.

No.	Jenis	RTH Publik	RTH Privat
1.	RTH Pekarangan		
	a. Pekarangan rumah tinggal		V
	b. Halaman perkantoran, pertokoan, dan tempat usaha		V
	c. Taman atap bangunan		V
2.	RTH Taman dan Hutan Kota		
	a. Taman RT	V	V
	b. Taman RW	V	V
	c. Taman kelurahan	V	V
	d. Taman kecamatan	V	V
	e. Taman kota	V	
	f. Hutan kota	V	
	g. Sabuk hijau (<i>green belt</i>)	V	
3.	RTH Jalur Hijau Jalan		
	a. Pulau jalan dan median jalan	V	V
	b. Jalur pejalan kaki	V	V
	c. Ruang dibawah jalan layang	V	
4.	RTH Fungsi Tertentu		
	a. RTH sempadan rel kereta api	V	
	b. Jalur hijau jaringan listrik tegangan tinggi	V	
	c. RTH sempadan sungai	V	
	d. RTH sempadan pantai	V	
	e. RTH pengamanan sumber air baku/mata air	V	
	f. Pemakaman	V	

Sumber: Permen PU no. 05/PRT/2008 tentang pedoman RTH

Dengan demikian dalam pendekatan perencanaan kota pada RTRW Samarinda ini dalam kepentingan koridor sungai Mahakam banyak diutamakan pada kepentingan penataan tepi sungainya. Hal ini terkait dengan ketentuan pengamanan sempadan sungai, penetapan persyaratan RTH dan sebagian BWK dengan kebijakan pengembangannya yang dilewati koridor tersebut yang akan sangat berpengaruh terhadap penataannya secara fisik dalam pendekatan perancangan kota nantinya.

2.3.2. Pendekatan Perancangan Kota.

Menurut Revisi RTRW Samarinda 1994-2004 yang masih dipakai sebagai acuan sementara menunggu perda selanjutnya disebutkan *urban design* atau perancangan kota merupakan bagian dari perencanaan kota yang mengarah ke bentuk arsitektural fisik kota. Beberapa bagian dari kota yang dapat menunjukkan segi arsitektural ini dapat berbentuk massa bangunan, penandaan kota, kawasan yang memiliki ciri dan karakteristik khusus dan beberapa elemen kota lainnya. Disini elemen-elemen *urban design* yang disebutkan dalam RTRW Samarinda berpedoman pada teori Lynch (1960) dan bentuk-bentuk yang diangkat untuk mewakili konsep *urban design* di kota Samarinda menurut RTRW Samarinda adalah seni ukiran-ukiran Dayak yang terdapat pada bentuk atap, bentuk dinding/ tiang dan lainnya. Selain itu kota Samarinda memiliki maskot berupa pesut sejenis lumba-lumba air tawar yang hanya berada di Kalimantan Timur. Dalam hubungannya dengan penandaan kota sudah diwujudkan dalam bentuk *landmark* yang berada di depan kantor Gubernur.

RTRW Samarinda menyebutkan kota Samarinda akan dijadikan Kota Hijau (*Garden City*), artinya pemanfaatan lahan tidak hanya untuk kawasan terbangun (fisik) tapi perlu diimbangi dengan kawasan tidak terbangun dalam bentuk ruang terbuka dengan penerapan konsep-konsep *landscape* untuk mewujudkan Kota Hijau atau *Garden City* pada perencanaan:

1. Ruang Terbuka Sepanjang Sungai (Sempadan Sungai).

Konsepnya diarahkan pada fungsi konservasi aliran sungai dan estetika yang bersifat aktif dengan memanfaatkan kawasan sempadan sungai untuk kawasan konservasi dan kegiatan lainnya yang mendukung fungsi sungai.

2. Ruang Terbuka Jalan Raya (Koridor).

Konsepnya diarahkan pada bentuk-bentuk *boulevard* pada bagian tengah jalan dengan fungsi estetika, pelindung dari polusi udara dan suara dari kendaraan bermotor. Pada bagian pinggir

diarahkan pada fungsi lindung bagi pejalan kaki maupun bangunan sekitarnya dengan tidak melupakan aspek estetika.

3. Ruang Terbuka untuk bangunan.

Konsepnya diarahkan pada bangunan khususnya perkantoran dan komersial hanya pada fungsi estetikanya saja.

4. Ruang Terbuka Kota.

Konsepnya diarahkan pada ruang terbuka yang memiliki skala kota seperti alun-alun yang lebih diarahkan sebagai taman kota dengan sifat aktif. Hal ini dimaksudkan sebagai tempat berinteraksinya penduduk kota Samarinda.

5. Ruang Terbuka Khusus.

Konsepnya diarahkan pada ruang terbuka yang memiliki fungsi khusus sebagai fungsi konservasi, wisata dan lainnya. Sebagai contoh adalah daerah perlindungan pohon-pohon yang sudah tua dan langka, areal vegetasi heterogen kota di kampus Universitas Mulawarman, kebun raya Lempake, ruang terbuka yang berfungsi konservasi pada daerah-daerah patahan, tebing-tebing untuk monumen geologi dan lainnya.

Melihat kenyataan yang ada disebutkan dalam RTRW Samarinda mengenai aspek *urban design* masih perlu digali lebih banyak lagi mengingat Samarinda belum memiliki ciri khas secara fisik. Disini masih sangat terpengaruh oleh kultur wilayah sekitarnya seperti Tenggarong sehingga tidak memiliki karakteristik yang khusus dalam pengembangan kotanya.

Berdasarkan RTRW Samarinda melalui tinjauan pustaka berdasarkan pendekatan perencanaan kota dan perancangan kota dapat dirangkum berikut ini.

Tabel 2.5. Tinjauan Pustaka terkait RTRW Samarinda.

No.	Pokok Bahasan	Pemahaman	Pendekatan	Uraian
1.	RTRW Samarinda	Rencana Tata Ruang Wilayah Samarinda	Perencanaan Kota	Kegiatan rencana tata ruang kota yang menyeluruh berupa kebijakan sektoral dan daerah
2.	Kota Samarinda	Kota terbagi dalam 4 (empat) sub wilayah kota		1. Samarinda Ilir 2. Samarinda Ulu 3. Samarinda Seberang 4. Palaran

No.	Pokok Bahasan	Pemahaman	Pendekatan	Uraian
3.	BWK (Bagian Wilayah Kota)	Berupa ruangan untuk pengelompokan semua fasilitas kota. Terbagi menjadi 14 (empat belas) bagian kota Samarinda	Perencanaan kota	Dimaksudkan untuk mencapai efisiensi kinerja kota dan mengoptimalkan jangkauan pelayanan kegiatan kota
4.	Koridor sungai	Jalan yang menyusuri tepi sungai melintasi beberapa BWK		Terdapat 7 (tujuh) BWK yang dilewati koridor sungai
5.	RTRW Samarinda	Rencana Penggunaan Lahan (<i>land use</i>)		<ol style="list-style-type: none"> 1. Kota lama 2. Pengembangan kota baru 3. Wisata air dan pengamanan sempadan sungai untuk memenuhi RTH
		Arsitektur Fisik Kota	Perancangan kota	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bentuk Bangunan 2. Massa Bangunan 3. Penandaan Kota 4. Kawasan berkarakteristik khusus 5. Elemen kota terkait teori Lynch (1960)
		Bentuk yang bisa diangkat sebagai ciri kota		<ol style="list-style-type: none"> 1. Ukiran Dayak 2. Pesut Mahakam
		Aspek <i>urban design</i>		Belum memiliki ciri khas secara spesifik dan belum digali secara mendalam
		Konsep kota		Kota Samarinda akan dijadikan sebagai Kota Hijau (<i>Garden City</i>), dengan cara mengolah:

No.	Pokok Bahasan	Pemahaman	Pendekatan	Uraian
	RTRW Samarinda	Konsep kota	Perancangan kota	<ol style="list-style-type: none"> 1. R. terbuka sepanjang sungai 2. R. terbuka koridor jalan 3. R. terbuka bangunan 4. R.terbuka kota 5. R. terbuka khusus
KESIMPULAN	<p>Kota Samarinda terbagi dalam 4 (empat) sub wilayah kota dan terbentuk dalam 14 (empat belas) BWK. Ada 7 (tujuh) BWK yang dilewati koridor sungai Mahakam yang akan mempengaruhi kebijakan penataan fisiknya. Pendekatan perencanaan kota terkait RTRW Samarinda mengarah pada penggunaan lahan kota. Sedangkan pendekatan perancangan kotanya mengarah pada teori Lynch (1960) mengenai elemen kota dan konsep kota Samarinda menjadi <i>Garden City</i> dengan cara mengolah ruang terbukanya dan sempadan sungainya agar bisa memenuhi syarat RTH (30 %).</p>			

Sumber: Tinjauan Pustaka, 2014

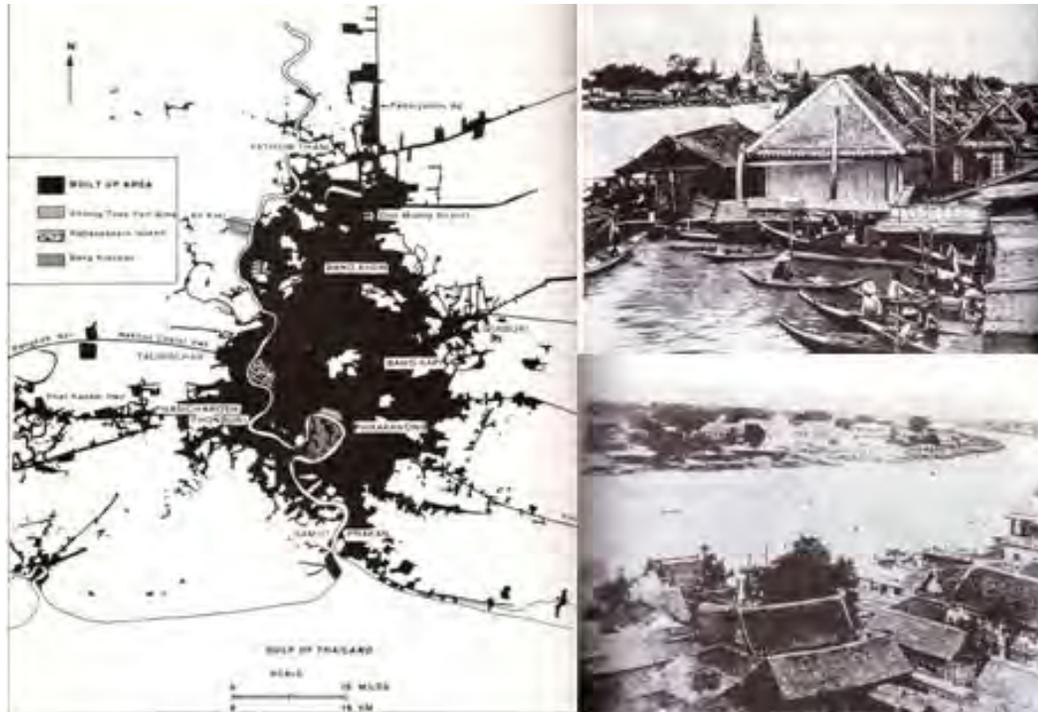
2.4. Kajian Preseden.

Kota Samarinda perlu diperbandingkan dengan kota lainnya melalui studi preseden. Pendekatan kota yang dijadikan studi preseden mengarah pada kesamaan kotanya dengan kota Samarinda terhadap keberadaan sungai yang membelah kotanya dengan ciri khas lebar dan panjang sungai yang cukup luas. Adapun kota yang dipilih ini berdasarkan studi literatur dan tinjauan kondisi fisik di lapangan. Kota ini dapat mewakili kota-kota yang berada di Asia dan kota-kota di Indonesia yang berperan sebagai ibukota provinsi.

2.4.1. Bangkok.

Kota ini mempunyai struktur wilayah geografi hampir sama seperti kota Samarinda sebagai kota tepi sungai. Dengan demikian bisa dipelajari mengenai sejarah transformasi penggunaan sungai sebagai fasilitas lalu lintas utama sampai mengembangkan prasarana darat dan jembatan untuk menghubungkan wilayahnya, termasuk sistem penataan tepi sungainya sendiri dengan arah orientasi berhadapan dengan sungai dan daratan mengarah pada koridor jalannya. Kota Bangkok mempunyai kesamaan dengan kota Samarinda, yaitu:

1. Adanya sungai Chao Phraya yang berada ditengah kota.
2. Permukiman penduduk berawal pada tepi sungai dengan sistem rumah rakit/apung.
4. Merupakan bekas kerajaan
5. Sungai menjadi sumber kehidupan dan transportasi utama.



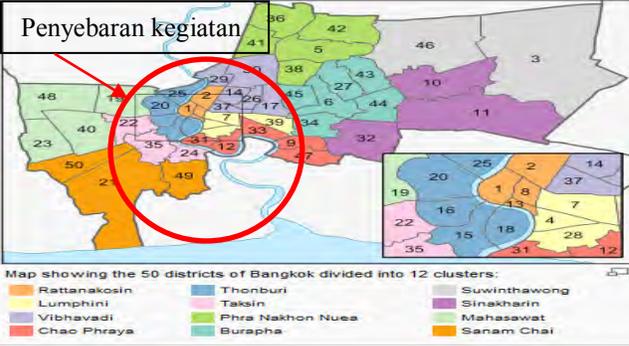
Gambar 2.7. Peta Bangkok dan foto kondisi rumah/tepi sungai, sumber: Askew (1994)

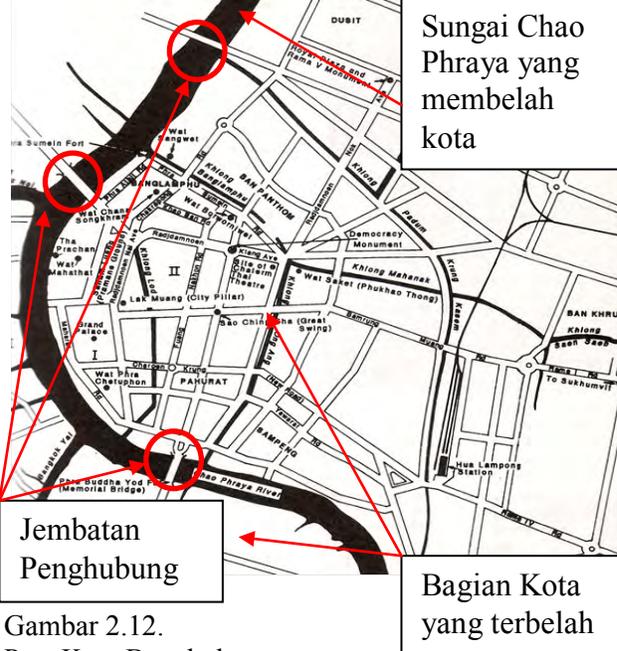
Menurut Askew (1994) proses urbanisasi merupakan hal penting terjadinya perubahan di Asia Tenggara berdampak pada lingkungan dan kualitas hidup masyarakat. Hal ini akan mempengaruhi tingkat perkembangan yang ada pada kota-kota besar seperti halnya Bangkok. Berdasarkan penjelasan Askew (1994) kota ini berada pada dataran rendah lembah sungai dengan ketinggian 0-1 meter di atas permukaan laut dan mudah terkena banjir. Pada abad ke-19 kondisi Bangkok berupa pemandangan sungai dengan rumah mengapung beserta kuil-kuilnya yang teduh merupakan daya tarik bagi pengunjung asing. Secara fisik tahun-tahun awal berdirinya Bangkok berpusat pada kuil sebagai pusat populasi masyarakat untuk beribadah, belajar dan rekreasi. Kegiatan tani dan kebun terbagi-bagi diluar benteng istana mengikuti pinggir sungai yang dipakai sebagai jalur aktifitas berdagang. Kemudian berangsur-angsur Bangkok mengalami perubahan setelah adanya kontak dengan budaya barat dengan berkembangnya beberapa distrik yang mempunyai karakteristik dan fungsi kegiatan tersendiri..

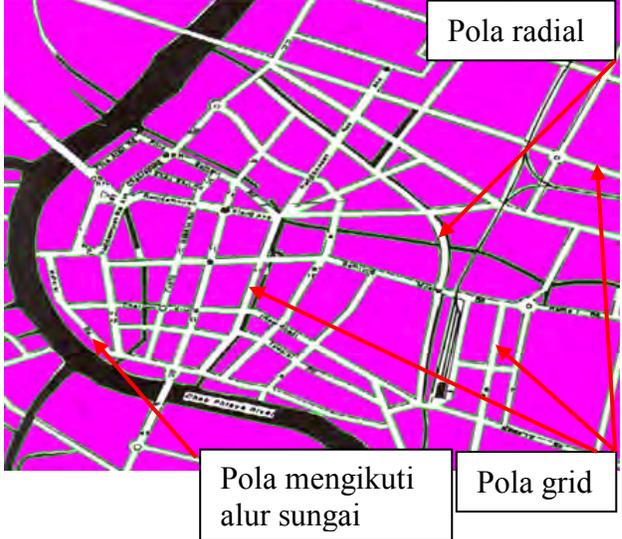
Bila dikaitkan dengan beberapa teori terpilih, maka belajar dari kota Bangkok sebagai obyek studi preseden dapat disimpulkan beberapa hal berikut ini.

Tabel 2.6. Penerapan Teori pada Studi Preseden kota Bangkok.

Teori	Komponen terkait	Studi Preseden
<p>Babcock (1932), Bentuk Poros</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Daerah yang dilalui jalur transportasi 2. Perkembangan fisik pada daerah ini akan berbeda 	 <p>Jalan poros sebagai jalur transportasi</p>  <p>Perkembangan fisik kota</p> <p>Perkembangan fisik kota</p>  <p>Jalan poros sebagai jalur transportasi</p> <p>Gambar 2.8. Jalur transportasi dan perkembangan fisik kota Bangkok, sumber: Dokumentasi Pribadi.</p> <p>Kota Bangkok membuat poros jalan untuk mengembangkan fisik daerahnya pada jalur transportasi yang dilaluinya.</p>

Teori	Komponen terkait	Studi Preseden
<p>RD. McKenzie, C. Harris dan E. Ullman (1945), Bentuk Pusat Lipat Ganda</p>	<p>Adanya pusat kegiatan yang banyak</p>	<p>Penyebaran kegiatan</p>  <p>Gambar 2.9. Peta Kota Bangkok, sumber: www.bangkok-maps.com</p> <p>Bentuk ini didapatkan pada peta kota Bangkok dengan adanya penyebaran zona kegiatan yang sejenis dengan lokasi yang berbeda dan tidak memusat.</p>
<p>Robert M. Haig (1926), Sjafrizal (2012), Sewa Lahan</p>	<p>Sewa lahan atau sewa tanah ditentukan oleh:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lokasi 2. Topografi 3. Prasarana jalan 4. Aksesibilitas 	 <p>Gambar 2.10. Areal kegiatan perbelanjaan toserba dan pertokoan di Bangkok, sumber : Dokumentasi Pribadi.</p> <p>Pada kondisi fisik kota terutama pada daerah keramaian menjadikan sewa lahan menjadi kompetitif dan mahal.</p>

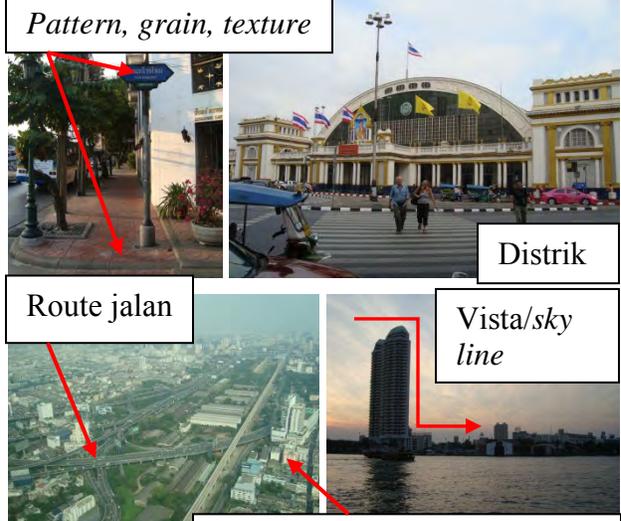
Teori	Komponen terkait	Studi Preseden
<p>Yunus (2002), Nilai Lahan</p>	<p>Nilai lahan berkaitan erat dengan penggunaan lahan dalam hal:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kesuburan Tanah (pertanian) 2. Lingkungan 3. Drainase 4. Keberadaan lokasi 5. Aksesibilitas 	 <p>Gambar 2.11. Daerah komersial di Bangkok, sumber : Dokumentasi Pribadi.</p> <p>Pada daerah kota tidak didapat pengaruh kesuburan tanah terhadap kenaikan nilai lahan, yang ada karena adanya peningkatan lingkungan, drainase dan kemudahan jangkauan aksesibilitas.</p>
<p>Nelson (1908), Ekspresi Keruangan Morfologi Kota</p>	<p>Salah satu bentuk ekspresi keruangan morfologi kota adalah bentuk tidak kompak yang dikarenakan terbelah secara geografis dengan adanya sungai</p>	 <p>Gambar 2.12. Peta Kota Bangkok, sumber: Askew (1994)</p> <p>Pada peta menunjukkan kota Bangkok terbelah menjadi 2 (dua) bagian karena terdapat sungai dengan dihubungkan oleh beberapa jembatan. Bangkok berangkat dari permukiman penduduk yang berada ditepi sungai Chao Phraya yang mencerminkan kota yang tumbuh secara alami dan tidak terencana sebelumnya.</p>

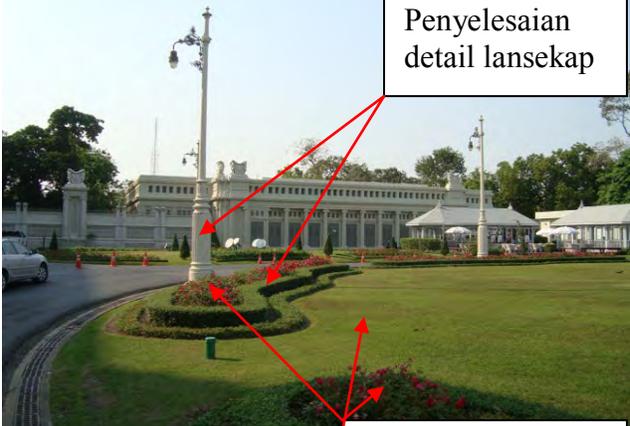
Teori	Komponen terkait	Studi Preseden
<p>Northam (1975), Pola Jalan sebagai indikator Morfologi Kota</p>	<p>Ditinjau dari segi geografi, maka pola jalan dalam kota terbagi dalam:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak Teratur 2. Radial Konsentris 3. Grid 	 <p>Gambar 2.13. Peta Kota Bangkok, sumber: Askew (1994) Melihat pada peta terdapat pola jalan menunjukkan kombinasi bentuk grid, radial dan sedikit tidak teratur akibat sisi tepian sungai yang membelok mengikuti bentuk alam.</p>
<p>Kevin Lynch (1960), Struktur dan Identitas, merupakan suatu perasaan terhadap apa yang dilakukan</p>	<p>1. Tempat</p>	 <p>Gambar 2.14. Areal bangunan konservasi di kota Bangkok, sumber: Dokumentasi pribadi.</p> <p>Kota Bangkok mampu memilih tempat strategis terutama pada tempat khusus untuk dapat mengolah struktur dan menampilkan identitas tersendiri sebagai penanda adanya areal bangunan yang spesifik.</p>

Teori	Komponen terkait	Studi Preseden
	<p>2. Cara</p>	 <p>Pengolahan elemen lansekap, unsur air dan penonjolan struktur</p> <p>Gambar 2.15. Situs Budaya dan jembatan penghubung, sumber: Dokumentasi pribadi.</p> <p>Kota Bangkok mempunyai cara tersendiri mengungkapkan identitas kotanya. dengan menggali potensi budaya daerahnya sendiri dan potensi sungainya dengan menonjolkan jembatan penghubung.</p>
	<p>3. Warna</p>	 <p>Pewarnaan pada gerbang</p> <p>Gambar 2.16. Gerbang masuk kesuatu kawasan atau distrik di kota Bangkok, sumber: Dokumentasi pribadi.</p> <p>Kota Bangkok berhasil menampilkan gagasan pewarnaan pada gerbang masuk yang bisa menonjolkan identitas kedaerahan suatu kawasan tertentu.</p>

Teori	Komponen terkait	Studi Preseden
<p>Kevin Lynch (1960), Kemampuan menimbulkan kesan mengarah kebentuk Kota</p>	<p>1. <i>Pathways</i></p>	 <p>Penghijauan median tengah dan tepi sungai</p> <p>Ruang luar jalan</p> <p>Koridor anak sungai</p> <p>Gambar 2.17. Jalan 2 (dua) jalur di tengah kota dan tepi anak sungai di Bangkok, sumber: Dokumentasi pribadi.</p>
	<p>2. <i>Nodes</i></p>	 <p><i>Nodes</i> bentuk tugu</p> <p><i>Nodes</i> bentuk taman</p> <p>Gambar 2.18. Persimpangan jalan di kota Bangkok, sumber: Dokumentasi pribadi.</p>

Teori	Komponen terkait	Studi Preseden
	3. Distrik	 <p data-bbox="938 457 1432 541">Kegiatan kios souvenir dan kuliner yang memberikan ciri khusus.</p> <p data-bbox="815 730 1432 835">Gambar 2.19. Kawasan spesifik kota Bangkok, sumber: Dokumentasi pribadi.</p>
	4. <i>Landmark</i>	 <p data-bbox="815 1094 1252 1178">Megah dan berkesan menonjol untuk sebuah <i>landmark</i></p> <p data-bbox="992 1472 1432 1556">Pencapaian skala monumental agar bisa dilihat dari jauh</p> <p data-bbox="815 1556 1432 1661">Gambar 2.20. <i>Landmark</i> ditengah kota Bangkok, sumber: Dokumentasi pribadi.</p>

Teori	Komponen terkait	Studi Preseden
	<p>5. <i>Edge</i></p>	 <p>Pembatas kawasan dalam bentuk dinding masif atau elemen air</p> <p>Gambar 2.21. Tepi pembatas kawasan situs budaya di kota Bangkok, sumber: Dokumentasi pribadi</p> <p>Kota Bangkok sudah memberikan kesan pada pengolahan elemen <i>pathways, nodes, district, landmark dan edge</i> sesuai dengan fungsi kegiatannya masing-masing.</p>
<p>Spreiregen (1965), melengkapi teori Kevin Lynch (1960)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Land Form</i> 2. Iklim setempat 3. Besaran/Kepadatan 4. Distrik 5. <i>Pattern, grain, texture</i> 6. <i>Route</i> 7. <i>Vista/Sky line</i> 	 <p><i>Pattern, grain, texture</i></p> <p>Distrik</p> <p>Route jalan</p> <p>Vista/sky line</p> <p>Besaran/kepadatan bangunan</p> <p>Gambar 2.22. Pengolahan fisik kota di kota Bangkok, sumber: Dokumentasi pribadi.</p>

Teori	Komponen terkait	Studi Preseden
		Kota Bangkok sudah menyelesaikan sebagian elemen perkotaannya dengan menerapkan teori Spreiregen (1965) pada <i>pattern, grain, texture</i> , distrik, route jalan, <i>vista/sky line</i> dan kepadatan bangunan.
Spreiregen (1965), Sintesa Bentuk dan Masa Bangunan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Skala 2. Ruang Kota 3. Massa Kota 	 <p>Gambar 2.23. Pengolahan skala, ruang dan massa bangunan di kota Bangkok, sumber: Dokumentasi pribadi.</p> <p>Kota Bangkok sudah memperhatikan skala bangunan, besaran ruang kota terhadap lingkup kegiatan dan dimensi massa kota.</p>
Spreigen, (1965), Ruang Terbuka dan Ruang Kota	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kualitas Penyelesaian detail Bahan 	 <p>Gambar 2.24. Pengolahan ruang terbuka terhadap kualitas penyelesaian detail bahan, sumber: Dokumentasi pribadi.</p>

Teori	Komponen terkait	Studi Preseden
	<p data-bbox="493 436 773 468">2. Aktifitas didalamnya</p>	<p data-bbox="821 275 1446 405">Kota Bangkok dalam pengolahan ruang terbuka berupa lansekap sudah memperhatikan macam dan jenis vegetasinya yang diolah bersama elemen lansekap lainnya.</p>  <p data-bbox="834 804 1256 835">Kegiatan di dalam ruang terbuka</p>  <p data-bbox="813 1052 1442 1182">Gambar 2.25. Pengolahan ruang terbuka kota terhadap aktifitas publik yang berada di dalamnya di kota Bangkok, sumber: Dokumentasi pribadi.</p> <p data-bbox="813 1220 1442 1283">Kota Bangkok sudah bisa membuat ruang kota yang menampung semua fungsi kegiatan yang diperlukan.</p>
<p data-bbox="264 1314 451 1476">Camillo Sitte (1945), mengenai pencapaian skala bangunan</p>	<p data-bbox="488 1314 797 1413">Perbandingan $1 \leq D/H \leq 2$ untuk mencapai skala dan jarak pandang yang ideal</p>	 <p data-bbox="834 1619 1333 1686">Pencapaian skala ideal dengan mengulang bangunan berkesan megah</p>

Teori	Komponen terkait	Studi Preseden
		 <p data-bbox="821 573 1442 703">Gambar 2.26. Pengolahan skala bangunan Bandara Udara di kota Bangkok, sumber: Dokumentasi pribadi.</p> <p data-bbox="821 737 1442 867">Kota Bangkok sudah mempertimbangkan perbandingan jarak dan tinggi bangunan pada bangunan Bandara Udara kota Bangkok yang bersifat monumental.</p>

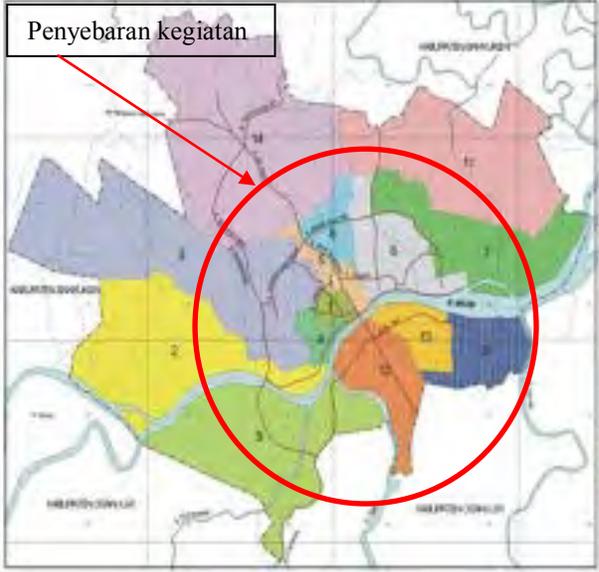
Sumber: Tinjauan Pustaka, 2014

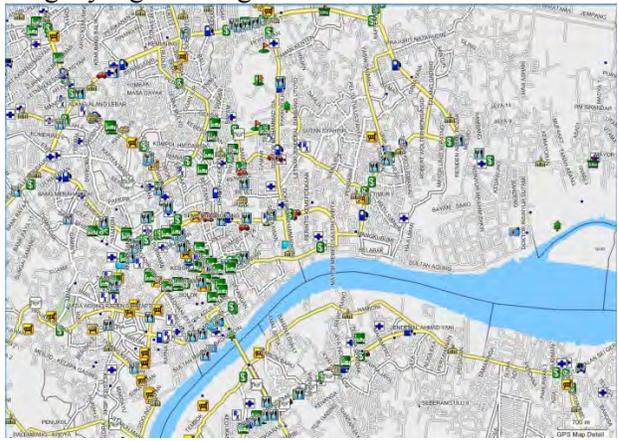
Penerapan teori diatas dapat terlihat bahwasanya kota Bangkok mempunyai suatu keunggulan dalam menata kotanya dan sudah sangat maju perkembangan kotanya.

2.4.2. Palembang.

Kota ini berada di pulau Sumatera dan mempunyai struktur wilayah geografi hampir sama seperti kota Samarinda. Palembang cukup maju perkembangan kotanya sebagai ibu kota provinsi Sumatera Selatan dan setara dengan kota Samarinda sebagai ibukota provinsi Kalimantan Timur dengan banyaknya permasalahan pada permukiman penduduk ditepi sungai. Sedangkan hasil yang diperoleh dari studi preseden kota Palembang dapat diuraikan berikut ini dengan melakukan tinjauan lapangan berdasarkan data melalui www.google.com.

Tabel 2.7. Penerapan Teori pada Studi Preseden kota Palembang.

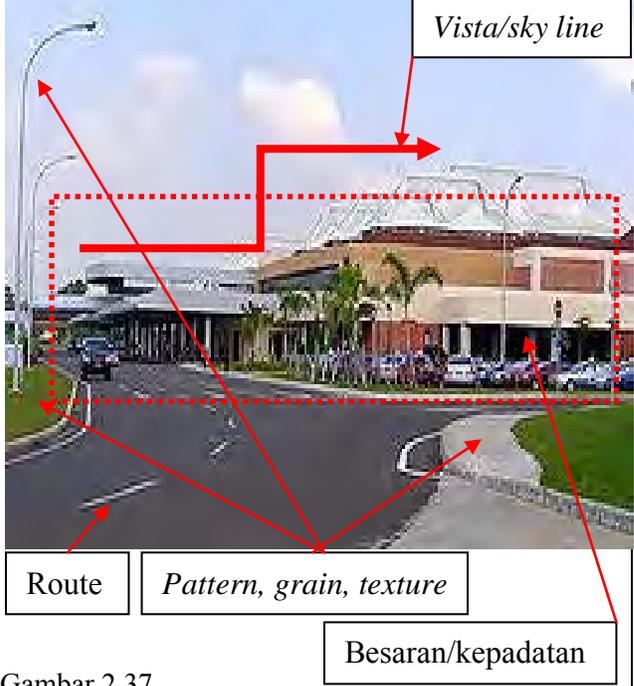
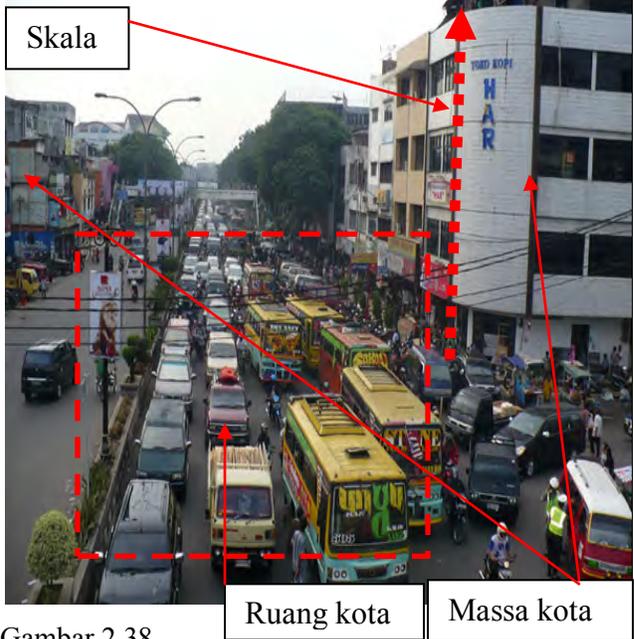
Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
<p>Babcock (1932) dalam Yunus (2002), Bentuk Poros</p>	<p>1. Daerah yang dilalui jalur transportasi 2. Perkembangan fisik pada daerah ini akan berbeda</p>	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">Perkembangan fisik kota</div>  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 10px;">Jalan poros sebagai jalur transportasi</div> </div> <p>Gambar 2.27. Poros jalan jembatan Ampera kota Palembang, sumber: www.palembang-musi.blogspot.com</p> <p>Kota Palembang memanfaatkan jembatan Ampera sebagai sebuah poros jalan untuk mengembangkan daerah yang berseberangan sungai.</p>
<p>RD. McKenzie, C. Harris dan E. Ullman (1945) dalam Yunus (2002), Bentuk Pusat Lipat Ganda</p>	<p>Adanya pusat kegiatan yang banyak</p>	<div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 10px;">Penyebaran kegiatan</div>  </div> <p>Gambar 2.27. Peta Kota Palembang. Sumber: www.petapalembang.com</p> <p>Melihat pada peta kota Palembang bentuk ini didapatkan disini. Sungai sangat berpengaruh terhadap penyebaran kegiatan sehingga terdapat zona kegiatan yang sejenis dengan lokasi yang tersebar tidak memusat.</p>

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
Robert M. Haig (1926) dalam Yunus (2002), Sjafrizal (2012), Sewa Lahan	Sewa lahan atau sewa tanah ditentukan oleh: 1. Lokasi 2. Topografi 3. Prasarana jalan 4. Aksesibilitas	Melihat kondisi fisik kota Palembang, daerah keramaian atau pusat kegiatan berada sekitar kawasan jembatan Ampera. Sewa lahan menjadi sangat kompetitif di kawasan ini.
Yunus (2002), Nilai Lahan	Nilai lahan berkaitan erat dengan penggunaan lahan dalam hal: 1. Kesuburan Tanah (pertanian) 2. Lingkungan 3. Drainase 4. Keberadaan lokasi 5. Aksesibilitas	Pusat kegiatan berada disekitar jembatan Ampera. Nilai lahan menjadi tinggi didaerah sekitarnya dengan diiringi peningkatan lingkungan, drainase dan kemudahan aksesibilitas.
Nelson (1908) dalam Yunus (2002), Ekspresi Keruangan Morfologi Kota	Salah satu bentuk ekspresi keruangan morfologi kota adalah bentuk tidak kompak yang dikarenakan terbelah secara geografis dengan adanya sungai	Melihat pada peta, termasuk bentuk tidak kompak dalam katagori bentuk terbelah karena terdapat sungai yang membagi kota tersebut.
Northam (1975) dalam Yunus (2002), Pola Jalan sebagai indikator Morfologi Kota		 <p data-bbox="824 1417 1247 1486">Gambar 2.28. Peta Kota Palembang. Sumber: www.petapalembang.com</p> <p data-bbox="824 1518 1442 1654">Melihat pada peta, pola jalan menunjukkan dominasi bentuk grid dan sedikit tidak teratur akibat sisi tepian sungai yang membelok mengikuti bentuk alam.</p>

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
<p>Kevin Lynch (1960), Struktur dan Identitas, merupakan suatu perasaan terhadap apa yang dilakukan</p>	<p>1. Tempat</p>	 <p>Tempat tambatan Perahu pada tepi sungai yang menjadi Ciri khas</p> <p>Gambar 2.29. Tempat dipinggir sungai Musi yang menunjukkan identitas kota tepi sungai di kota Palembang, sumber: www.palembang-musi.blogspot.com</p>
	<p>2. Cara</p>	 <p>Cara mengolah bias lampu pada air mancur di tepi sungai</p> <p>Gambar 2.30. Cara mengolah struktur elemen air sungai untuk mendapatkan identitas di kota Palembang, sumber: www.palembang-musi.blogspot.com</p>
	<p>3. Warna</p>	 <p>Penonjolan warna pada fasad ruko</p> <p>Gambar 2.31. Pengkayaan warna pada ruang kota dibawah jembatan Ampera di kota Palembang, sumber: www.palembang-musi.blogspot.com</p>

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
	Kota Palembang mempunyai cara mengolah skala dan bentukan masa bangunan dan lingkungannya yang difokuskan pada kawasan jembatan Ampera, juga tempat yang dipilih untuk menonjolkan struktur dan warna yang menunjukkan identitasnya sebagai kota tepian sungai.	
Kevin Lynch (1960), Kemampuan menimbulkan kesan mengarah kebentuk Kota	1. <i>Pathways</i>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="816 415 1144 468" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">Penghijauan tepi jalan</div> <div data-bbox="1144 415 1453 468" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">Ruang luar</div> </div>  <div data-bbox="1144 720 1453 772" style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 10px;">Median tengah jalan</div> <p data-bbox="816 762 1453 856">Gambar 2.32. Sirkulasi jalan raya 2 (dua) jalur di kota Palembang, sumber: www.palembang-musi.blogspot.com</p>
	2. <i>Nodes</i>	 <div data-bbox="1044 1245 1422 1308" style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 10px;"><i>Nodes</i> berupa air mancur</div> <p data-bbox="816 1287 1453 1423">Gambar 2.33. Persimpangan jalan kota pada kawasan jembatan Ampera di kota Palembang, sumber: www.palembang-musi.blogspot.com</p>
	3. <i>District</i>	 <div data-bbox="1027 1791 1442 1843" style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 10px;">Areal khusus kegiatan pasar</div> <p data-bbox="816 1822 1453 1919">Gambar 2.34.</p>

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
		<p>Pusat kegiatan spesifik berupa pasar di kota Palembang, sumber: www.palembang-musi.blogspot.com</p>
	<p>4. <i>Landmark</i></p>	 <p>Dapat dilihat dari jauh sebagai penanda</p> <p>Gambar 2.35. Penyelesaian Landmark didepan masjid Agung Sultan Mahmud di kota Palembang, sumber: www.palembang-musi.blogspot.com</p>
	<p>5. <i>Edges</i></p>	 <p>Pembatas ruang kota bagian atas dan bawah</p> <p>Gambar 2.36. Batas kegiatan atas dan bawah jembatan Ampera di kota Palembang, sumber: www.palembang-musi.blogspot.com</p>
<p>Ciri khas kota Palembang terfokus pada jembatan Ampera sebagai satu-satunya jembatan penghubung. Pada kawasan ini elemen <i>pathways</i>, <i>nodes</i> dan <i>landmark</i> terolah baik, <i>district</i> dan <i>edge</i> belum maksimal penerapannya.</p>		

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
<p>Spreiregen (1965), melengkapi teori Kevin Lynch (1960)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Landform 2. Iklim setempat 3. Besaran/Kepadatan 4. Distrik 5. <i>Pattern, grain, texture</i> 6. <i>Route</i> 7. <i>Vista/Sky line</i> 	 <p>Gambar 2.37. Bandara udara Sultan Mahmud Badaruddin II, di kota Palembang, sumber: www.palembang-musi.blogspot.com</p> <p>Kota Palembang belum menyelesaikan elemen perkotaannya secara keseluruhan pada bagian kotanya.</p>
<p>Spreiregen (1965), Sintesa Bentuk dan Massa Bangunan</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Skala 2. Ruang Kota 3. Massa Kota 	 <p>Gambar 2.38.</p>

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
		<p>Sintesa bentuk dan massa bangunan dengan mengolah faktor skala, ruang kota dan massa kota di kota Palembang, sumber: www.palembang-musi.blogspot.com</p>
<p>Spreiregen (1965), Ruang Terbuka dan Ruang Kota</p>	<p>1. Kualitas Penyelesaian detail Bahan</p> <p>2. Aktifitas didalamnya</p>	<div data-bbox="824 415 1442 636"> </div> <div data-bbox="959 636 1425 684" data-label="Text"> <p>Penyelesaian bentuk monumental</p> </div> <div data-bbox="824 684 1442 1056"> </div> <div data-bbox="1024 1024 1425 1115" data-label="Text"> <p>Penyelesaian lampu untuk menonjolkan bentuk</p> </div> <p>Gambar 2.39. Jembatan Ampera yang membentuk ruang terbuka yang berada dibawahnya dengan penyelesaian detail bahannya, sumber: www.palembang-musi.blogspot.com</p> <div data-bbox="824 1266 1442 1822"> </div> <div data-bbox="1008 1276 1425 1392" data-label="Text"> <p>Kegiatan sekitar ruang terbuka jalan pada daerah komersial menuju jembatan Ampera.</p> </div> <p>Gambar 2.40.</p>

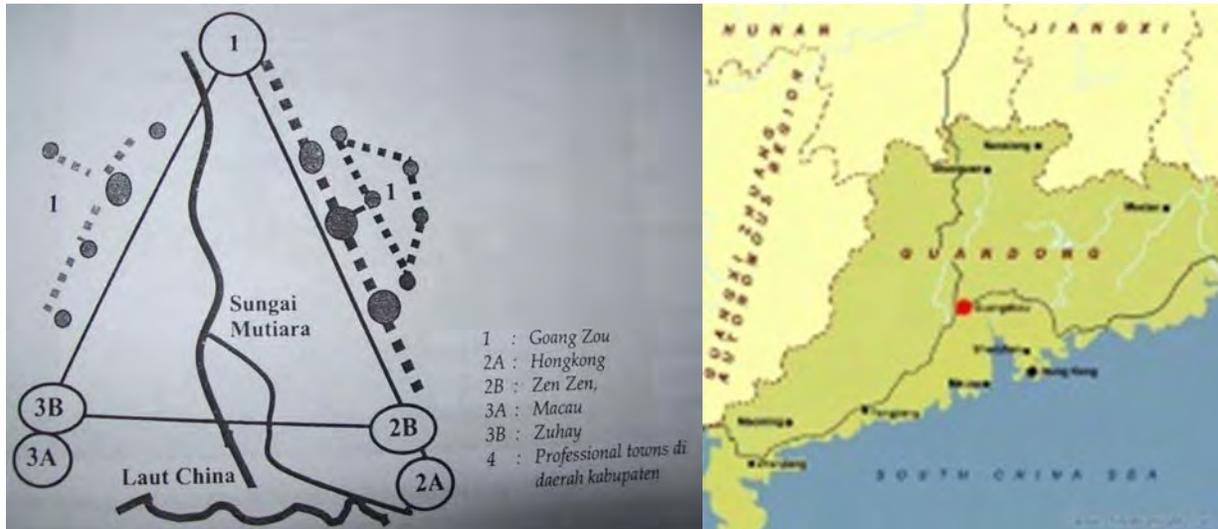
Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
		Aktifitas yang terjadi pada ruang kota di Palembang Sumber: www.palembang-musi.blogspot.com .
Camillo Sitte (1945), Skala	Perbandingan $1 \leq D/H \leq 2$ untuk mencapai skala dan jarak pandang yang ideal	 <p data-bbox="1032 947 1442 1066">Pencapaian skala agar jarak pandang bisa melihat semuanya</p> <p data-bbox="824 1073 1442 1203">Gambar 2.41. Pengolahan skala bangunan pada Kantor Walikota Palembang, sumber: www.palembang-musi.blogspot.com</p>

Sumber: Tinjauan Pustaka, 2014

2.4.3. Guangzhou.

Kota ini mempunyai struktur wilayah geografi hampir sama seperti kota Samarinda sebagai kota tepi sungai. Menurut Xu (2003) kota Guangzhou mempunyai sejarah yang cukup panjang sampai 2100 tahun lamanya. Guangzhou saat ini merupakan sebuah pusat kota yang masuk dalam wilayah cepat tumbuh dalam segi tiga kota besar dalam kawasan negara China. Selain Guangzhou yang termasuk dalam segi tiga wilayah tersebut adalah Hongkong yang berdekatan dengan kota Shenzhen dan kota Macau yang berdekatan dengan kota Zuhay. Kota-kota ini terletak di muara sungai Pearl. Segi tiga wilayah Pearl Delta menjadi wilayah perkembangan Republik Rakyat China yang merupakan *urban region* yang terbentuk oleh kota-kota kecil yang dipacu oleh kekuatan global. Guangzhou atau Canton merupakan ibukota provinsi Guangdong di utara (hulu sungai Pearl). Tata kota ini secara perlahan mengalami perubahan drastis dari sebuah bentuk yang teratur menjadi tersebar. Dengan demikian dalam

persaingan ekonomi global di masa depan kota ini berusaha memperbaiki kotanya dengan cara membuat kebijakan baru dalam penggunaan sumber alam beserta penggunaan lahannya dan mengembangkan prasarana infrastruktur untuk menghubungkan daerah baru dan daerah lama dengan menjaga dan mengkonservasi budaya lokalnya (etnik).

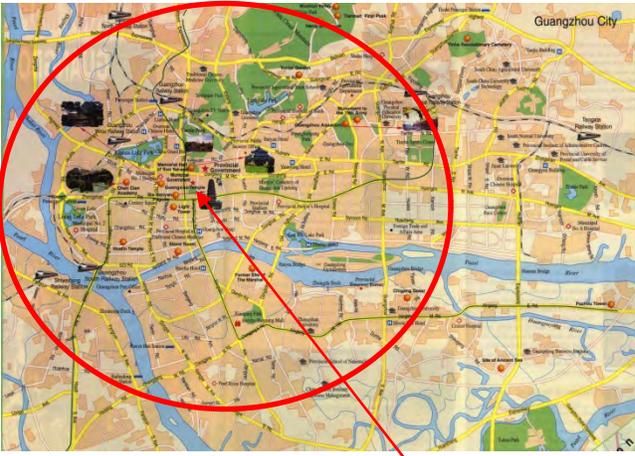


Gambar 2.42. Peta Wilayah Segi Tiga Delta sungai Pearl-China, sumber: Soetomo (2013) & www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm

Bila dikaitkan dengan beberapa teori terpilih, maka belajar dari kota Guangzhou sebagai obyek studi preseden dapat disimpulkan berikut ini.

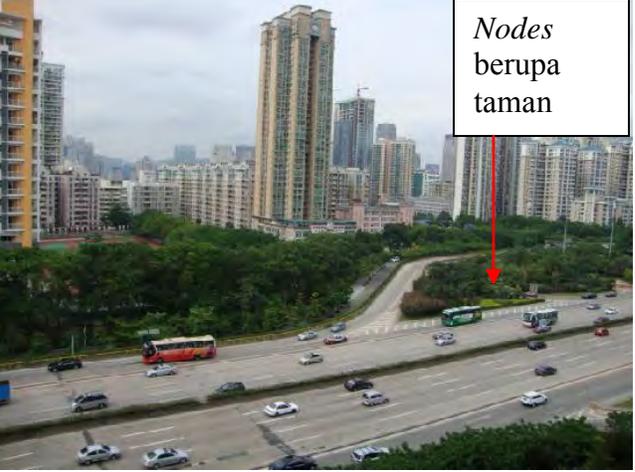
Tabel 2.8. Penerapan Teori pada Studi Preseden kota Guangzhou.

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
Babcock (1932), Bentuk Poros	<ol style="list-style-type: none"> 1. Daerah yang dilalui jalur transportasi 2. Perkembangan fisik pada daerah ini akan berbeda 	 <p data-bbox="1159 1402 1414 1472">Jalan poros sebagai Jalur transportasi</p> <p data-bbox="1070 1772 1395 1803">Perkembangan fisik kota</p> <p data-bbox="818 1808 1435 1900">Gambar 2.43. Poros jalan dan jembatan layang Guangzhou, sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm</p>

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
		Kota Guangzhou memanfaatkan jalur transportasi untuk mengembangkan fisik kotanya.
RD. McKenzie, C. Harris dan E. Ullman (1945), Bentuk Pusat Lipat Ganda	Adanya pusat kegiatan yang banyak	 <p data-bbox="1057 842 1443 898" style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">Perkembangan fisik kota</p> <p data-bbox="821 926 1435 1024">Gambar 2.44. Peta Kota Guangzhou, sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm</p> <p data-bbox="821 1062 1443 1224">Melihat pada peta kota Guangzhou bentuk ini didapatkan disini. Sungai sangat berpengaruh terhadap penyebaran kegiatan sehingga terdapat zona kegiatan yang sejenis dengan lokasi yang berbeda.</p>
Robert M. Haig (1926), Sjafrizal (2012), Sewa Lahan	Sewa lahan atau sewa tanah ditentukan oleh: <ol style="list-style-type: none"> 1. Lokasi 2. Topografi 3. Prasarana jalan 4. Aksesibilitas 	Melihat kondisi fisik kota Guangzhou, daerah keramaian atau pusat kegiatan berada sekitar kawasan jalur transportasi. Sewa lahan menjadi sangat kompetitif di kawasan ini.
Yunus (2002), Nilai Lahan	Nilai lahan berkaitan erat dengan penggunaan lahan dalam hal: <ol style="list-style-type: none"> 1. Kesuburan Tanah (pertanian) 2. Lingkungan 3. Drainase 4. Keberadaan lokasi 5. Aksesibilitas 	Pusat kegiatan berada disekitar jalur transportasi. Nilai lahan menjadi tinggi didaerah sekitarnya dengan diiringi peningkatan lingkungan, drainase dan kemudahan aksesibilitas.

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
Nelson (1908), Ekspresi Keruangan Morfologi Kota	Salah satu bentuk ekspresi keruangan morfologi kota adalah bentuk tidak kompak yang dikarenakan terbelah secara geografis dengan adanya sungai	Melihat pada peta, termasuk bentuk tidak kompak dalam katagori bentuk terbelah karena terdapat sungai yang membagi kota tersebut menjadi bagian utara dan selatan. 
Northam (1975), Pola Jalan sebagai indikator Morfologi Kota	Ditinjau dari segi geografi, maka pola jalan dalam kota terbagi dalam: 1. Tidak Teratur 2. Radial Konsentris 3. Grid	Gambar 2.45. Peta Kota Guangzhou, sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm Melihat pada peta, pola jalan menunjukkan dominasi bentuk grid dan sedikit tidak teratur akibat sisi tepian sungai yang membelok mengikuti bentuk alam.
Kevin Lynch (1960), Struktur dan Identitas, merupakan suatu perasaan terhadap apa yang dilakukan	1. Tempat	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="813 1073 1133 1312"> <p>Tepi anak sungai</p>  </div> <div data-bbox="1138 1073 1446 1312"> <p>Tepi induk sungai</p>  </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  <p>Penyelesaian fisik tepi sungai</p> </div> <p>Gambar 2.46. Lokasi sungai Pearl dan anak sungainya yang menunjukkan identitas kota Guangzhou, sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm</p>

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
	2. Cara	 <p data-bbox="1138 296 1440 375">Sungai Pearl pada Malam hari</p> <p data-bbox="1105 646 1440 726">Cara penempatan lampu yang strategis</p> <p data-bbox="818 695 984 726">Gambar 2.47.</p> <p data-bbox="818 743 1445 877">Pengolahan cahaya lampu bangunan berpadu elemen air sungai untuk mendapatkan identitas di kota Guangzhou, sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm</p>
	3. Warna	 <p data-bbox="818 930 1179 1052">Keseragaman warna pada deretan bangunan dan vegetasi</p> <p data-bbox="818 1482 984 1514">Gambar 2.48.</p> <p data-bbox="818 1518 1445 1612">Pengkayaan warna pada massa bangunan kota di tepi sungai pada kota Guangzhou, sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm</p>
<p data-bbox="483 1650 1445 1812">Kota Guangzhou mempunyai cara mengolah skala dan warna bentukan masa bangunan dan lingkungannya yang difokuskan pada kawasan tepi sungai dan jalur transportasi berupa jalan beserta jembatan layangnya, juga tempat yang dipilih untuk menonjolkan struktur dan warna yang menunjukkan identitasnya sebagai kota bisnis (Lynch, 1960).</p>		

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
<p>Kevin Lynch (1960), Kemampuan menimbulkan kesan mengarah kebentuk Kota</p>	<p>1. <i>Pathways</i></p>	 <p>Ruang luar jalan</p> <p>Penghijauan pada median tengah dan tepi jalan</p> <p>Gambar 2.49. Sirkulasi jalan raya 2 (dua) jalur di kota Guangzhou Sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm</p>
	<p>2. <i>Nodes</i></p>	 <p><i>Nodes</i> berupa taman</p> <p>Gambar 2.50. Perputaran jalan kota pada kawasan jalur transportasi utama di kota Guangzhou, sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm</p>

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
	<p>3. <i>District</i></p>	 <p>Kawasan komersial</p> <p>Gambar 2.51. Pusat kegiatan spesifik berupa areal perbelanjaan di kota Guangzhou, sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm</p>
	<p>4. <i>Landmark</i></p>	 <p>Pencapaian skala monumental agar bisa dilihat dari jauh</p> <p>Gambar 2.52. Penyelesaian Landmark di kota Guangzhou, sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm</p>

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
	<p>5. <i>Edges</i></p>	 <p>Penyelesaian batas wilayah yang belum maksimal</p> <p>Gambar 2.53. Batas kegiatan kawasan modern dan etnik di kota Guangzhou, sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm</p> <p>Ciri khas kota Guangzhou terfokus pada jalur transportasi dan jembatan – jembatan jembatan penghubung tepi sungai. Pada kawasan ini elemen <i>pathways, district dan landmark</i> cukup terolah baik dibandingkan <i>nodes dan edge</i> yang masih belum maksimal.</p>
<p>Spreiregen (1965), melengkapi teori Kevin Lynch (1960)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Landform</i> 2. <i>Iklm setempat</i> 3. <i>Besaran/Kepadatan</i> 4. <i>Distrik</i> 5. <i>Pattern, grain, texture</i> 6. <i>Route</i> 7. <i>Vista/Sky line</i> 	 <p>Vista/sky line</p> <p>Pattern, grain, texture</p> <p>Besaran/kepadatan</p> <p>Route</p> <p>Gambar 2.54. Penyelesaian detail elemen kota di kawasan jalur transportasi utama dan pinggiran sungai di kota Guangzhou, sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm</p>

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
		Kota Guangzhou sudah menyelesaikan sebagian elemen perkotaanya secara keseluruhan pada bagian kotanya..
Spreiregen (1965), Sintesa Bentuk dan Massa Bangunan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Skala 2. Ruang Kota 3. Massa Kota 	<div data-bbox="815 413 1446 846" data-label="Image"> <p data-bbox="815 413 1024 470">Massa kota</p> <p data-bbox="1110 793 1320 846">Ruang kota</p> <p data-bbox="1320 793 1446 846">Skala</p> </div> <p data-bbox="815 852 1446 1016">Gambar 2.55. Sintesa bentuk dan massa bangunan dengan mengolah faktor skala, ruang kota dan massa bangunan di kota Guangzhou, sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm</p>
Spreiregen (1965), Ruang Terbuka dan Ruang Kota	<ol style="list-style-type: none"> 3. Kualitas Penyelesaian detail Bahan 	<div data-bbox="815 1066 1446 1759" data-label="Image"> <p data-bbox="1122 1339 1442 1465">Pengolahan material koridor penghubung dan lansekap</p> </div> <p data-bbox="815 1766 1446 1890">Gambar 2.56. Guangzhou University yang membentuk ruang terbuka dengan penyelesaian detail bahannya, sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm</p>

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
	<p>4. Aktifitas didalamnya</p>	<div data-bbox="815 279 1446 657" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="1133 594 1442 680" data-label="Caption"> <p>Kegiatan spesifik dalam koridor jalan</p> </div> <p data-bbox="815 657 1446 800"> Gambar 2.57. Aktifitas yang terjadi pada ruang kota di Guangzhou, sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm </p> <p data-bbox="483 810 1446 947"> Penerapan sintesa bentuk, masa bangunan, ruang terbuka dan ruang kota pada kota Guangzhou sudah memperhatikan faktor skala bangunan, besaran ruang kota terhadap lingkup kegiatan yang ada didalamnya dan dimensi masa kota yang diatur dalam kualitas penyelesaian didalamnya. </p>
<p>Camillo Sitte (1945), Skala</p>	<p>Perbandingan $1 \leq D/H \leq 2$ untuk mencapai skala dan jarak pandang yang ideal</p>	<div data-bbox="815 1031 1446 1287" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="815 1266 1268 1352" data-label="Caption"> <p>Pencapaian skala ideal untuk menonjolkan kawasan</p> </div> <div data-bbox="815 1352 1446 1566" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="815 1566 1446 1665"> Gambar 2.58. Bandara Udara Guangzhou, sumber: www.worldfacts.us/China-GuangZhou.htm </p>

Sumber: Tinjauan Pustaka, 2014

2.4.4. Banjarmasin.

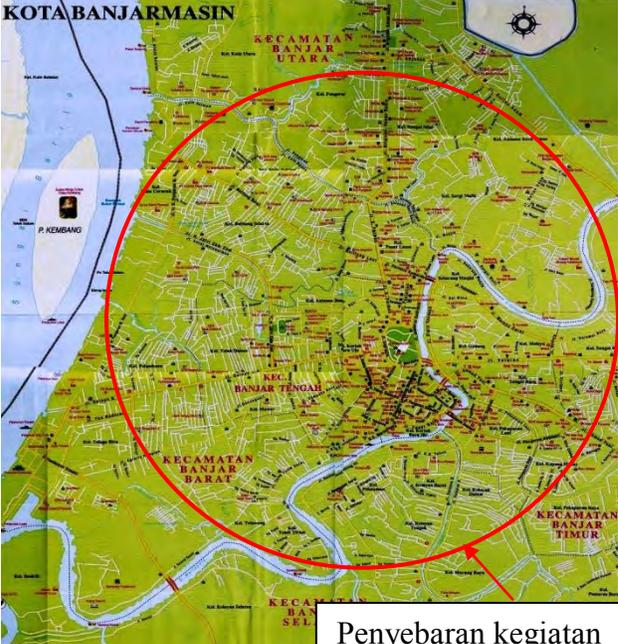
Kota ini juga berada di pulau Kalimantan masuk dalam wilayah Kalimantan Selatan dengan kapasitas sebagai ibukota provinsi. Banjarmasin cukup maju perkembangan kotanya dan setara dengan kota Samarinda yang berada ditepi sungai. Sedangkan hasil yang diperoleh dari studi preseden kota Banjarmasin dapat diuraikan berikut ini dengan melakukan tinjauan lapangan berdasarkan data melalui www.google.com

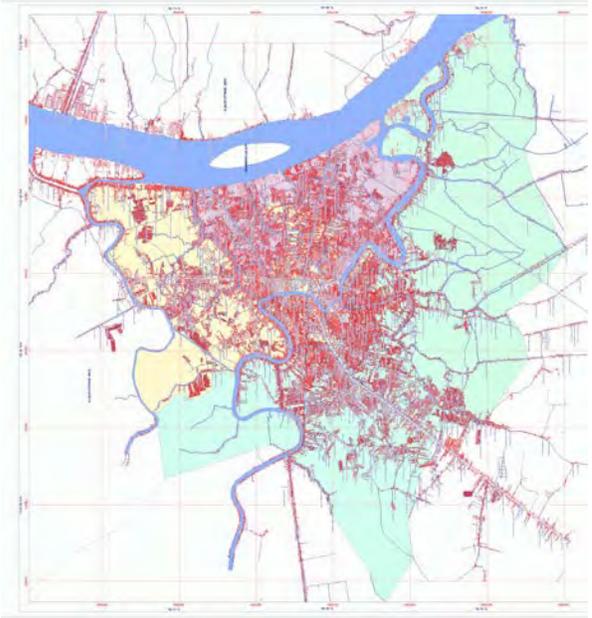
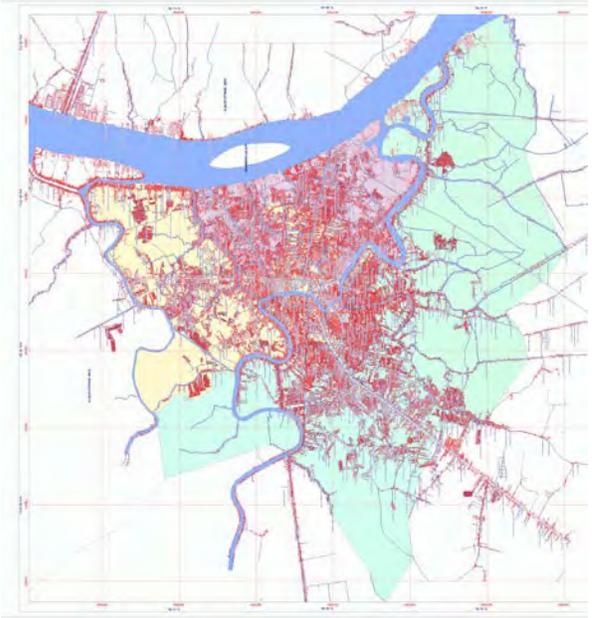


Gambar 2.59. Perkampungan tepi sungai di Banjarmasin, sumber: www.lonelyplanet.com/banjarmasin

Tabel 2.9. Penerapan Teori pada Studi Preseden kota Banjarmasin.

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
Babcock (1932), Bentuk Poros	<ol style="list-style-type: none"> 1. Daerah yang dilalui jalur transportasi 2. Perkembangan fisik pada daerah ini akan berbeda 	<div data-bbox="820 1136 1446 1585"> </div> <p data-bbox="820 1556 1349 1654">Gambar 2.60. Poros jalan dan jembatan kota Banjarmasin, sumber: www.lonelyplanet.com/banjarmasin</p> <p data-bbox="820 1690 1446 1822">Kota Banjarmasin memanfaatkan beberapa jembatan sebagai sebuah penghubung poros jalan untuk mengembangkan fisik daerah yang berseberangan sungai.</p>

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
RD. McKenzie, C. Harris dan E. Ullman (1945), Bentuk Pusat Lipat Ganda	Adanya pusat kegiatan yang banyak	Melihat pada peta kota Banjarmasin bentuk ini didapatkan disini. Sungai sangat berpengaruh terhadap penyebaran kegiatan sehingga terdapat zona kegiatan yang sejenis dengan lokasi yang berbeda.
Robert M. Haig (1926), Sjafrizal (2012), Sewa Lahan	Sewa lahan atau sewa tanah ditentukan oleh: 1. Lokasi 2. Topografi 3. Prasarana jalan 4. Aksesibilitas	 <p data-bbox="1138 1066 1446 1129">Penyebaran kegiatan</p> <p data-bbox="824 1115 987 1142">Gambar 2.61.</p> <p data-bbox="824 1163 1312 1226">Peta Kota Banjarmasin, sumber: www.mapcarta.com/banjarmasin</p> <p data-bbox="824 1262 1446 1423">Melihat pada peta dan foto kondisi fisik kota Banjarmasin, daerah keramaian atau pusat kegiatan berada sekitar kawasan jembatan –jembatan penghubung. Sewa lahan menjadi sangat kompetitif di kawasan ini.</p>
Yunus (2002), Nilai Lahan	Nilai lahan berkaitan erat dengan penggunaan lahan dalam hal: 1. Kesuburan Tanah 2. Lingkungan 3. Drainase 4. Lokasi 5. Aksesibilitas	Pusat kegiatan berada disekitar jembatan –jembatan dan koridor jalan yang ada di tepi sungai. Nilai lahan menjadi tinggi didaerah sekitarnya dengan diiringi peningkatan lingkungan, drainase dan kemudahan aksesibilitas.

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
Nelson (1908), Ekspresi Keruangan Morfologi Kota	Salah satu bentuk ekspresi keruangan morfologi kota adalah bentuk tidak kompak yang dikarenakan terbelah secara geografis dengan adanya sungai	Melihat pada peta, termasuk bentuk tidak kompak dalam katagori bentuk terbelah karena terdapat sungai yang membagi kota tersebut. 
Northam (1975), Pola Jalan sebagai indikator Morfologi Kota	Ditinjau dari segi geografi, maka pola jalan dalam kota terbagi dalam: 1. Tidak Teratur 2. Radial Konsentris 3. Grid	 Gambar 2.62 Peta Kota Banjarmasin, sumber: www.mapcarta.com/banjarmasin Melihat pada peta, pola jalan menunjukkan dominasi bentuk grid dan sedikit tidak teratur akibat sisi tepian sungai yang membelok mengikuti bentuk alam.
Kevin Lynch (1960), Struktur dan Identitas, merupakan suatu perasaan terhadap apa yang dilakukan	1. Tempat	 Lokais kegiatan pasar apung yang menjadi ciri khas Gambar 2.63. Tempat dipinggir sungai Barito yang menunjukkan identitas kota Banjarmasin, sumber: www.lonelyplanet.com/banjarmasin

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
	2. Cara	 <p data-bbox="1019 596 1446 684">Pengolahan bentuk untuk memberikan ciri khas daerah</p> <p data-bbox="821 699 1438 800">Gambar 2.64. Gerbang masuk kota sebagai identitas Banjarmasin, sumber: www.lonelyplanet.com/banjarmasin</p>
	3. Warna	<p data-bbox="824 877 1105 940">Penonjolan warna</p>  <p data-bbox="821 1262 1438 1362">Gambar 2.65. Kawasan bangunan komersial di kota Banjarmasin, sumber: www.lonelyplanet.com/banjarmasin</p>
<p data-bbox="488 1398 1446 1528">Kota Banjarmasin mempunyai cara mengolah skala dan bentukan masa bangunan dan lingkungannya yang difokuskan pada kawasan poros jalan beserta jembatan-jembatan penghubungnya, juga tempat yang dipilih untuk menonjolkan struktur dan warna yang menunjukkan identitasnya (Lynch, 1960).</p>		

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
<p>Kevin Lynch (1960), Kemampuan menimbulkan kesan mengarah kebentuk Kota</p>	<p>1. <i>Pathways</i></p>	 <p>Koridor jalan dan Ruang luarnya</p> <p>Penghijauan tepi jalan</p> <p>Gambar 2.66. Jalur sirkulasi jalan di kota Banjarmasin, sumber: www.lonelyplanet.com/banjarmasin</p>
	<p>2. <i>Nodes</i></p>	 <p>Nodes berupa taman</p> <p>Gambar 2.67. Persimpangan jalan kota Banjarmasin, sumber: www.lonelyplanet.com/banjarmasin</p>
	<p>3. <i>District</i></p>	 <p>Kegiatan komersial mempengaruhi jalan dan kawasannya</p> <p>Gambar 2.68. Pusat kegiatan spesifik di kota Banjarmasin, sumber: www.lonelyplanet.com/banjarmasin</p>

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
	<p>4. <i>Landmark</i></p>	 <p data-bbox="1175 621 1443 684">Kesan menonjol</p> <p data-bbox="821 659 1443 793">Gambar 2.69. Masjid Jami' Banjarmasin sebagai penanda kota atau landmark, sumber: www.lonelyplanet.com/banjarmasin</p>
	<p>5. <i>Edges</i></p>	<p>Tidak ada batas kota yang tegas yang memisahkan kegiatan yang berbeda di kota Banjarmasin.</p>
<p>Ciri khas kota Banjarmasin terfokus pada poros jalan penghubung antar jembatan-jembatan dan jalan transportasi utama dalam kota. Penggunaan elemen <i>pathways</i>, <i>nodes</i> dan <i>landmark</i> sudah terolah cukup baik, <i>district</i> dan <i>edge</i> masih belum kelihatan menonjol.</p>		
<p>Spreiregen (1965), melengkapi teori Kevin Lynch (1960)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Landform</i> 2. Iklim setempat 3. Besaran/Kepadatan 4. Distrik 5. <i>Pattern, grain, texture</i> 6. <i>Route</i> 7. <i>Vista/Sky line</i> 	 <p data-bbox="1175 1100 1443 1192">Vista/Sky line Malam hari</p> <p data-bbox="821 1507 1443 1633">Gambar 2.70. Penyelesaian tatanan kota tepi sungai di kota Banjarmasin dengan efek bias lampu pada sungai, sumber: www.lonelyplanet.com/banjarmasin</p> <p data-bbox="821 1675 1443 1900">Kota Banjarmasin belum menyelesaikan elemen perkotaannya secara keseluruhan pada bagian kotanya. Pada kawasan poros jalan penghubung jembatan-jembatan di kota Banjarmasin sudah ada usaha mengolah <i>vista/sky line</i> pada fasad bangunan perkotaannya walaupun tidak semuanya diterapkan</p>

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
<p>Spreiregen (1965), Sintesa Bentuk dan Massa Bangunan</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Skala 2. Ruang Kota 3. Massa Kota 	<p>disini secara maksimal.</p>  <p>Gambar 2.71. Sintesa bentuk dan massa bangunan dengan mengolah faktor skala, ruang kota dan massa bangunan di kota Banjarmasin, sumber: www.lonelyplanet.com/banjarmasin</p>
<p>Spreiregen (1965), Ruang Terbuka dan Ruang Kota</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kualitas Penyelesaian detail Bahan 	 <p>Gambar 2.72. Tepi sungai kota Banjarmasin membentuk koridor ruang terbuka, sumber: www.lonelyplanet.com/banjarmasin</p>

Teori	Komponen Terpilih	Studi Preseden
	2. Aktifitas didalamnya	 <p data-bbox="950 640 1445 735">Kegiatan spesifik pada sungai yang membentuk ruang luar tersendiri</p> <p data-bbox="824 766 1445 903">Gambar 2.73. Aktifitas yang terjadi pada ruang kota di kawasan tepi sungai di Banjarmasin, sumber: www.lonelyplanet.com/banjarmasin</p> <p data-bbox="487 955 1445 1092">Penerapan sintesa bentuk, masa bangunan, ruang terbuka dan ruang kota pada kota Banjarmasin sebagian sudah memperhatikan faktor skala bangunan, besaran ruang kota terhadap lingkup kegiatan yang ada didalamnya dan dimensi masa kota yang diatur dalam kualitas penyelesaian bahan didalamnya.</p>
Camillo Sitte (1945), mengenai pencapaian skala bangunan	Perbandingan $1 \leq D/H \leq 2$ untuk mencapai skala dan jarak pandang yang ideal	<p data-bbox="836 1176 1274 1270">Pencapaian skala ideal agar bisa Dilihat dari seberang jalan</p>  <p data-bbox="820 1648 1445 1785">Gambar 2.74. Pengolahan skala bangunan pada Kantor Walikota Banjarmasin, sumber: www.lonelyplanet.com/banjarmasin</p>

Sumber: Tinjauan Pustaka, 2014

Adapun kajian preseden sebagai hasil studi preseden dari beberapa kota yang ada dapat ditarik suatu kesimpulan berikut ini.

a. Pada pendekatan perencanaan kota terhadap pengembangan suatu wilayah terutama koridor tepi sungai yang perlu diperhatikan adalah:

- Poros jalan untuk transportasi.

Sebagai sarana transportasi jalan bisa mengikuti pinggir sungai (Bangkok, Palembang, Guangzhou, Banjarmasin), tapi bisa saja membuat poros jalan baru dengan membuat saluran kanal sebagai kelanjutan anak sungai untuk mengembangkan wilayahnya (Bangkok) atau mengembangkan wilayahnya diluar jangkauan tepi sungai (Guangzhou). Jalan dapat dilakukan konsentrasi pengembangan wilayahnya difokuskan pada jembatan penghubung saja (Palembang, Banjarmasin). Kondisi sungai yang membelah di tengah kota mempengaruhi bentuk morfologi kota yang tidak kompak, pola jalan sebagai indikator morfologi kota berbentuk linear mengikuti alur sungai dan rata-rata berbentuk grid secara tegak lurus maupun tidak. Kondisi jalan dan kejelasan akses juga dapat mempengaruhi sewa lahan.

- Penggunaan Lahan.

Dalam pengembangan penggunaan lahan banyak terjadi kesamaan pusat kegiatan dalam bentuk pola yang menyebar dan tidak terpusat dikarenakan kecenderungan potensi wilayah kegiatan yang dikembangkan lokasinya berbeda satu sama lain (Bangkok, Palembang, Guangzhou, Banjarmasin).

- Kawasan kegiatan.

Banyaknya kawasan kegiatan spesifik yang dikembangkan (Bangkok, Guangzhou) mempengaruhi tingkat perkembangan ekonomi kota dan nilai lahan menjadi tinggi bila difasilitasi kelengkapannya.

b. Pada pendekatan perancangan kota terhadap pengembangan suatu wilayah terutama koridor tepi sungai yang perlu diperhatikan adalah masalah identitas kota yang mengarah pada hal :

- Struktur.

Perlunya mencari cara, tempat dan warna pada pengolahan struktur kota pada gerbang masuk kota atau suatu kawasan bandara udara (Bangkok, Guangzhou, Palembang), jembatan penghubung (Palembang, Banjarmasin), kawasan etnik tepi sungai (Guangzhou) dengan menerapkan ide bentuk, pemilihan lokasi serta corak warna bangunan maupun bias lampu.

- Kesan.

Pengolahan elemen *pathways* terlihat pada bentuk, kelengkapan fitur jalan, keteraturan terhadap pemakaian garis sempadan jalan, bangunan dan sungai (Bangkok, Guangzhou). *Landmark* banyak diolah bentuknya berdasarkan sejarah kota untuk pengenalan identitas kotanya sendiri (Bangkok, Guangzhou) juga mengandalkan bangunan besar yang mempunyai aktifitas khusus seperti bandara udara (Bangkok, Palembang, Guangzhou), jembatan dan masjid (Palembang, Banjarmasin). *Nodes* dapat ditunjukkan pada setiap pertemuan titik simpul jalan pada jalan utama (Bangkok, Guangzhou) dan pada jembatan penghubung (Palembang, Banjarmasin). *Edges* secara tegas dapat menandai batas kegiatan seperti halnya kawasan cagar budaya (Bangkok). Sedangkan *district* terlihat jelas pada pengolahan bentuk besaran dan kepadatan kota yang memberikan ciri kegiatan spesifik (Bangkok, Guangzhou).

- Bentuk.

Pada pinggir sungai (Guangzhou) terlihat penataan ruang kota, massa bangunan dan penggunaan skala diperhatikan betul dalam hal jarak pandang. Disini terlihat untuk bangunan yang berada pada tepi sungai dibuat tingginya tidak lebih dari 2 (dua) lantai sedangkan bangunan yang agak jauh dari tepi sungai dibuat lebih dari 4 (empat) lantai.

2.5. Sintesa Teori.

Dari semua tinjauan pustaka dan kajian teori yang ada pada langkah selanjutnya perlu suatu rangkuman sintesa teori. Hal ini dilakukan untuk pemilahan dalam penerapan teori agar tidak terlepas dari rumusan masalah maupun maksud dan tujuan penelitian dikaitkan dengan hasil kajian Preseden yang ada beserta kebijakan pemerintah yang terkait. Adapun hasil sintesa teori dapat dirangkum berikut ini.

Tabel 2.10. Sintesa Teori

Tinjauan		Aspek	Indikator	Kriteria Umum
PERENCANAAN KOTA	Struktur Ruang Kota	Ekologi	Poros jalan	Terkait dengan kebijakan pemerintah terhadap RTRW kota Samarinda: 1. Poros jalan berpengaruh terhadap perkembangan fisik bangunan di sekitarnya terkait dengan 7 BWK yang dilewati koridor sungai yang diteliti. 2. Poros jalan berpengaruh pada pengembangan kota baru dengan penyelesaian teknis jalan mengikuti Kepmen Perhubungan no. KM 49 tahun 2005 mengenai sifat dan pergerakan, fungsi dan status jalan. 3. Pengembangan koridor sungai untuk wisata air akan mempengaruhi perkembangan poros jalan.
			Tata guna lahan	Terkait dengan kebijakan pemerintah terhadap RTRW kota Samarinda: 1. Dengan adanya beberapa pengembangan wilayah baru yang menyebar diluar pusat kota mendukung terbentuknya pola lahan tersendiri yang tidak memusat. 2. Tata guna lahan pada koridor sungai perlu mengikuti arah kebijakan 7 BWK yang dilewatinya. 3. Kebijakan pemerintah untuk koridor sungai sebagai wisata air dan pengamanan sempadan sungai guna memenuhi RTH perlu mengikuti peraturan Menteri PU no.05/PRT/M/2008 mengenai RTHKP (Ruang Terbuka Hijau Kawasan Perkotaan) dan peraturan Menteri PU no.63/PRT/1993 mengenai garis sempadan sungai.
		Ekonomi	Sewa lahan	Terkait dengan kebijakan pemerintah terhadap RTRW kota Samarinda: 1. Lokasi lahan dan poros jalan pada pusat kota akan semakin naik harga sewa lahan dan nilainya. 2. Pengembangan kota baru dan wilayah lainnya akan mengimbangi pusat kota dalam hal sewa dan nilai lahan bila nantinya berkembang perekonomian dan fisik bangunannya secara menyeluruh
			Nilai lahan	
	Morfologi	Ekspresi keruangan kota	Terkait dengan kebijakan pemerintah terhadap RTRW kota Samarinda maka Kota Samarinda mempunyai ciri khas bentuk kota dengan tepi sungainya sebagai wisata air dan pengamanan sempadan sungai dalam bentuk taman kota..	

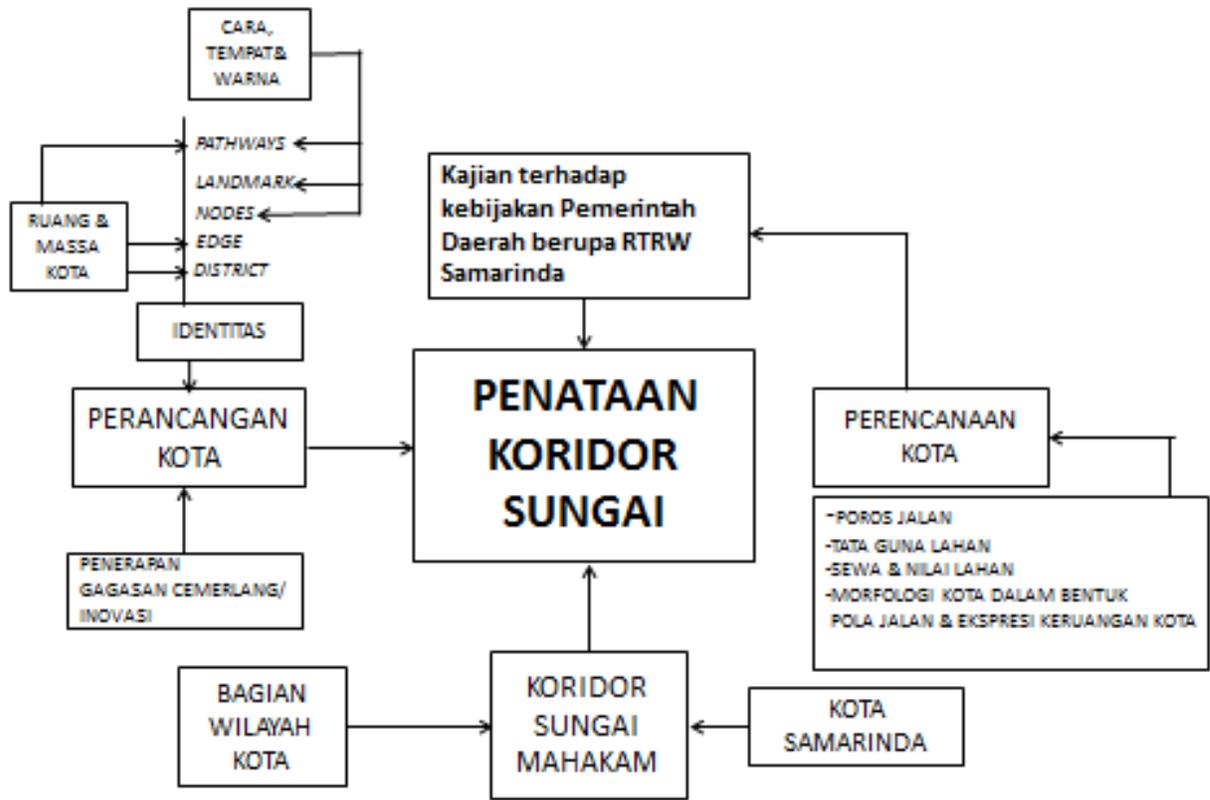
Tinjauan		Aspek	Indikator	Kriteria Umum
			Pola jalan	Terkait dengan kebijakan pemerintah terhadap RTRW kota Samarinda maka kondisi pola jalan memberikan bentuk tersendiri dengan adanya alur sungai yang perlu diikuti dengan peraturan daerah, peraturan menteri dan standar perencanaan kota mengenai garis sempadan bangunan (gsb) dan koefisien lantai bangunan (klb).
PERANCANGAN KOTA	Identitas	Struktur	Cara	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengolah potensi lokal menjadi tempat rekreasi. 2. Mengolah elemen air sungai dengan memadu bias lampu.
			Tempat	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pemilihan lokasi yang potensial dengan kegiatan yang spesifik pada lokasi pinggir sungai. 2. Pengolahan tempat untuk mencapai identitas dengan mengatur bentuk fisik bangunan maupun lainnya dan mempertahankan kondisi pinggir sungai yang berkarakter. 3. Penempatan lokasi yang strategis untuk masuk ke suatu wilayah untuk mendapatkan identitas kota.
			Warna	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menentukan corak warna berdasarkan potensi budaya lokal dan bersifat kedaerahan. 2. Menentukan warna dominan pada bangunan dan kelompok massa bangunan pada suatu ruang kota agar timbul daya tarik tersendiri. 3. Pengkayaan warna pada semua bentuk struktur kota agar bisa mengundang dan mengarahkan tujuan pada suatu wilayah yang spesifik kegiatannya.
	Kesan	<i>Pathways</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyelesaian struktur jalan kota dengan mengolah pembentukan <i>pattern, grain, texture</i>. 2. Penyelesaian <i>route</i> untuk mencapai destinasi yang diinginkan dengan memberikan penanda atau <i>signage</i> sebagai pengarah jalan. 3. Penyelesaian bentuk struktur jalan kota untuk keindahan bentuk dengan melakukan pengolahan <i>Vista/Sky Line</i>. 4. Penyelesaian jalur pejalan kaki dengan mengikuti keputusan Dirjen Bina Marga no. 76/KPTS/Db/1999 mengenai pedoman perencanaan jalur pejalan kaki pada jalan umum . 5. Penempatan pohon sepanjang struktur jalan kota dengan fungsi sebagai pengarah jalan, penanda atau sekaligus sebagai peneduh. 	

Tinjauan	Aspek	Indikator	Kriteria Umum
		<i>Landmark</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyesuaikan kontur tanah dengan menempatkan lokasinya pada tempat yang paling tinggi, pengaturan jarak ketinggian dan jarak pandangnya sebagai penyelesaian untuk memperhatikan <i>Land form/Nature</i>. 2. Menyesuaikan materialnya agar bertahan lama untuk memperhatikan penyelesaian terhadap iklim setempat. 3. Pembentukan <i>landmark</i> agar mempunyai sifat khas sebagai penyelesaian terhadap pengolahan <i>Vista/Sky line</i> untuk keindahan.
		<i>Nodes</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penempatan struktur jalan kota pada daerah berbukit yang disesuaikan kondisi <i>Land form/Nature</i> agar kontur tidak dirubah sama sekali tapi menyesuaikan keadaannya. 2. Memperkuat kesan <i>nodes</i> pada setiap titik pertemuan atau simpul dengan memperhatikan besaran dan kepadatan kota agar seimbang. 3. Penyelesaian fisik pada titik simpul dengan mengatur <i>pattern, grain, texture</i> membentuk pola, model dan kesan yang menarik dan berciri khas.
		<i>Edge</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Klasifikasi batas distrik berupa bentuk fisik buatan atau alam yang diolah secara spesifik. 2. Pengolahan tatanan fisik pada batas distrik dengan melakukan pengolahan <i>pattern, grain, texture</i>.
		<i>District</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Klasifikasi kelompok <i>district</i> atau kawasan dengan kegiatan yang sangat spesifik. 2. Penyelesaian fisik pada areal masuk kawasan dengan melakukan pengolahan <i>pattern, grain, texture</i>. 3. Memperhatikan besaran dan kepadatan kota agar seimbang dalam penentuan sebuah kawasan.
		Bentuk	Skala
	Ruang Kota	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyelesaian pada semua bentuk ruang kota dengan memperhatikan kualitas penyelesaian detail bahan. 2. Perlunya melihat aktifitas yang spesifik pada ruang publik kota. 	

Tinjauan	Aspek	Indikator	Kriteria Umum
		Massa Kota	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyelesaian pada massa kota terhadap bentuk, besaran, ketinggian dengan memperhatikan bentuk <i>visual</i> yang baik. 2. Penyelesaian warna pada massa kota untuk mendapatkan efek psikologis yang diinginkan. 3. Mendapatkan bentuk estetis pada fisik massa kota baik tunggal maupun kelompok. 4. Memperhatikan intensitas massa kota agar tidak padat terutama pada jarak dan tingginya.

Sumber: Tinjauan Pustaka, 2014

Pada penataan koridor ini pendekatan perencanaan kota ditujukan pada struktur ruang kota dengan lebih mementingkan pendekatan ekologi dan morfologi. Pendekatan ekonomi berupa harga sewa dan nilai lahan sebagai pendukung faktor jalan dan tata guna lahan pada pendekatan ekologi dan morfologi. Hasil pendekatan perencanaan kota berupa kajian terhadap arah kebijaksanaan pemerintah berupa RTRW kota Samarinda nantinya berdasarkan faktor jalan dan tata guna lahan merupakan dasar pertimbangan dan pendukung dalam melakukan perancangan kota. Untuk pendekatan perancangan kota adalah kesan yang dapat menghadirkan suatu identitas kota melalui pengolahan struktur dan bentuk mengarah pada penataan ragam massa bangunan. Faktor cara, tempat dan warna pada tinjauan struktur dapat dipakai untuk mendukung elemen kota *pathways*, *landmark* dan *nodes*. Faktor skala dipakai mendukung elemen kota *landmark*, *sedangkan* ruang kota dan massa kota dipakai mendukung elemen *pathways*, *edge* dan *district*. Hal ini dapat dibuat skema hasil sintesa teori berikut ini.



Gambar 2.75. Skema Hasil Sintesa Teori,
sumber: Tinjauan Pustaka, 2014

BAB 3

METODOLOGI PENELITIAN

Disini akan dibahas mengenai metodologi penelitian yang akan dipakai pada penelitian terhadap penataan koridor sungai Mahakam di kota Samarinda, Kalimantan Timur. Penelitian ini merupakan suatu tahapan langkah melalui suatu proses yang sistematis dan terencana untuk mendapatkan hasil penelitian terhadap pemecahan masalah yang ada. Dalam penyusunan metode penelitian ini banyak berpedoman pada bukunya Wang (2002) yang berkaitan sekali dengan metode penelitian dibidang Arsitektur.

3.1.Paradigma Penelitian

Menurut kamus besar bahasa Indonesia dan Wang (2002) pengertian paradigma adalah sebagai suatu kerangka berpikir yang menjelaskan cara pandang peneliti yang dipakai sebagai dasar untuk pemilihan metodologi. Paradigma penelitian juga menjelaskan bagaimana peneliti memahami suatu masalah, serta kriteria pengujian sebagai landasan untuk menjawab masalah penelitian. Dapat dipahami paradigma penelitian dibangun oleh peneliti dalam menempatkan kedudukan penelitiannya. Penelitian ini menggunakan penelitian positivisme yang mengarah kepada nilai kebenaran berdasarkan pada kondisi alamiah lokasi penelitian. Pada penataan koridor sungai Mahakam ini perlu melihat keadaan sebenarnya di lokasi terhadap:

- Realitas majemuk untuk dijadikan dasar asumsi.
- Keterkaitan dengan peneliti.
- Konsistensi data alamiah yang bersifat deskriptif dalam bentuk sketsa gambar, catatan lapangan maupun foto untuk menjaga kemungkinan terjadinya ketidak stabilan data.
- Perlunya dilakukan cek ulang data melalui wawancara dan pengumpulan data dari banyak sumber dengan banyak teknik pendataan.

Pendekatan naturalistik ini digunakan dalam penelitian karena proses penelitiannya dilakukan dengan meneliti obyek studi dalam latar belakang alamiahnya tanpa ada data fiktif dalam bentuk manipulasi data. Disini juga membangun interaksi secara aktif antara peneliti dengan obyeknya yang diteliti. Penelitian ini diawali dengan melakukan identifikasi terhadap kawasan koridor berkaitan dengan penataannya yang berhubungan dengan potensi dan budaya

lokal yang bisa digali identitasnya dan selanjutnya melalui proses analisa akan didapat kriteria untuk menentukan konsep dan panduan penataan kawasan koridor.

3.2. Jenis Penelitian

Dengan adanya tujuan penelitian berupa penataan koridor maka dalam pencapaian tujuan tersebut digunakan pendekatan penelitian deskriptif. Jenis penelitian deskriptif bertujuan mendapatkan gambaran atau deskripsi secara sistematis, aktual dan akurat melalui suatu kebenaran yang ada dilapangan. Jenis penelitian deskriptif ini dipakai pada penataan koridor sungai Mahakam dikarenakan hal berikut:

- Kondisi objek penelitian sudah ada sebelumnya dan secara alamiah sudah tumbuh dan berkembang seperti sekarang ini.
- Pada kondisi lapangan selalu ada kemungkinan, realitas dan obyektivitas tunggal.
- Perlunya survey dilapangan secara intensif yang sangat diutamakan dalam penelitian.
- Peneliti bersifat independen atau bebas dari obyek yang diteliti.
- Dalam pendekatan penelitian , disini pada saat masuk pada objek penelitian perlu berbekal opini atau dugaan awal untuk memahami penataan fisik kota.

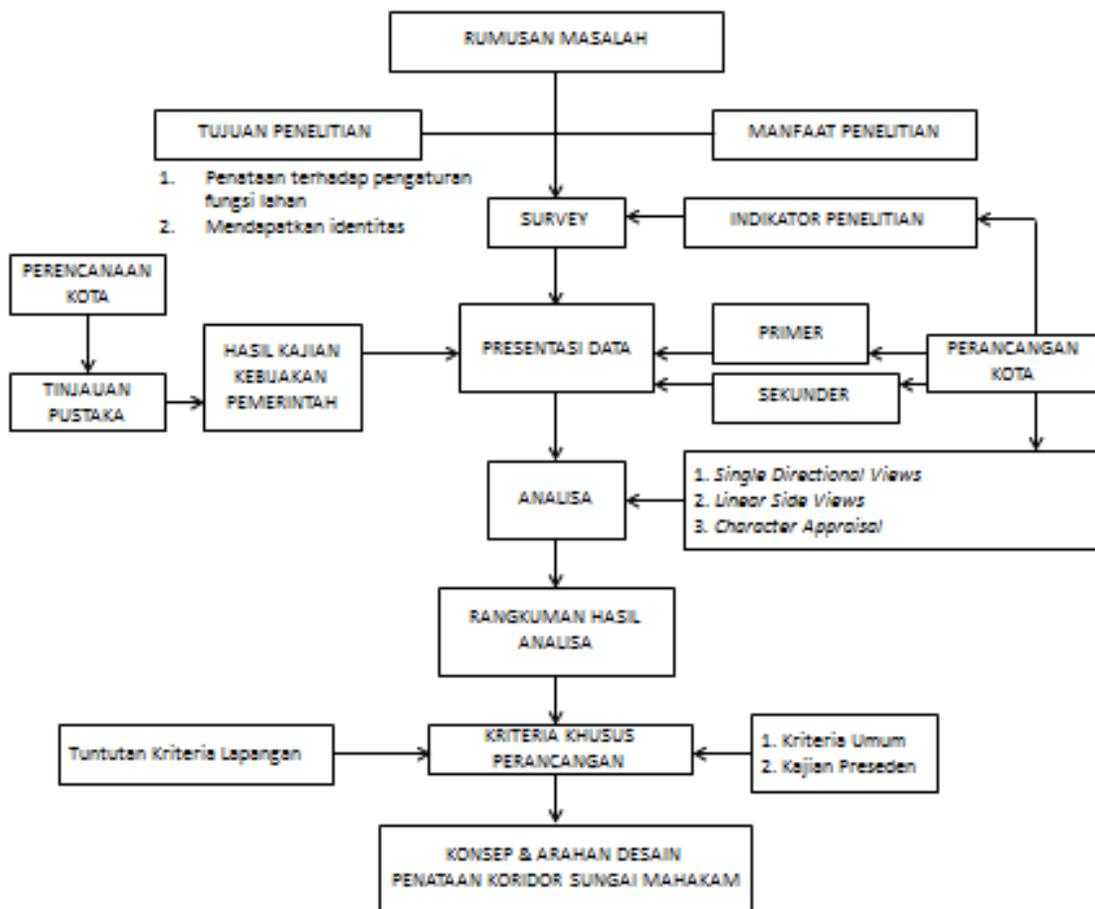
Penelitian dengan metode kualitatif berdasarkan Groat & Wang (2002:176-179) menyebutkan beberapa hal berikut.

- Diutamakan pada setting alamiah.
- Terfokus pada interpretasi dan makna yang berhubungan dengan situasi.
- Berupaya memperoleh pemahaman secara holistik (skematik, terarah dan terintegrasi).
- Analisa dilakukan melalui kata-kata, baik secara naratif maupun melalui display visual.
- Dapat memberikan penekanan khusus pada peran peneliti sebagai komponen vital dalam peneliti.

Sedangkan penelitian dengan metode komparatif bertujuan mencari bahan pembanding untuk digunakan sebagai studi dan kajian preseden agar bisa mendapatkan sesuatu yang lain pada karakter koridor sungai yang ditata berdasarkan elemen-elemen perancangan kota.

3.3. Metode Penelitian

Disini dalam membuat diagram metode penelitian dengan mengembangkan metode *Synoptic* dari Sirvani (1985) yang menggambarkan kondisi kenyataan di lapangan disesuaikan dengan keperluan dalam tujuan penataan koridor sungai dengan pendekatan perencanaan kota sebagai pendukung pendekatan perancangan kota yang lebih diutamakan, sedemikian agar jalannya proses penelitian dapat mudah dilakukan. Berikut ditampilkan diagram metode penelitian.



Gambar 3.1. Diagram Metode Penelitian, sumber: kajian peneliti, 2014

A. Rumusan Masalah, Tujuan dan Manfaat Penelitian.

Rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian didapat setelah terlebih dulu melakukan pemilihan judul penelitian dan mendapatkan akar permasalahan yang akan diteliti.

B. Survey.

Survey dilakukan untuk mendapatkan data primer atau data kongkrit dilapangan berupa penaksiran kualitas terhadap lingkungan obyek penelitian yang ada berupa faktor alam, bangunan serta lainnya dan mendapatkan data sekunder berupa dokumen dalam bentuk gambar, tabel maupun tulisan pada instansi terkait .

C. Presentasi Data.

Untuk menyajikan presentasi data yang berhubungan dengan pendekatan perencanaan kota adalah dalam bentuk hasil kajian kebijakan pemerintah. Kajian ini sebagai hasil rangkuman tinjauan pustaka didukung data sekunder berupa RTRW kota Samarinda dan bila untuk perda terbaru masih dalam proses revisi bisa didapat bentuk draft revisinya saja, rencana jalur jalan kota, jembatan penghubung dan *fly over*. Disini perlu dilengkapi peta maupun gambar untuk memposisikan kondisi kota Samarinda pada arah kebijakannya nantinya untuk mendapatkan tujuan 1 (satu) yaitu mengenai penggunaan fungsi lahan.

Untuk bisa melakukan presentasi data yang berhubungan dengan perancangan kota maka perlu didapatkan data yang berkaitan dengan:

1. Data Primer.

Data ini didapatkan dengan melaksanakan observasi atau survey langsung dilapangan untuk mengidentifikasi kondisi koridor sungai yang ada dan memperoleh data yang obyektif dalam hal:

- Kondisi lahan eksisting tepi sungai.
- Kondisi eksisting bangunan dan ruang luar .
- Kondisi eksisting jalan.
- Kondisi topografi.

Untuk mendukung presentasi data primer ini dilakukan pekerjaan dokumentasi dalam bentuk gambar atau foto dibantu dengan peralatan camera digital dan pencatatan atau penggambaran peta situasi untuk menunjukkan sudut pandang dan posisi foto diambil.

2. Data Sekunder

Data ini berupa kajian dokumen atau literatur. Hal ini dilakukan untuk menggali segala informasi atau data untuk kebutuhan penelitian pada berbagai instansi maupun media sosial sebagai data sekunder berupa peta garis, gambar/foto, tabel dan lainnya. Pengambilan data tersebut didapat pada dinas tertentu antara lain:

- Dinas Pekerjaan Umum bidang Bina Marga provinsi Kalimantan Timur.
- Bappeda Provinsi Kalimantan Timur dan Bappeda tingkat II kota Samarinda.
- Dinas Permukiman dan Pengembangan Kota pemerintah kota Samarinda.
- Badan Pertanahan Negara tingkat II kota Samarinda.

Presentasi atau penyajian data disini merupakan hasil pengolahan data primer dan sekunder yang disimulasikan satu dengan lainnya. Hasil presentasi yang ada berupa peta kawasan sekitar koridor terkait dengan penjelasan secara terperinci pada bagian wilayahnya, gambar sketsa/foto, data observasi dalam bentuk tabel yang disusun secara sistematis dan penyajian deskriptif sebagai hasil observasi dan pengamatan di lapangan.

D. Analisa Data.

Analisa data menuntut dilakukannya pemeriksaan bahan dan sekumpulan informasi yang didapat untuk penentuan batasan permasalahan. Adanya kesempatan dan pembatasan langkah ini merupakan hal penting dan sering diperlukan untuk memperluas imajinasi. Untuk analisa data pada pendekatan perancangan kota dilakukan dengan cara *synchronic reading* yang menganalisa dengan melakukan sinkronisasi atau keterhubungan keselarasan seluruh informasi yang dibutuhkan yang didapat pada waktu yang sama. Sebagai pendukung analisa tersebut dipakai teknik analisa berikut ini.

1. Menurut Lynch (1976) dan juga dijelaskan Darjosanjoto (2006) dalam penggunaan teknik analisa *single directional views, point and click capabilities* yang memberikan gambaran aktifitas pergerakan sepanjang jalan dalam perkotaan baik yang berhasil maupun yang belum maksimal dalam mendaya gunakan potensi lingkungan sekitar. Teknik ini menggunakan perangkat sederhana berupa panah dalam peta di titik untuk melihat foto terkait. Setiap foto menunjukkan pandangan sebuah *streetscape* untuk menggambarkan suasana sebuah area melalui jalur terkait dalam pandangan berurutan. Menurut Cullen (1961) di dalam menggunakan teknik analisa ini ada pengalaman sikuensial (cerita) dari sebuah ruang dalam menangkap sensasi sebuah pergerakan. Disini peranan *focal point* berperan sebagai tempat bertemu atau ruang sosial. *Focal point* akan ditemukan pada sepanjang *path* yang ada dan akan terdapat *nodes* pada setiap pertemuan jalan serta pencitraan elemen fisik kota lainnya. Teknik analisa ini dipakai pada suatu jalur *path* yang lurus.
2. Menurut Lynch (1976) juga dijelaskan penggunaan selain teknik diatas yaitu teknik analisa *linear side views* yang mempunyai tujuan yang sama seperti teknik analisa diatas yaitu untuk mendapatkan pencitraan elemen fisik kota yang berfokus pada *path* dan *nodes*. Teknik

analisa ini dipakai untuk menggambarkan susana sebuah area melalui jalur terkait dan lingkup pandangan yang berurutan (*serial views*) yang menjelaskan simulasi bagaimana para pejalan kaki bergerak dan melangkah kedepan, dan memandang kesamping untuk menikmati serta melihat tampak depan bangunan. Teknik analisa ini dipakai pada suatu jalur *path* dalam kondisi yang lurus berubah berbelok-belok sehingga terjadi perubahan kesan meruang, perbedaan kegiatan atau suasana dan *street furniturnya*. Menurut Parsons (2010) dalam teknik ini bisa merupakan sebuah *serial views* yang menunjukkan sebuah rute jalan yang melalui suatu *site* atau kawasan lingkungan dengan setiap adanya perubahan suasana lingkungan dalam suatu ruang berikut karakteristiknya. Hal ini dapat dilihat dari beberapa contoh berikut ini.

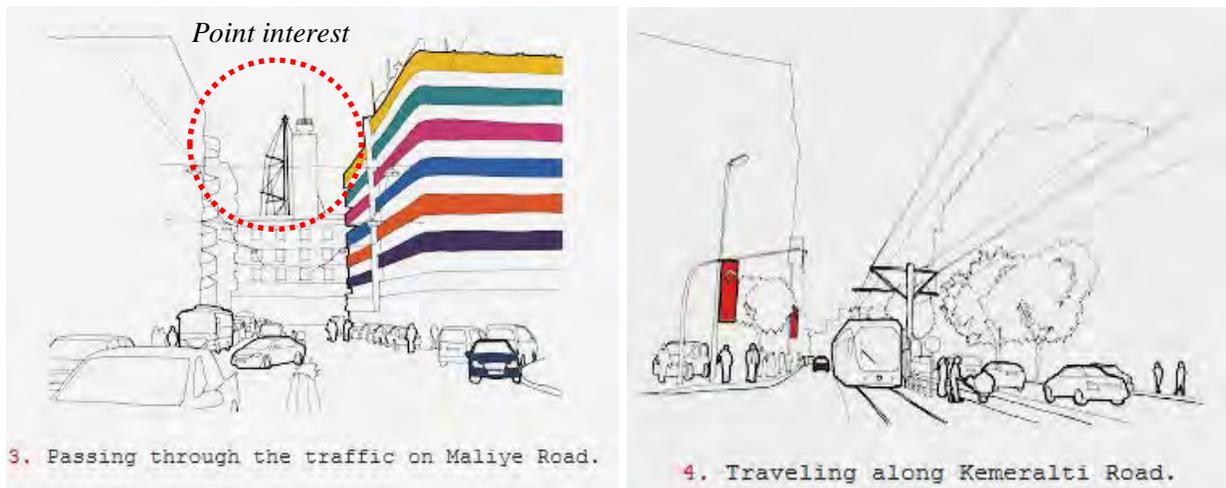


Gambar *Site plan* menunjukkan batasan lokasi yang menunjukkan route jalan yang akan dilakukan teknik analisa *site serial views* atau *linear side views*.

Gambar 1. menunjukkan karakteristik lingkungan dengan adanya keramaian publik sepanjang jalan menuju jembatan penghubung.

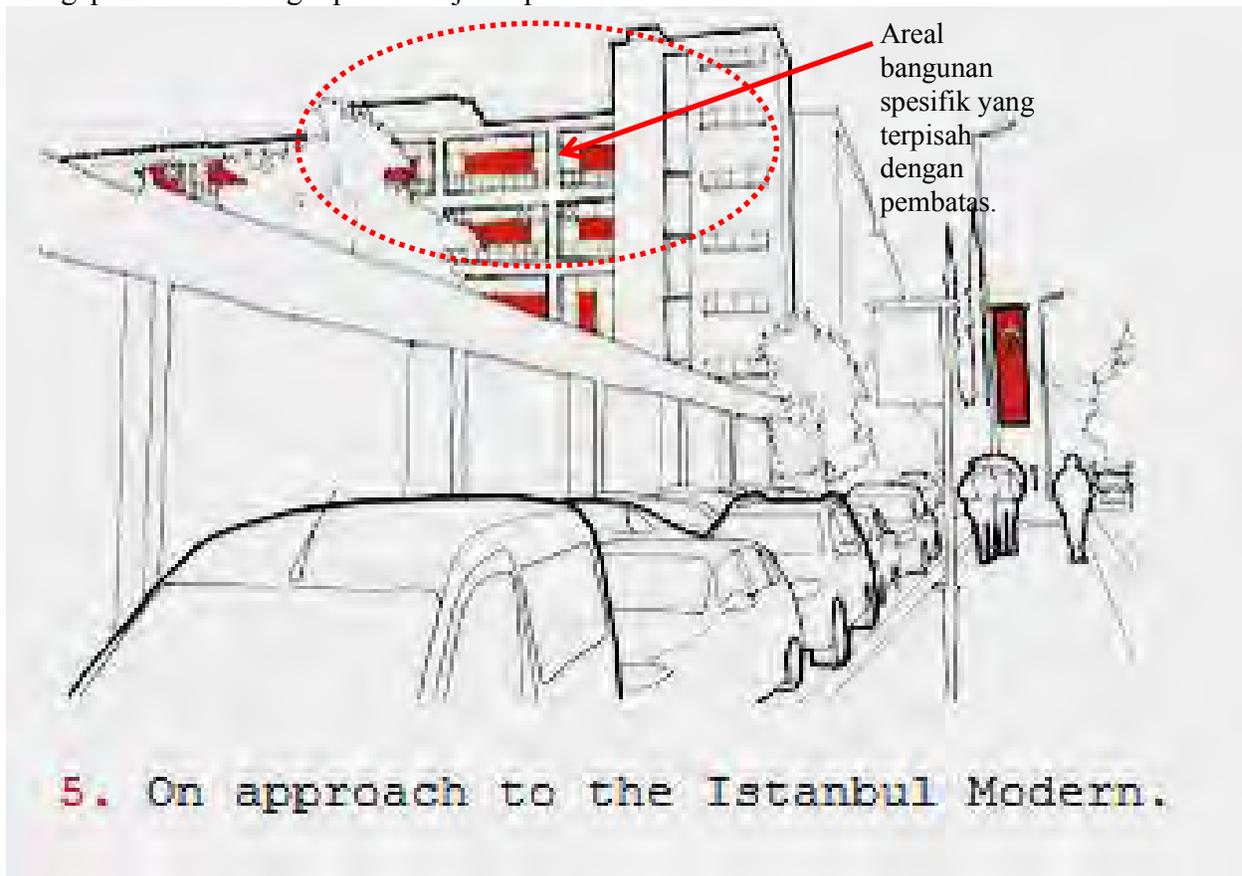


Gambar 2. menunjukkan suasana jalan yang dilintasi yang memiliki penataan bangunan dan vegetasi yang teratur dan berkarakteristik.

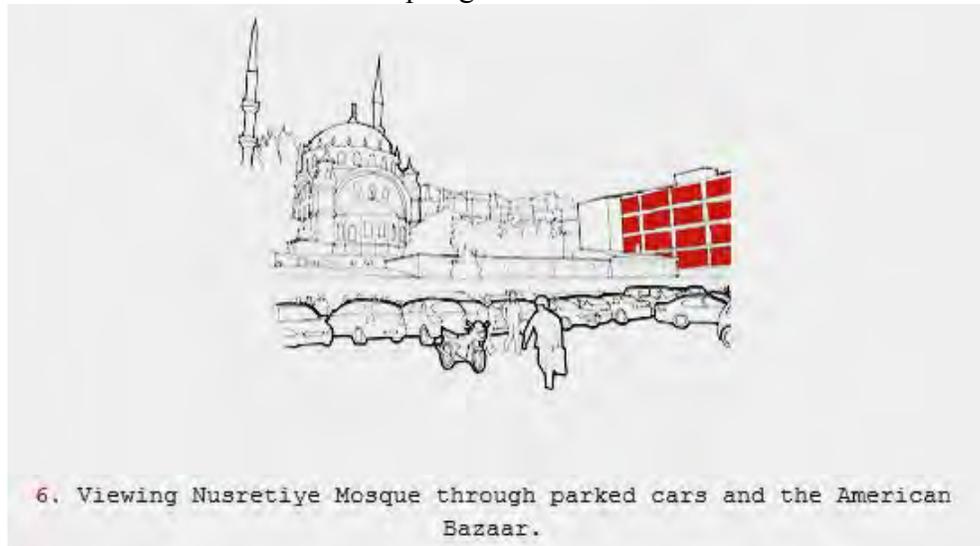


Gambar 3. menunjukkan suasana koridor jalan tertentu dengan adanya bangunan tinggi yang memiliki *point interest* atau *focal point* pada akhir jalannya.

Gambar 4. menunjukkan suasana sepanjang jalan tertentu dengan karakteristik penggunaan jalan karena adanya lintasan pejalan kaki, pengendara roda 4 (empat) dan kereta api listrik yang mengaplikasikan sebagai penataan jalan pada kota besar.



Gambar 5. menunjukkan suasana jalan dengan adanya pembatasan wilayah jalan berupa pagar tembok karena adanya kawasan kegiatan tertentu, berikut pemanfaatan tiang lampu untuk penempatan umbul-umbul atau spanduk, jalan setapak dan tempat parkir umum untuk memberikan karakter tersendiri terhadap kegiatan tertentu.



Gambar 6. menunjukkan suasana jalan yang berada pada suatu areal kegiatan tertentu berupa fasilitas masjid yang berdampingan dengan areal perbelanjaan yang ditandai dengan tempat parkir kendaraan yang cukup luas.

Gambar 7. dan 8. menunjukkan suasana jalan dengan karakteristik yang berbeda karena lebar jalan, fungsi penggunaan jalan, pembatas jalan, areal kegiatan, besaran massa bangunan berikut penyebarannya yang berbeda satu dengan lainnya.



Gambar 3.2. Contoh presentasi site serial views, Adam Parsons (2010),
sumber: adamparsonsdessignthesis.blogspot.com/2010/12/site-serial-views.html

3. Menurut Ministry for the Environment (2006) dalam *Urban Design Toolkit Third Edition* dijelaskan mengenai penggunaan teknik analisa *character appraisal* yang mengidentifikasi tipikal pola pengembangan sekitar lingkungan dengan melihat pada tingkat keaslian bentuk dan karakter dalam hal tingkat penilaian bangunan terhadap usia, tipikal, skala, tinggi dan langgam. Adanya tingkat penilaian terhadap permukaan lahan, ukuran tanah kapling,

bangunan-bangunan yang terletak pada tapal batas, ukuran blok. Juga tingkat penilaian terhadap jalan berupa pola, desain dan lebarnya. tingkat penilaian terhadap pelengkap taman, pelengkap pohon dan karakteristik atau sifat visual lainnya.

Pada penggunaan teknik analisa perancangan kota ini adalah dimaksudkan untuk mendapatkan tujuan yang dicapai dalam penelitian. Untuk analisa *single directional views* dan *linear side views* ini dipakai untuk mendapatkan tujuan 1 (satu) dan tujuan 2 (dua). Pada tujuan 1 (satu) adalah untuk meninjau kembali hasil kajian kebijakan pemerintah sebagai hasil tujuan 1 (satu) yang pertama. Disini melalui kenyataan dan fakta empiris dilapangan perlu diketahui internal kondisi yang ada pada koridor sungai untuk mendapat potensi eksisting yang bisa dikembangkan untuk menunjukkan karakter sungai dan membentuk rancangan fisik dalam penggunaan fungsi lahannya sebagai tujuan 1 (satu) yang ke dua. Pada tujuan 2 (dua) adalah untuk mendapatkan potensi elemen kota yang bisa dikembangkan untuk menunjukkan identitas kota Samarinda. Sedangkan untuk analisa *character appraisal* dipakai untuk mendapatkan tujuan 2 (dua) dalam hal identitas terhadap fasad bangunan yang spesifik dan berarsitektur lokal.

E. Rangkuman Hasil Analisa.

Hal ini merupakan suatu review terhadap hasil Analisa melalui suatu proses pengkajian teori yang disintesakan dengan kepentingan maksud, tujuan, batasan dan ruang lingkup penelitian terkait. Rangkuman hasil analisa ini disusun secara terinci dengan pendekatan pada sasaran yang ada. Untuk tujuan ke 1 (satu) berkenaan dengan pengaturan tata guna lahan dan rencana jangka panjang pemerintah daerah. Untuk tujuan ke 2 (dua) berkenaan dengan pengaturan elemen fisik kota dan fasad bangunannya agar terdapat identitas kotanya.

F. Kriteria Khusus Perancangan.

Kriteria khusus ini didapat dari hasil perpaduan antara tuntutan kriteria lapangan, kriteria umum dan kajian preseden. Kriteria lapangan merupakan hasil evaluasi rangkuman analisa sebelumnya. Kriteria umum merupakan hasil tinjauan pustaka dan studi preseden yang sudah dilakukan sebelumnya. Penentuan kriteria perancangan disini berupa petunjuk pelaksanaan desain yang akan menjadi pengarah pada konsep perancangan nantinya. Hasil akhir dari penelitian berupa konsep dan arahan desain yang mengarah pada penataan koridor sungai Mahakam. Konsep ini diaplikasikan ke dalam bentuk rancangan skematik yang nantinya dijabarkan kedalam suatu panduan penataan koridor. Panduan ini merupakan hasil rancangan

fisik dengan pendekatan kaidah perancangan kota yang ditunjukkan secara visual berupa gambar-gambar spesifik secara global maupun secara detail yang bisa menjelaskan aplikasi penataan koridor sungai.

3.4. Indikator Penelitian

Dari sintesa teori yang ada didapat beberapa indikator yang bisa dipakai dalam penelitian. Indikator ini khusus ditujukan pada pendekatan perancangan kota yang berperan untuk mengarahkan penelitian dalam melakukan observasi dilapangan sampai akhir penelitian agar sesuai tujuannya.

Tabel 3.1. Indikator Penelitian

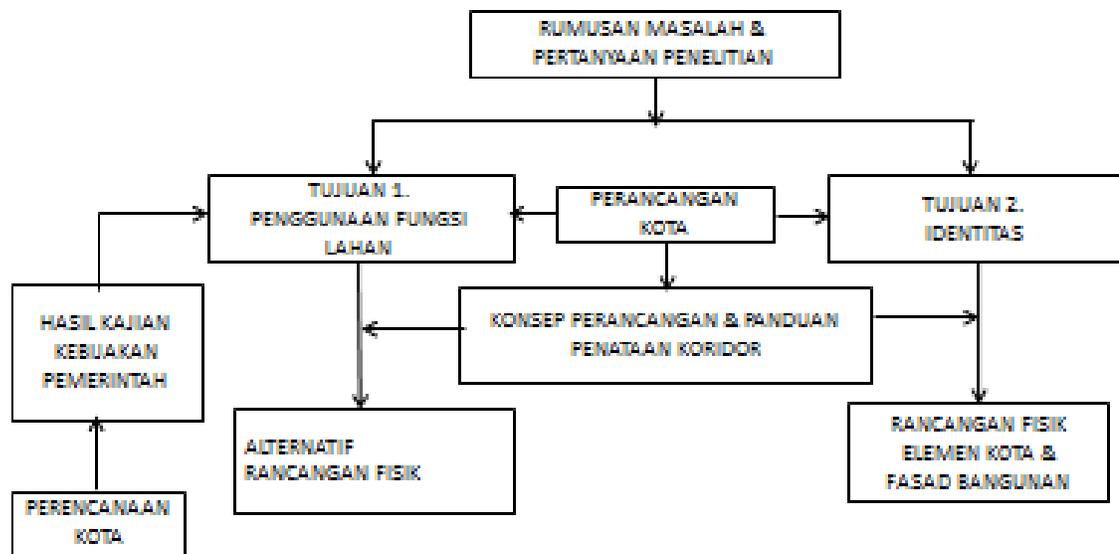
Tinjauan	Aspek	Indikator	Parameter	
PERANCANGAN KOTA	Identitas	Struktur	Cara	1. Sejarah kota. 2. Arsitektur daerah setempat. 3. <i>Icon</i> kota (binatang, bangunan baru dan lama).
		Tempat	1. Main entrance kota. 2. Side entrance kota	
		Warna	Warna- warna bersifat kedaerahan	
	Kesan	<i>Pathways</i>	1. Sistem perkerasan jalan dan jalur pejalan kaki 2. Destinasi atau arah yang dituju 3. Model dan dimensi bangunan sekitar 4. Kondisi <i>Street furniture</i> 5. Dimensi lebar jalan 6. Jarak dan letak pohon	
		<i>Landmark</i>	1. Kondisi kontur lahan 2. Antisipasi terhadap hujan dan panas matahari 3. Model dan dimensi bangunan sekitar 4. Nilai historis	
		<i>Nodes</i>	1. Kondisi kontur lahan. 2. Kapasitas bangunan. 3. Sistem perkerasan jalan dan jalur pejalan kaki.	
		<i>Edge</i>	1. Batas fisik yang terlihat. 2. Sistem penyelesaian batas wilayah.	
		<i>District</i>	1. Pengelompokan distrik yang ada 2. Sistem penyelesaian kawasan 3. Kondisi besaran dan kepadatan bangunan	

Tinjauan	Aspek	Indikator	Parameter
	Bentuk	Skala	1. Jarak bangunan dengan tepi jalan 2. Tinggi bangunan 3. Dimensi bangunan
		Ruang Kota	1. Model bahan 2. Jenis kegiatan
		Massa Kota	1. Kelayakan bangunan 2. Material bangunan 3. Bentuk arsitektur bangunan 4. Jarak antar bangunan

Sumber: Tinjauan Pustaka, 2014

3.5. Kerangka Pikir Penelitian

Dari sintesa teori dan metode penelitian didapat kerangka pikir penelitian untuk pedoman penelitian agar sesuai tujuannya dapat dilihat dibawah ini.



Gambar 3.3. Kerangka Pikir Penelitian, sumber: kajian peneliti, 2014

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

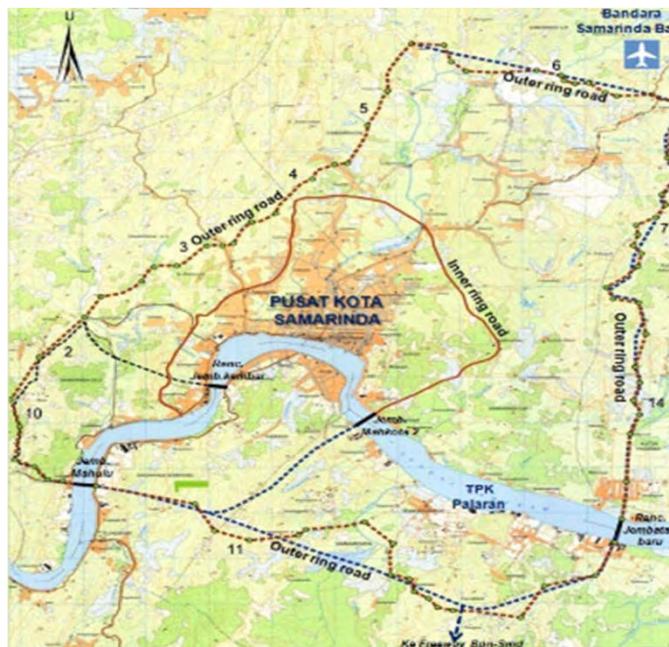
BAB 4

HASIL KAJIAN KEBIJAKAN PEMERINTAH DAERAH KOTA SAMARINDA

Uraian pada bab ini memposisikan semua rencana pemerintah terkait dengan kebijakan pemerintah itu sendiri melalui RTRW Samarinda yang diplotkan dalam bentuk peta situasi. Dengan demikian kajian ini membahas arah perkembangan fisik kota Samarinda terutama pada koridor sungai terkait. Kajian terhadap arah kebijakan pemerintah daerah selanjutnya akan menjadi dasar untuk mengembangkan koridor sungai Mahakam melalui pendekatan perancangan kota.

1. Rencana Jalan dan Jembatan sebagai pendukungnya.

Rencana tata letak jalan pada koridor sungai Mahakam perlu melihat keadaan mendatang terhadap rencana jalan baru untuk mencapai destinasi ke arah masuk dan keluar pada koridor tersebut. Kondisi tata letak jembatan yang direncanakan akan mempengaruhi perkembangan jalan baru dalam koridor terkait.



Gambar 4.1. Peta Rencana Jalan Poros Lingkar Dalam dan Lingkar Luar kota Samarinda, sumber: Bappeda kota Samarinda, 2010

Pada peta rencana yang ada menunjukkan bahwasanya hanya ada satu lokasi jembatan yang tidak langsung dilewati poros jalan lingkaran dalam dan lingkaran luar. Lokasi ini ada pada jembatan Mahakam dengan jembatan kembarnya. Jembatan ini berada di tengah-tengah jalur poros jalan lingkaran dalam yang melalui jembatan Mahulu dan jembatan Mahkota 2 (dua). Sedangkan jalur poros jalan lingkaran luar melalui jembatan baru yang akan direncanakan kedepannya lagi berada diluar lokasi dari 3 (tiga) jembatan yang ada.



Gambar 4.2. Rencana Letak Jembatan Kembar Mahakam dan Jalur Jalan, sumber: Dinas Tata Ruang Provinsi Kalimantan Timur, 2010

Jembatan kembar Mahakam yang letaknya berdampingan dengan jembatan Mahakam yang ada dibuat ketinggiannya tidak sama. Hal ini ditujukan untuk membuat satu jalur searah pada masing-masing jembatan tersebut dan menghindari *cross circulation*. Jembatan kembar Mahakam dibuat untuk mengimbangi arus lalu lintas yang cukup padat dalam 2 (dua) arah yang mengakibatkan terjadinya *bottle neck* atau kemacetan dan dulunya hanya diakomodir oleh jembatan Mahakam itu sendiri. Keberadaan 2 (dua) jembatan ini sangat mempengaruhi jalur

sirkulasi dalam koridor terkait mengingat adanya perubahan pola jalan yang direncanakan pada masa depan.

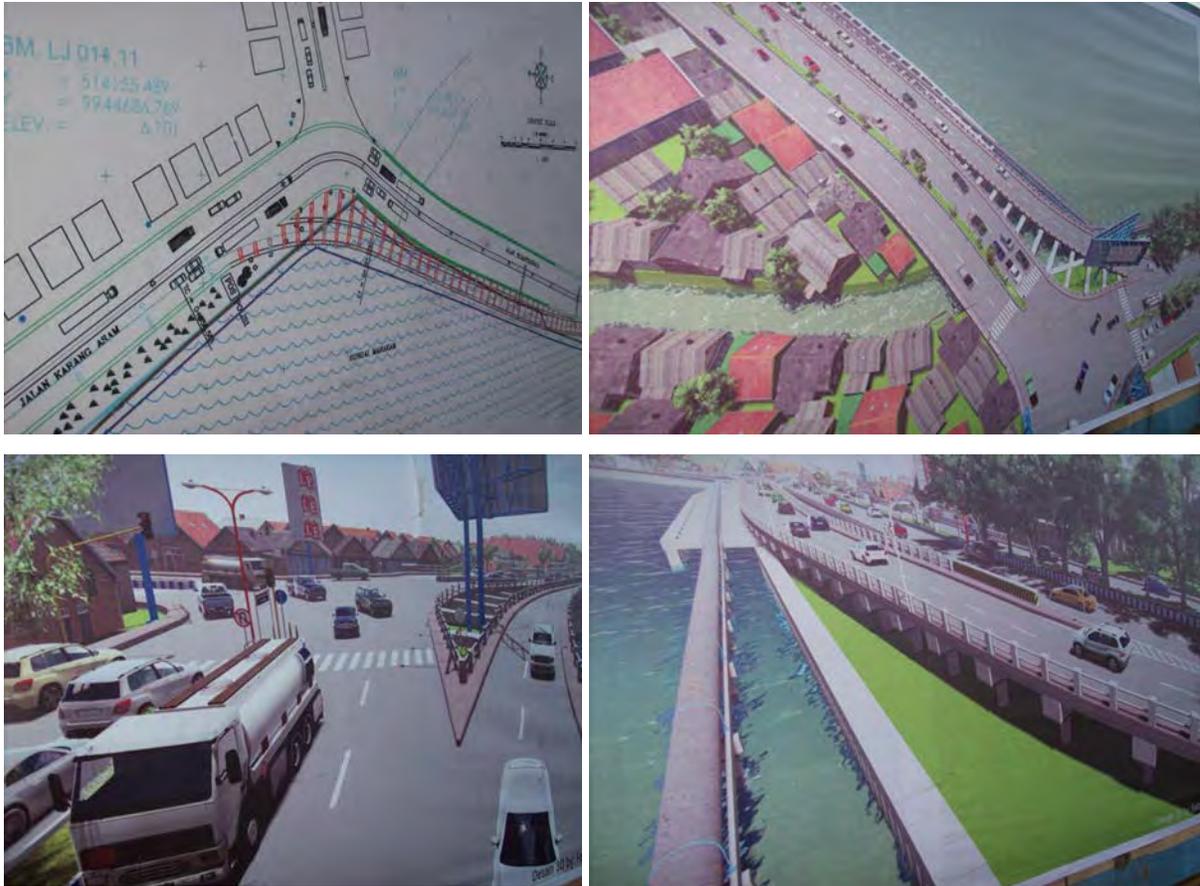
Areal Simpang Teluk Lerong pada pertemuan jl. Selamat Riyadi-jl. Martadinata yang berada di tepi sungai Mahakam dengan jl. Antasari yang menuju ke arah utara Samarinda merupakan titik temu lalu lintas yang cukup padat dan cenderung macet. Pada lokasi ini akan direncanakan pembuatan *fly over* untuk mengatasi permasalahan tersebut. Sebelum rencana ini dilaksanakan pada saat ini sudah dilakukan perubahan jalur jalan dengan maksud dapat mengurangi padatnya arus lalu lintas yang ada.



Gambar 4.3. Publikasi Rancangan *Fly Over* di atas sungai Mahakam, sumber: Harian Kaltim Post, Rabu, 8 Februari 2012,hal-6



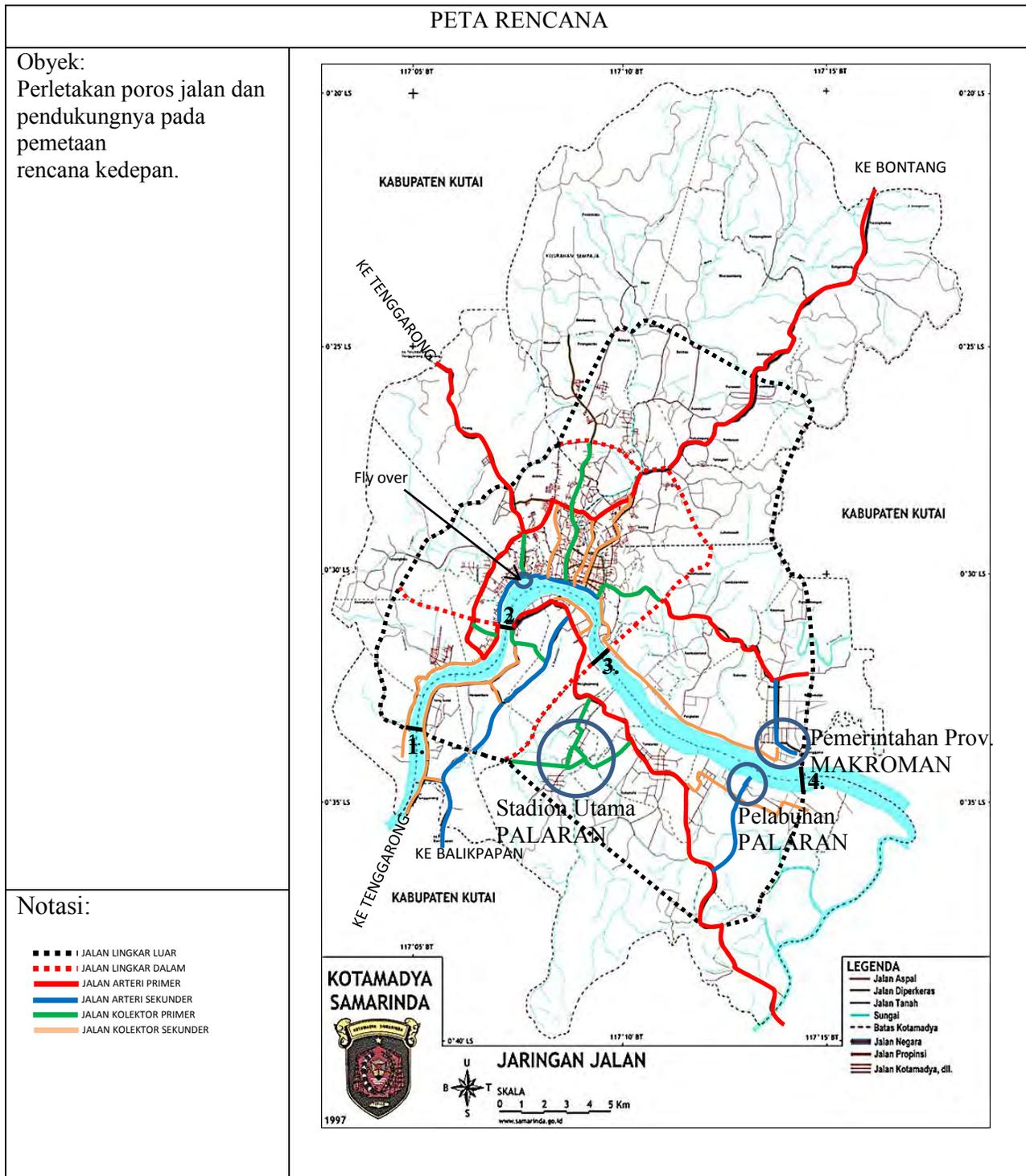
Gambar 4.4. Gambar Rencana *Fly Over* untuk mengatasi kemacetan, sumber: Bappeda Kota Samarinda, 2010



Gambar 4.5. Rencana Penambahan Jalur Jalan di Persimpangan Teluk Lerong, sumber: Dinas Bina Marga Provinsi Kalimantan Timur, 2010

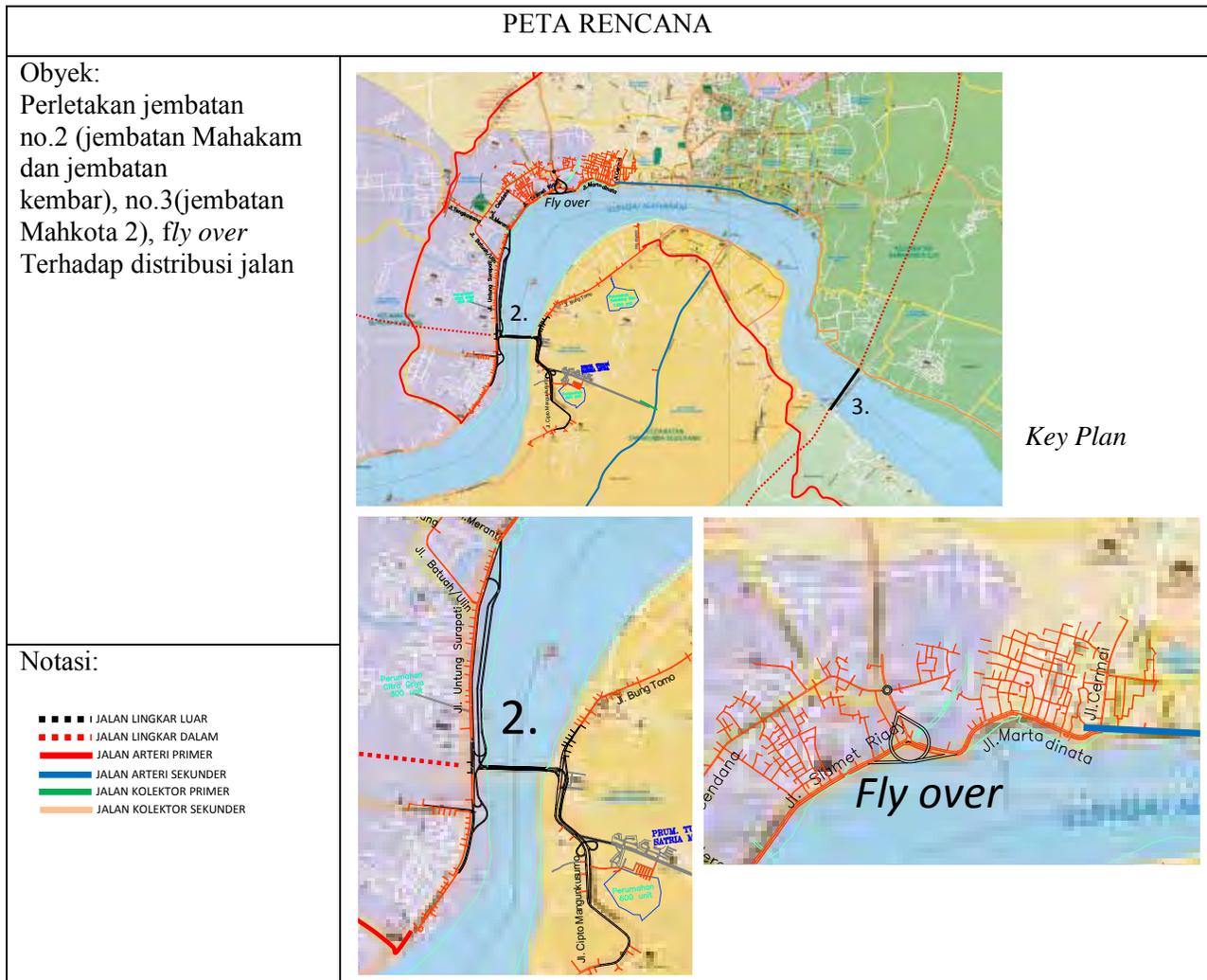
Rencana jalan yang sedang dikerjakan saat ini adalah menambah jalur baru pada jl. Martadinata untuk menambah volume jalan agar titik temu lalu lintas pada persimpangan jalan ini tidak terlalu padat. Dilain pihak penambahan jalur jalan ini harus sinergis dengan rencana pembangunan fly over atau perlu penyesuaian desain yang ada nantinya dengan tujuan untuk menghindari *cross circulation* agar tidak timbul kemacetan pada persimpangan ini. Pada peta plot area jalan terlihat ada penambahan jembatan penghubung no.4 (empat) yang menghubungkan daerah Makroman. Dengan membuat analisa terhadap pemetaan jalan, distribusi jalan, dan jembatan maka dapat diketahui gambaran kondisi eksisting, potensi dan permasalahan dikemudian hari sekitar poros jalan dan pendukungnya berupa jembatan dan *fly over* pada tabel gambar berikut ini.

Tabel 4.1 Pemetaan Rencana Perletakan Jalan dan Pendukungnya.



Sumber : Bappeda kota Samarinda th.2010

Tabel 4.2 Pemetaan Rencana Jembatan no.2,3, dan *fly over*.

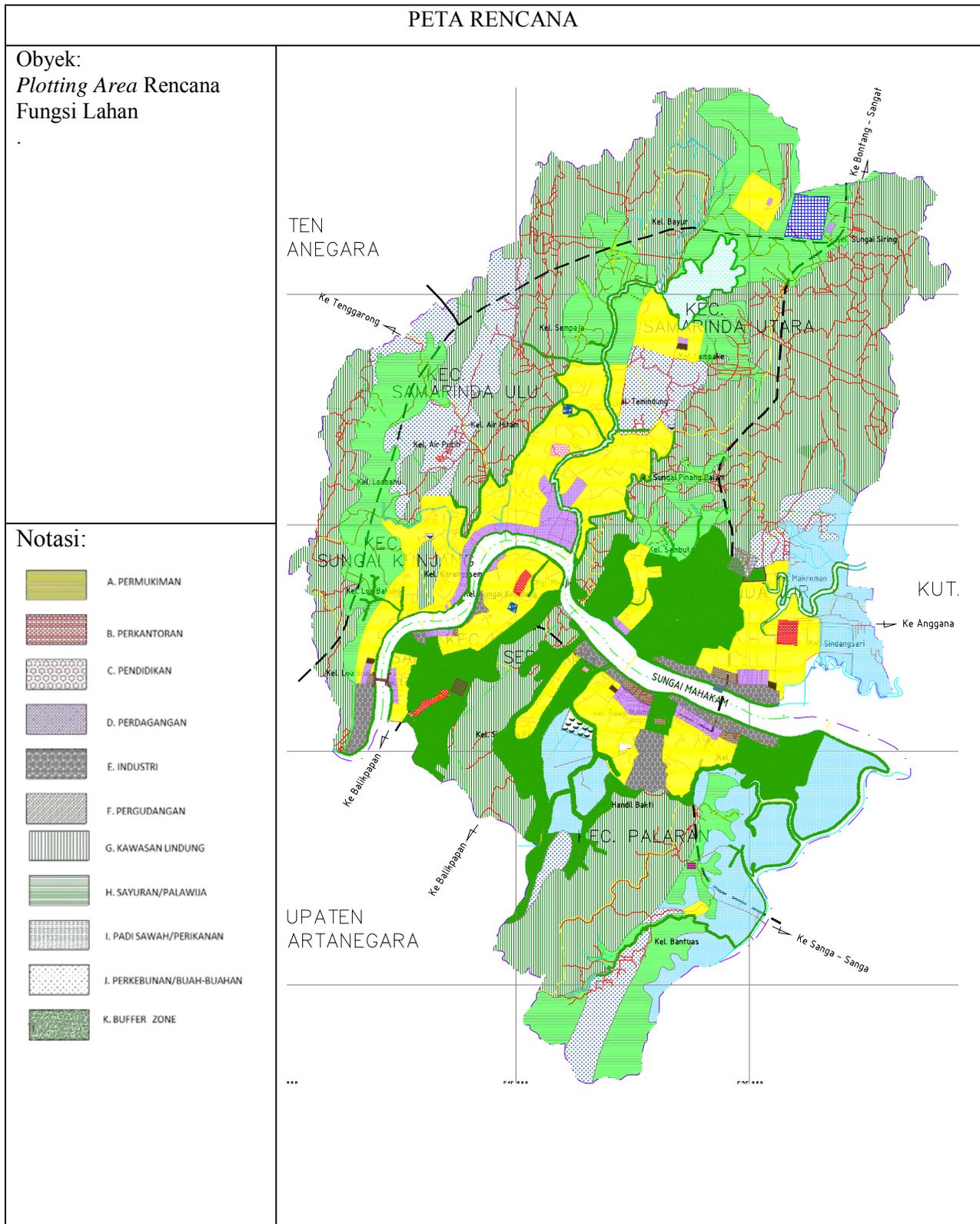


Sumber : Bappeda kota Samarinda th.2010

2. Rencana Penggunaan Fungsi Lahan.

Pada peta rencana penggunaan fungsi lahan pada kota Samarinda terlihat kegiatan menyebar dari pusat kegiatan atau pusat kota Samarinda. Disini nantinya yang akan berkembang menjadi pusat kegiatan perekonomian baru mengarah ke fungsi lahan yang mempunyai kesamaan kegiatan. Penyebaran kegiatan yang sama menyebar terutama pada wilayah selatan sungai Mahakam. Pusat wilayah yang menjadi barometer pertumbuhan ekonomi keseluruhan kota berada pada kecamatan Samarinda Kota. Disini terdapat *CBD* Citra Niaga yang nantinya akan tumbuh beberapa *CBD* baru pada wilayah lainnya.

Tabel 4.3. Pemetaan Rencana Penggunaan Fungsi Lahan



Sumber : Bappeda kota Samarinda th.2014

4.1. Rangkuman Hasil Kajian Kebijakan Pemerintah Daerah.

Dari hasil kajian terhadap RTRW kota Samarinda yang merupakan salah satu kebijakan pemerintah daerah untuk menata kotanya maka dapat dijelaskan berikut ini.

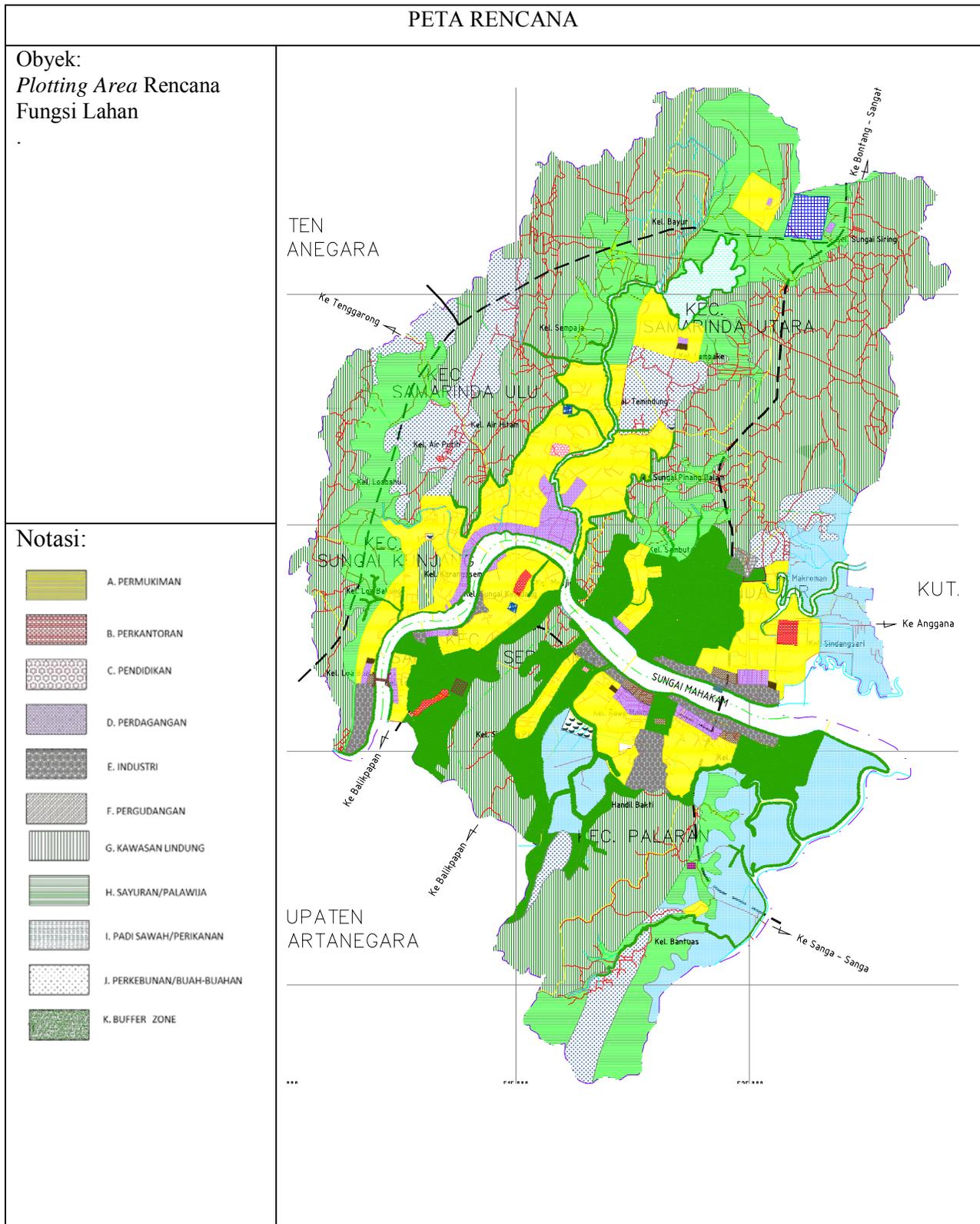
1. Rencana jalan dan jembatan sebagai pendukungnya.

- Jalan pada koridor sungai tidak semuanya berfungsi sebagai jalan utama.
- Jalan poros baru cenderung menjauh dari koridor tepi sungai dan bertemu dengan jembatan penghubung yang ada.
- Rencana jembatan ada 4 (empat) buah yaitu:
 - a. Jembatan no.1, yaitu jembatan Mahulu dan sudah terbangun.
 - b. Jembatan no.2, yaitu jembatan Mahakam dan jembatan kembarnya yang masih belum selesai pembangunannya yang akan mempengaruhi perkembangan fisik jalan layang maupun jalan penghubungnya.
 - c. Jembatan no.3, yaitu jembatan Mahkota II yang sudah berjalan pembangunannya dan tinggal penyambungan pada bagian tengahnya saja.
 - d. Jembatan no.4, direncanakan letaknya berada setelah pelabuhan besar Palaran kearah hilir sungai dan masih belum dibangun. Penempatan jembatan ini perlu ditinjau kembali dan dipertimbangkan terhadap arah tujuan kapal besar yang akan terhalang sebelum mencapai pelabuhan.
- Rencana *Fly over* yang akan dibangun di simpang tiga Telok Lerong berada pada areal permukiman yang cukup padat penduduknya dan merupakan titik lokasi bertemunya sungai Mahakam dengan anak sungainya. Hal ini dimaksudkan untuk menghindari *cross circulation*.
- Jalur jalan disepanjang koridor sungai Mahakam tidak selalu menyusuri pinggir sungai. Pada beberapa titik lokasi pada segmen yang ada ada kecenderungan berbelok menjauhi tepi sungai disebabkan faktor geografi berupa kondisi kontur yang cukup tajam dan berbukit yang tidak mungkin dilewati kendaraan.

2. Rencana Penggunaan Fungsi Lahan.

Bila dikembalikan pada rencana kebijakan pemerintah maka pada setiap pinggir sungai harus dilakukan pengamanan sempadan sungai untuk menjadi ruang terbuka dan dilakukan penghijauan sebagai kontribusi untuk menambah prosentase kenaikan RTH agar bisa mencapai 30% atau lebih.

Tabel 4.3. Pemetaan Rencana Penggunaan Fungsi Lahan



Sumber : Bappeda kota Samarinda th.2014

BAB 5

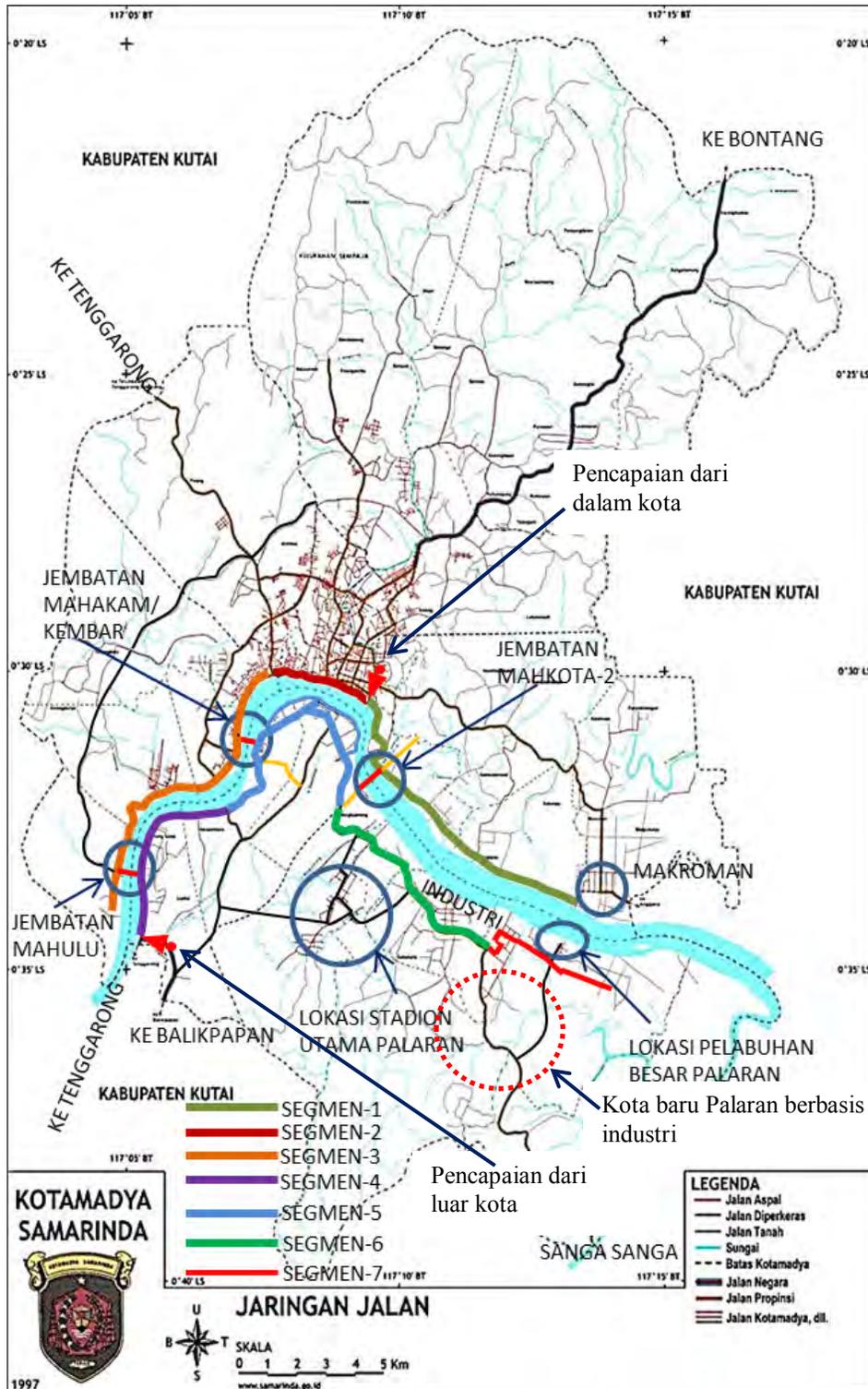
DATA DAN ANALISA PERANCANGAN KOTA

5.1. Pembagian Segmen Jalan dalam batas wilayah studi.

Disini perlu menentukan segmen jalan dalam pendekatan perancangan kota. Batasan persegmen jalan ditandai dengan adanya pertemuan antar simpul jalan utama atau jalan jembatan penghubung yang berada dalam wilayah studi pada koridor sungai Mahakam. Jumlah segmen ditandai dengan jalan pada koridor sungai yang melintasi BWK yang ada sebanyak 7 (tujuh) segmen. Urutan segmen jalan tidak mengikuti urutan BWK namun melihat jangkauan pencapaian dari dalam kota ke arah luar kota dan sebaliknya. Disini ditentukan secara berurutan dimulai dari dalam kota pada wilayah Samarinda Kota untuk segmen 1,2,3 terkait dengan pertimbangan kedekatan pencapaiannya. Untuk segmen 4,5,6,7 dimulai dari wilayah Samarinda Seberang dari arah luar kota. Pertemuan segmen 1 ke 2 dibatasi pertigaan jalan dan anak sungai Karang Mumus, segmen 2 ke 3 dibatasi pertigaan jalan dan anak sungai, segmen 4 ke 5, 6 ke 7 dibatasi dengan adanya pertigaan jalan sedangkan segmen 5 ke 6 dibatasi dengan adanya simpangan jalan antara pertemuan pertigaan jalan dengan jalan penghubung ke jembatan Mahkota II. Pembagian segmen jalan tersebut didasarkan pada hal berikut ini.

- Arah destinasi yang dimulai dari dalam kota menuju keluar kota dan dari luar kota menuju ke dalam kota.
- Arah destinasi dari dalam kota pada jalur jalan yang sering dilalui masyarakat untuk menuju koridor sungai kemudian keluar dari wilayah Samarinda Kota menuju ke Tenggarong, Balikpapan, Makroman, Sanga-Sanga dan daerah lainnya. .
- Arah dari Balikpapan menuju koridor sungai untuk masuk ke wilayah Samarinda Seberang, Samarinda Kota dan Tenggarong.
- Pendekatan pada BWK yang membagi koridor sungai Mahakam menjadi 7 (tujuh) segmen dengan 3 (tiga) segmen terdapat pada wilayah Samarinda Kota sedang 4 (empat) segmen lainnya pada wilayah Samarinda Seberang yang bisa memperlihatkan karakteristik segmen jalan.
- Batas akhir jalan pada segmen 1 sampai pada daerah Makroman, batas akhir jalan segmen 3 setelah melalui jembatan Mahulu dalam jarak sekitar 100 m', batas akhir jalan segmen 7 sampai pada areal jalan yang belum ada rumah penduduk dan masih berupa kebun.

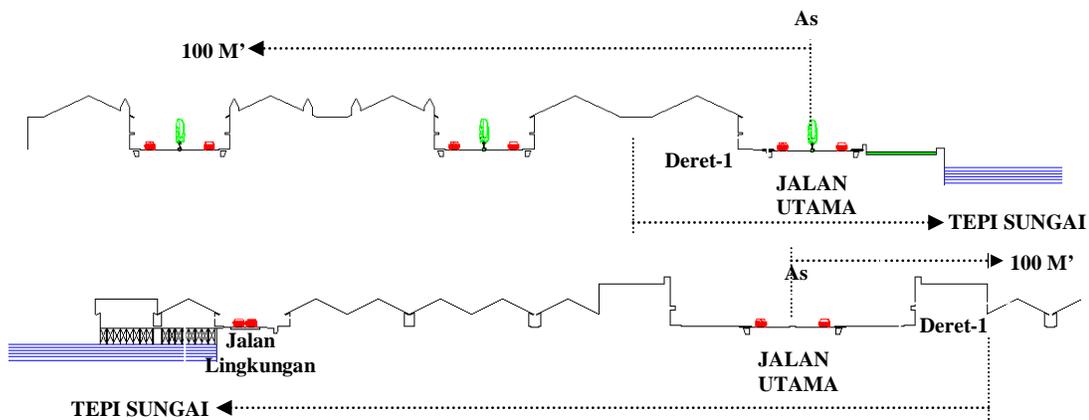
- Batas awal jalan segmen 4 pada pertigaan jalan dari arah Balikpapan akan masuk koridor sungai menuju Samarinda dan Tenggarong.



Gambar 5.1. Pembagian Segmen Jalan dalam batas Wilayah Studi, sumber: Bappeda Kota Samarinda dan hasil survey, 2014

5.2. Jangkauan penelitian koridor.

Jangkauan penelitian ini terbatas pada koridor sungai Mahakam dengan mengikuti ruas jalan utama atau lingkungan yang menyusuri sepanjang sungai sesuai dengan wilayah studi penelitian yang sudah ditetapkan sebelumnya. Dapat ditunjukkan secara potongan melintang terhadap jalan maka batasan jangkauan wilayah penelitian mulai deret pertama rumah bagian darat pada tepi jalan utama sampai tepi sungai. Tidak menutup kemungkinan juga perlu melihat belakang deret rumah dengan radius sekitar 100 m' dari as jalan utama untuk melihat potensi kawasan yang bisa mendukung koridor sungai Mahakam.



Gambar 5.2. Jangkauan Penelitian,
sumber: Hasil survey, 2014.

5.3. Data Eksisting.

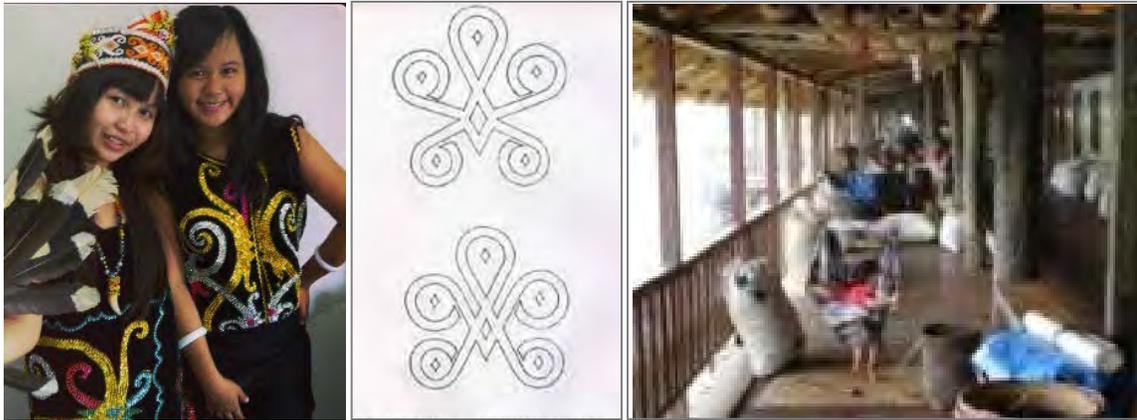
5.3.1 Arsitektur Daerah setempat dan Warna-Warna kedaerahan sebagai Identitas Kota.

Rata-rata bangunan pemerintah yang berada pada koridor sungai mengadopsi pada bangunan lokal setempat yang bisa menunjukkan identitas kota sungai. Bangunan yang diadopsi ini merupakan ciri khas rumah tinggal dari suku yang mendiami daerah lokal. Suku asli yang cukup menonjol dan bermukim di Kalimantan Timur ini adalah suku Kutai dan suku Dayak. Suku Kutai berasal dari masyarakat pada masa pemerintahan kerajaan Kutai yang banyak bermukim pada wilayah kabupaten Kutai Kartanegara yang beribukota di Tenggarong. Masyarakat suku dayak banyak bermukim di pedalaman sekitar hulu sungai Mahakam jauh dari kota Samarinda pada wilayah kabupaten Kutai Barat yang beribukota di Melak. Kata Dayak berasal dari kata *daya* dalam bahasa Kenyah yang berarti hulu sungai atau pedalaman. Suku Dayak Kenyah merupakan klan terbesar suku Dayak diantara klan Dayak di Kalimantan, Serawak, dan Sabah di Malaysia. Nenek moyang suku Dayak di Kalimantan berasal dari Yunan,

Cina Selatan. Penduduk Yunan melakukan migrasi besar-besaran pada sekitar tahun 3000-1500 SM dan masuk ke Kalimantan dan berbagai pulau di Indonesia melalui semenanjung Melayu dan Filipina. Suku Kenyah termasuk rumpun Kenyah-Kayan-Bahau yang berasal dari daerah Baram, Sarawak. Pergerakan suku ini menuju ke hilir akhirnya sampai ke daerah Mahakam dan sebagian menetap di Kampung Pampang masuk dalam wilayah kecamatan Samarinda Utara yang saat ini ditetapkan sebagai desa wisata adat suku Dayak.

Karakteristik bentuk arsitektur daerah Kalimantan Timur terutama kota Samarinda banyak dipengaruhi oleh bangunan tempat tinggal suku dayak yaitu rumah Lamin. Rumah Lamin adalah rumah adat suku Dayak Kenyah dengan struktur kayu ulin dan biasa disebut juga Rumah Panjang karena bentuk bangunannya yang memanjang bahkan hingga puluhan meter. Lamin merupakan rumah panggung yang sangat panjang sambung-menyambung, dan biasanya didirikan di sekitar sungai. Pembangunannya dilakukan bersama-sama secara bergotong royong oleh seluruh keluarga. Dalam satu Rumah Lamin tinggal puluhan keluarga bahkan pada jaman dahulu dapat menampung hingga 200 orang- mulai dari orang tua, anak, cucu, sepupu hingga keponakan. Bentuk dasar bangunan berupa empat persegi panjang dengan lebar antara 20 hingga 25 meter dan panjang Lamin mencapai hingga 150 meter.





Gambar 5.3. Foto Rumah Lamin di desa Pampang, Motif Warna Khas Pakaian Adat Dayak, Motif Perintai Lima dan Serambi dalam rumah Lamin, sumber: www.blogspot.com dan dokumentasi pribadi

Bentuk bangunan seperti ini berfungsi antara lain untuk memudahkan penambahan ruang-ruang baru di dalamnya, yang akan semakin menambah panjang rumah. Lamin adat memiliki keseimbangan simetris, dimana bila dibagi dua memiliki besaran bentuk bangunan yang sama. Adapun elemen-elemen pembentuk rumah lamin adalah *sukaq* atau tiang bawah (tiang utama) yang berfungsi sebagai pondasi bangunan *lamin*, *hejan* atau tangga yang terbuat dari batang pohon dengan diameter 30 - 40 cm yang ditakik-takik membentuk undakan, *asoq* atau lantai, dinding, tiang atas, *kepang* atau atap yang terbuat dari jejeran kepingan kayu keras berukuran 70 x 40 cm dan dekorasi. Bentuk khas dekorasi yang didapat dari suku dayak Kenyah ini adalah ornamen ukiran, tiang berbentuk burung Enggang dan tameng Dayak. Untuk motif ukiran banyak menggunakan warna dominan seperti merah, putih, kuning dan hitam yang melambangkan sifat-sifat spiritual dalam kehidupan mereka.

5.3.2. Maskot Kota.

Maskot kota yang memberikan pengenalan terhadap kota Samarinda yaitu adanya Pesut Mahakam (*orcaella*). Hewan mamalia ini sering disebut lumba-lumba air tawar yang hampir punah. Berdasarkan data tahun 2007 populasi hewan ini hanya tinggal 50 ekor saja. Populasi satwa langka yang dilindungi undang-undang ini hanya terdapat pada 3 lokasi di dunia yaitu sungai Mahakam, sungai Mekong dan sungai Irawady (wikipedia.org).



Gambar 5.4. Foto Pesut Mahakam,
sumber: www.skyscrapercity.com

5.3.3. Keberadaan sungai Mahakam dan anak sungainya.

Sungai Mahakam merupakan induk sungai di kota Samarinda yang bermuara di lautan Selat Makasar yang masih masuk dalam wilayah perairan pantai kota Balikpapan. Hulu sungai ini mengarah ke daerah pedalaman wilayah provinsi Kalimantan Timur melewati kabupaten Kutai Kartanegara dan Kutai Barat. Sedangkan Induk dengan beberapa bagian anak sungainya ini menyelusuri seluruh wilayah kota Samarinda dan sangat mempengaruhi perkembangan kegiatan keseharian kehidupan masyarakatnya di tepi sungai. Sungai ini membentuk koridor jalan yang sangat spesifik yang secara geografi kota Samarinda terbelah menjadi 2 (dua) bagian yang saling terkait hubungan kegiatannya satu bagian sisi sungai dengan lainnya.



Gambar 5.5. Tata Letak sungai Mahakam,
sumber: www.google.com/earth

Sungai Mahakam mempunyai beberapa anak sungai yang sangat mempengaruhi koridor sungai ini dan membentuk karakter tersendiri pada koridornya.



Gambar 5.6. Keberadaan Anak Sungai Mahakam, sumber: www.google.co.id/maps

Sungai Mahakam punya peranan yang cukup besar dalam perkembangan fisik kota Samarinda dikarenakan semua kegiatan yang ada sangat dipengaruhi oleh keberadaan sungai ini. Adapun peranan tersebut adalah :

- Sungai Mahakam merupakan sumber air baku baik yang diambil langsung oleh masyarakat maupun yang diolah terlebih dahulu oleh PDAM kota Samarinda.
- Sungai Mahakam menjadi sumber kehidupan bagi masyarakat kota Samarinda yang tinggal disekitar tepi sungai mulai dengan kegiatan MCK, mencari ikan, usaha-usaha yang membutuhkan keberadaan sungai berikut airnya.
- Sungai Mahakam menjadi sarana transportasi sejak dulu maupun sekarang meskipun sarana jalan darat dan jembatan penghubung sudah dikembangkan. Hal ini ditunjukkan dengan adanya sarana dan prasarana Pelabuhan Besar dan dermaga penyeberangan. Pelabuhan Besar ini berupa pelabuhan peti kemas dan pelabuhan penumpang yang menghubungkan kota Samarinda dengan kota-kota diluar provinsi Kalimantan Timur. Sedangkan dermaga penyeberangan yang ada berperan sangat aktif menghubungkan antar daerah kota Samarinda sendiri dari bagian Samarinda Kota ke Samarinda Seberang atau sebaliknya dan juga ke beberapa daerah pada kota kabupaten seperti Kutai Kartanegara dan Kutai Barat.

- Sungai Mahakam juga menjadi sarana transportasi utama bagi perusahaan yang bergerak dibidang pertambangan batu bara dan lainnya. Hal ini juga ditunjukkan banyaknya usaha industri galangan kapal yang berada di tepi sungai untuk melayani kegiatan yang ada.



Gambar 5.7. Foto Kegiatan di sungai Mahakam,
sumber: www.blogspot.com

5.3.4. Prasarana Utilitas kota sebagai pendukung koridor sungai.

- Air Bersih

Pengambilan air baku untuk pengolahan air bersih yang dilakukan oleh pihak PDAM kota Samarinda pada beberapa titik disepanjang sungai Mahakam. Air bersih di distribusikan pada wilayah Samarinda Kota dan Samarinda Seberang dengan memanfaatkan ruang pada pinggir jalan pada kawasan koridor ini.

- Drainase

Setiap jalan di sepanjang sungai Mahakam terdapat drainase pada ke dua sisinya dan arah pembuangan airnya selalu diarahkan pada sungai Mahakam atau anak sungainya. Sebagian besar sistem drainase yang ada dibuat tertutup terutama yang berada pada daerah perniagaan , perdagangan dan jasa dengan tujuan untuk kemudahan parkir kendaraan.

- Jaringan Listrik dan Telepon

Setiap pemasangan tiang listrik dan telepon mengikuti pinggir jalan dan menyesuaikan lebar damija yang ada. Jaringan telepon yang ada sebagian besar cenderung dilakukan instalasi bawah tanah. Sedangkan untuk jaringan listrik dilakukan pemasangannya diatas tiang yang disediakan dengan jarak 50 m' pertiang termasuk travo dan lainnya.

- Pembuangan Sampah

Tempat pembuangan sementara diletakkan pada beberapa titik disepanjang jalan yang ada. Tempat pembuangan akhir atau TPA berada cukup jauh dari koridor tepi sungai Mahakam untuk menghindari kecenderungan masyarakat membuang sampah disini TPA saat ini berada di bagian utara Samarinda dekat akses jalan poros menuju ke kota Tenggarong.

5.3.5. Kondisi Sarana dan Prasarana koridor sungai.

a. Kondisi lokasi lama eks. pelabuhan kota dan pelabuhan peti kemas yang berpotensi sebagai lahan tidur..

Lokasi pelabuhan kota dan pelabuhan peti kemas yang sekarang ini sudah ada rencana dan realisasi pentahapan relokasi ke daerah samarinda Seberang. Pada 3 (tiga) tahun mendatang areal ini akan menjadi lahan tidur karena belum ada perencanaannya ke depan hari. Hal ini juga terjadi pada lahan yang berada didekat pelabuhan peti kemas yang pernah berfungsi sebagai Bioskop atau Cinepleks yang sekarang ini tidak terdapat kegiatannya sama sekali. Beberapa lokasi di sepanjang koridor sungai Mahakam baik pada wilayah Samarinda Kota maupun Samarinda Seberang terdapat lahan tidur yang dulunya dipakai sebagai pabrik kayu lapis yang sudah tidak beroperasi lagi. Lahan tidur ini cukup luas dan sudah beberapa tahun dibiarkan saja dan lokasinya cukup strategis terhadap pemandangan kearah sungai Mahakam.



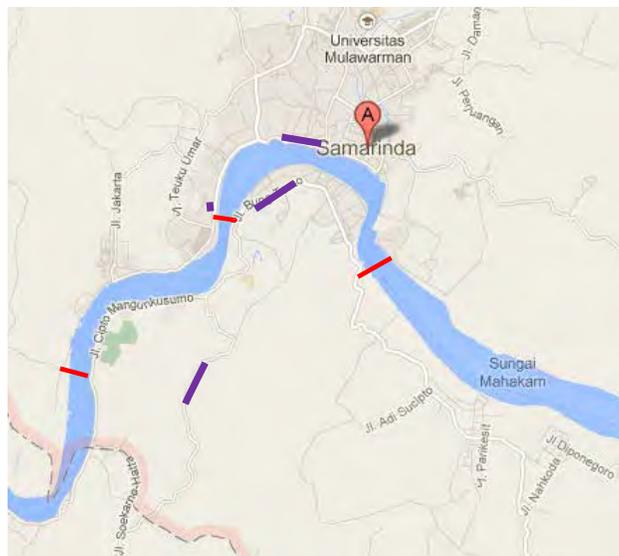
Gambar 5.8. Foto Lahan Tidur eks. Bioskop Mahakama dan Pelabuhan Penumpang yang akan dipindah ke Palaran, sumber: Hasil survey, 2014



Gambar 5.9. Tata Letak Lahan Tidur dan Yang Berpotensi Lahan Tidur di koridor sungai Mahakam,
 sumber: www.google.co.id/maps dan hasil survey, 2014.

b. Bangunan Pemerintahan.

Saat ini pada bangunan pemerintahan yang ada cukup memperhatikan karakteristik lingkungan seperti halnya terhadap pertimbangan ketinggian bangunan, gsb, klb, bc, skala, tekstur, warna dan bentuk arsitekturnya termasuk keleluasaan jarak pandang bagi pejalan kaki. Bangunan tersebut bisa dilihat pada bangunan pemerintahan pada kawasan koridor ini.



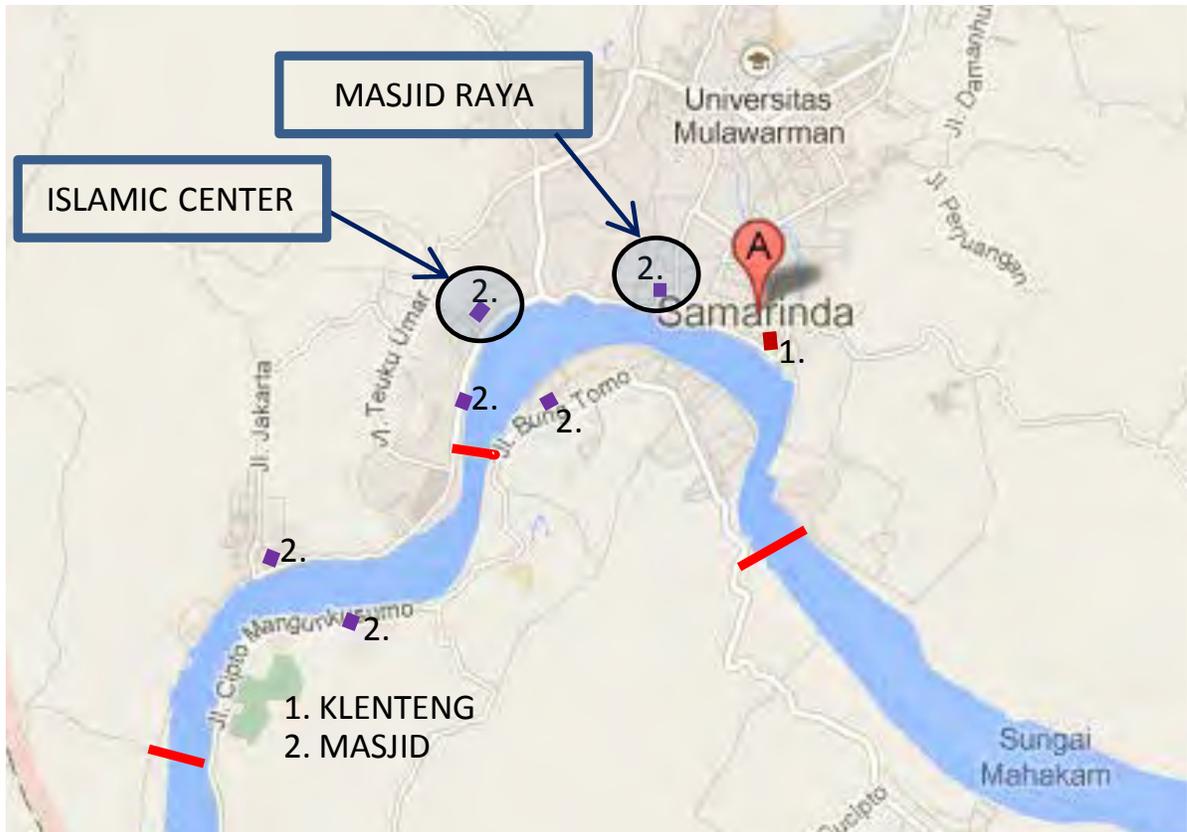
Gambar 5.10. Perletakan Bangunan Pemerintahan,
 sumber: www.google.co.id/maps dan hasil survey, 2014



Gambar 5.11 . Foto Bangunan Pemerintah,
sumber: Hasil survey, 2014

c. Bangunan Sosial, Masjid dan Tempat Peribadatan lainnya.

Beberapa bangunan sosial dan tempat peribadatan baik masjid atau lainnya terdapat pada kawasan koridor sepanjang sungai Mahakam ini. Bangunan masjid cukup mendominasi pada kawasan ini dan sudah memperhatikan pertimbangan ketinggian bangunan, gsb, klb, bc, skala, tekstur, warna dan bentuk arsitekturnya termasuk keleluasaan jarak pandang bagi pejalan kaki. Sedangkan bangunan sosial dan tempat peribadatan lainnya masih belum mempertimbangkan hal tersebut. Bangunan ibadah saat ini yang cukup monumental dalam bentuk dan besarnya adalah Islamic Center yang menjadi bangunan fenomenal dengan lokasinya yang cukup strategis menghadap jalan dan sungai Mahakam. Masjid lain yang juga letak lokasinya strategis adalah masjid Raya yang berada dekat pasar dan area pusat perdagangan dan bisnis di daerah kota lama atau Samarinda kota.



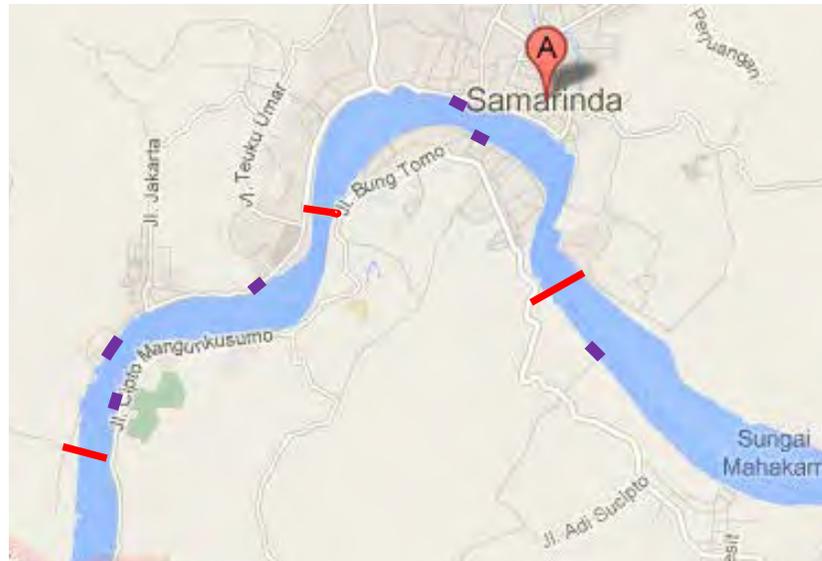
Gambar 5.12. Perletakan Bangunan Tempat Ibadah,
 sumber: www.google.co.id/maps dan hasil survey, 2014



Gambar 5.13. Foto Bangunan Tempat Ibadah Masjid Raya (kiri) dan *Islamic Center* (kanan),
 sumber: www.blogspot.com

d. Dermaga Penyeberangan.

Pada kawasan koridor ini ada beberapa tempat dermaga penyeberangan untuk penumpang pada ke dua sisi tepi sungai. Dermaga penyeberangan ini terletak pada tempat-tempat strategis yang merupakan pusat kegiatan keseharian masyarakat kota Samarinda. Tempat strategis ini biasanya berupa tempat peribadatan, kawasan industri, pasar, terminal bus atau angkot, areal perniagaan, perdagangan dan jasa.



Gambar 5.14. Perletakan Dermaga Penyeberangan Penumpang,
sumber: www.google.co.id/maps

e. Bangunan Pendidikan.

Ada beberapa bangunan pendidikan terletak pada beberapa tempat di sepanjang koridor jalan di tepi sungai Mahakam ini tapi tidak terlalu mendominasi. Wilayah Samarinda Kota merupakan areal yang paling banyak terdapat bangunan pendidikan mulai tk, sd, smp, sma sampai perguruan tinggi negeri maupun swasta. Untuk bangunan pendidikan negeri di sepanjang koridor terkait hanya smp sampai perguruan tinggi saja yang terletak disini.



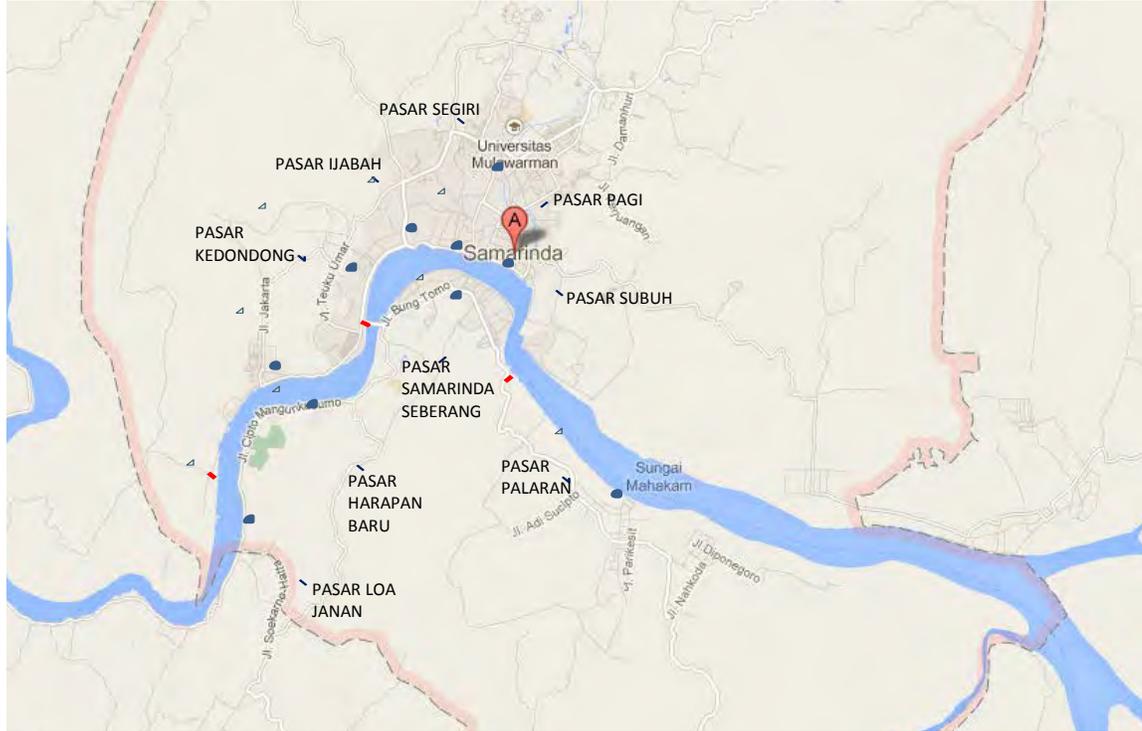
Gambar 5.15. Letak Fasilitas Pendidikan Negeri sekitar koridor sungai, sumber: www.google.co.id/maps dan hasil survey, 2014

f. Prasarana Kesehatan.

Bangunan untuk prasarana kesehatan jarang dijumpai pada kawasan koridor tepi sungai Mahakam. Prasarana kesehatan banyak terdapat pada pusat kota dan agak jauh dari kawasan ini. Salah satu sarana kesehatan yang dikelola pemerintah kota adalah RSUD A.W. Syahrani yang terletak pada poros jalan baru yang menuju koridor jalan tepi sungai dan mengarah ke jembatan Mahakam dan jembatan kembar. Sarana ini cukup strategis letaknya dan dekat dengan areal perumahan baru yang banyak berkembang pada poros jalan ini.

g. Bangunan Pasar dan distribusi pelayanannya

Penempatan pasar dan distribusi pelayanannya cukup merata pada kawasan koridor ini. Bangunan pasar berada pada wilayah Samarinda Kota dan Samarinda Seberang. Ada juga beberapa pasar yang penempatannya agak masuk kedalam menjauh dari tepian sungai baik yang ada di Samarinda Kota maupun Samarinda Seberang.



Gambar 5.16. Letak Fasilitas Pasar Berikut Distribusi Pelayanannya, sumber: www.google.co.id/maps dan hasil survey, 2014

h. Bangunan Perniagaan, Jasa dan Perdagangan

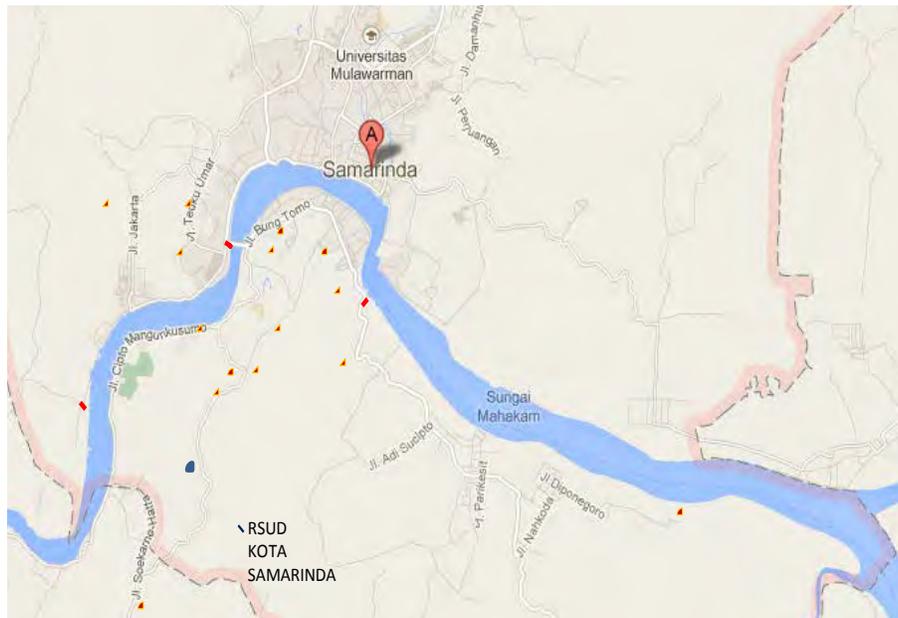
Bangunan perniagaan khususnya ruko banyak yang tidak teratur bentuk massa bangunan maupun fasadnya satu dengan yang lainnya, dan sebagian besar sudah tidak layak bangun dalam arti perlu dilakukan peremajaan karena sangat mengganggu visual atau perwajahan kota secara bentukan Arsitektural. Bangunan perniagaan, jasa dan perdagangan banyak yang berupa rumah toko (ruko), rumah kantor (rukan) dan rumah tinggal yang berubah fungsi menjadi bangunan niaga berupa toko atau warung makan. Umumnya bangunan tersebut tersebar mendekati pusat kegiatan ekonomi berupa pasar dan *CBD (Central Business District)*.



Gambar 5.17. Foto Tampak Bangunan Ruko di Jl. Yos Sudarso-Samarinda, sumber: Hasil survey, 2014

i. Prasarana Perumahan dan Permukiman

Pembangunan kawasan perumahan yang terencana dalam bentuk kompleks perumahan di Kota Samarinda secara spesifik tidak diarahkan pada titik maupun kawasan tertentu, namun pembangunannya saat ini justru berkembang pada wilayah Samarinda Seberang dan dekat dengan poros jalan baru yang terdapat fasilitas kesehatan berupa RSUD Pemerintah Kota Samarinda. Berkaitan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Samarinda maka daerah ini memang disediakan untuk perumahan permukiman dan fasilitas lainnya berupa prasarana pendidikan dan pemerintahan kota Samarinda. Sedangkan pembangunan permukiman yang tidak terencana masih banyak yang tersebar disekitar pinggiran sungai Mahakam baik di wilayah Samarinda Kota maupun Samarinda Seberang.



Gambar 5.18. Keterdekatan Letak Perumahan-Permukiman dengan RSUD, sumber: www.google.co.id/maps dan hasil survey, 2014

j. Bangunan Lama dan Cagar Budaya

Bangunan lama yang bisa menandai memori bangunan Samarinda pada periode waktu yang lampau (tempo dulu) pada kawasan koridor ini hampir punah penjagaan fisik bangunannya. Disini masih ada ditemukan 2 (dua) rumah tinggal yang masih dijaga bentuknya dan dipelihara oleh pemilik rumahnya lokasinya yang berada di areal pelabuhan penumpang dan peti kemas yang lama pada wilayah Samarinda Kota. Terdapat satu-satunya bangunan cagar budaya rumah adat bugis yang berada pada wilayah Samarinda Seberang. Bangunan ini terletak di pinggir sungai Mahakam masuk dalam areal kampung Baqa/Baka dan dekat dengan permukiman pembuatan tenun sarung Samarinda. Kondisi bangunan cagar budaya ini cukup memprihatinkan dan perlu perbaikan lebih lanjut agar bisa mempertahankan identitas lingkungan di kampung Baka dengan mayoritas penduduk Bugis sebagai cikal bakal terbentuknya kota Samarinda dengan tenun khasnya berupa sarung Samarinda.



Gambar 5.19. Foto Rumah Pribadi di jl. Yos Sudarso-Samarinda, sumber: Hasil survey, 2014

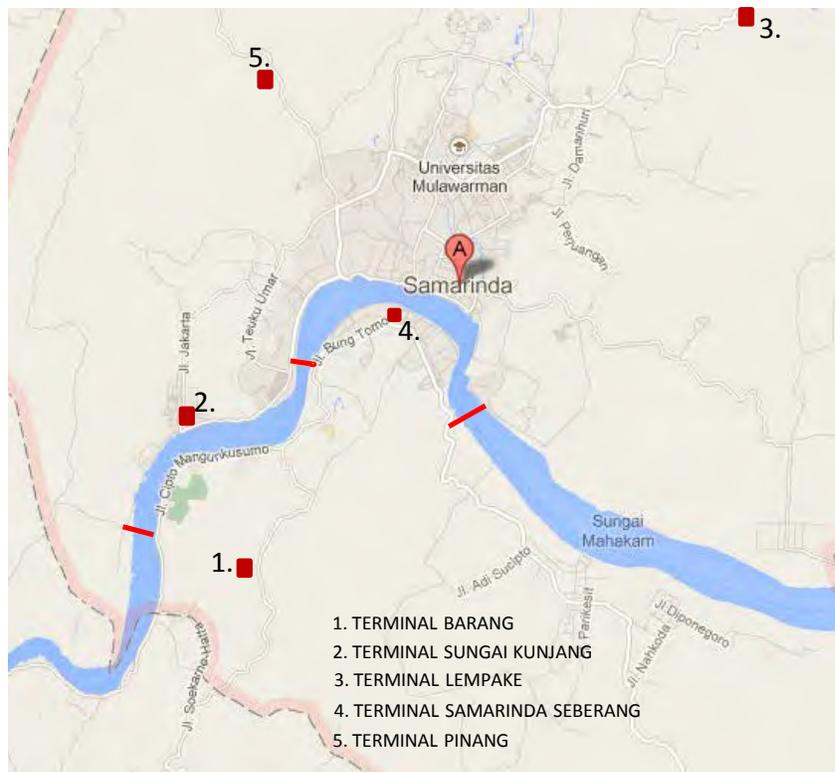


Gambar 5.20. Foto Bangunan Cagar Budaya Rumah Adat di jl. Bendahara-Samarinda, sumber: Hasil survey, 2014



Gambar 5.21. Letak Bangunan Lama dan Bangunan Cagar Budaya yang dekat dengan kampung pembuatan tenun sarung Samarinda, sumber: www.google.co.id/maps dan hasil survey, 2014

k. Terminal dan jangkauan pelayanannya.

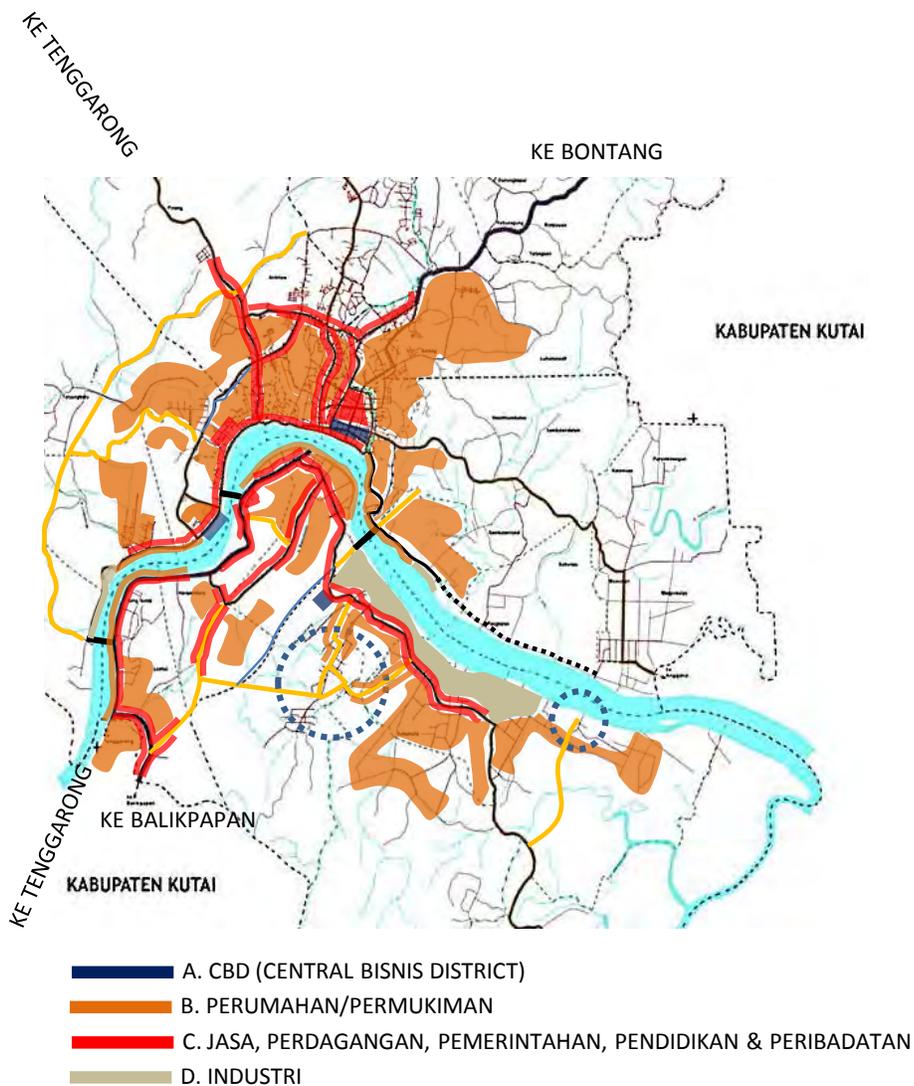


Gambar 5.22. Perletakan Terminal, sumber: www.google.co.id/maps dan hasil survey, 2014

Terminal yang ada terbagi beberapa tempat di kota Samarinda yang beberapa diantaranya terdapat di sekitar kawasan koridor sepanjang sungai Mahakam pada wilayah Samarinda Kota dan Samarinda Seberang.

1. Penempatan zona kegiatan eksisting dalam satu kesatuan koridor terkait.

Secara keseluruhan bila disatukan semua kegiatan dan perletakan bangunan yang ada terkait dengan koridor sungai Mahakam secara eksisting dapat dilihat pada peta berikut ini.



Gambar 5.23. Pengelompokan zona kegiatan eksisting, sumber: Bappeda Kota Samarinda dan hasil survey, 2014

Penempatan zona kegiatan tersebut dapat dikelompokkan sebagai berikut.

A. CBD (Central Bisnis District)

Disini setiap kegiatan khusus dengan wilayah yang cukup besar dalam bentuk bangunan besar (*mall*) atau pertokoan yang mengelompok dimasukkan dalam katagori ini.

B. Perumahan dan Permukiman.

Disini sudah termasuk permukiman yang tumbuh secara alamiah maupun perumahan yang dibangun melalui pihak pengembang.

C. Jasa, perdagangan, pemerintahan, pendidikan dan peribadatan.

Disini ada beberapa kegiatan dijadikan satu zona dikarenakan tata letak bangunannya terkadang tercampur satu dengan lainnya dan tidak mengelompok secara beraturan.

D. Industri.

5.3.6. Kesan yang ditimbulkan *Landmark* pada koridor sungai.

Pada kota Samarinda khususnya pada koridor sungai Mahakam saat ini hanya terdapat satu *landmark* saja yaitu tempat peribadatan *Islamic Center*. Lokasi ini menempati areal lahan seluas 7-10 ha milik Inhutani yang sudah dibebaskan oleh pemerintah daerah setempat. *Islamic Centre* ini berada pada wilayah kecamatan Sungai Kunjang dan salah satu jalan besarnya masuk dalam koridor tepi sungai. Pengolahan bentuk bangunan Arsitekturnya cukup baik dan mengarah pada Arsitektur Timur Tengah yang saat ini bangunan masjid lain di Samarinda banyak terinspirasi bentuk bangunannya. *Islamic Centre* ini menjadi kawasan kegiatan islami secara terpadu mulai dengan sholat jum'at dan kegiatan lainnya.



Gambar 5.24. Foto *Landmark Islamic Centre*,
sumber: www.skyscrapercity.com

5.3.7. Kesan yang ditimbulkan *Nodes* pada koridor sungai.

Nodes masih belum di dapat pada kawasan koridor tepi sungai Mahakam yang bisa menimbulkan kesan. Rata-rata titik simpul pertemuan jalan dijumpai pada jembatan yang ada dan pertigaan jalan sepanjang sungai yang semuanya belum diolah mengarah ke perancangan kota. Hanya saja di beberapa titik pada koridor sungai terdapat beberapa *nodes* yang bisa menjadi penanda kota dalam bentuk tugu saja. Tugu dapat ditemui dari beberapa titik lokasi untuk memasuki wilayah Samarinda dari arah balikpapan. Bentuk *nodes* di kota ini masih belum memperhitungkan skala, cara, tempat dan warna secara maksimal. Hanya pada *nodes* di depan kantor gubernur Kalimantan Timur saja yang sudah melakukan cara mengekspose maskot kota Samarinda menjadi sebuah tugu yang menarik. Untuk ukiran dayak dan sejenisnya masih belum dipakai sebagai penanda kota dalam bentukan yang inovatif dan kreatifitas secara sepenuhnya.



Gambar 5.25. Letak Tugu,
sumber: www.Google.co.id/maps dan hasil survey, 2014



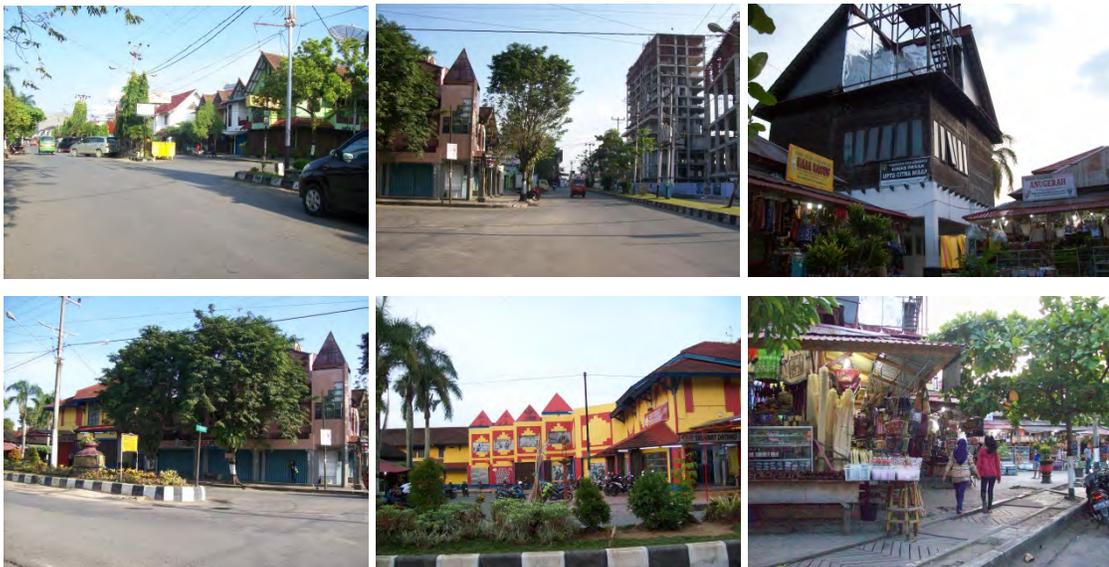
Gambar 5.26. Foto tugu di Samarinda,
sumber: Hasil survey, 2014

5.3.8. Kesan yang ditimbulkan *Edge* pada koridor sungai.

Edge juga belum didapat pada koridor tepi sungai Mahakam di kota Samarinda ini dalam batas wilayah secara fisik buatan. Pada setiap perbedaan kegiatan yang spesifik antar wilayah belum terlihat pengolahan *edge* yang tegas yang membatasi kegiatan tersebut.

5.3.9. Kesan yang ditimbulkan *Distrik* pada koridor sungai.

Ada beberapa kawasan disini yang tersebar di sepanjang sungai beserta koridor jalannya. Namun kawasan yang mempunyai karakteristik khusus dalam hal kegiatan jasa dan perdagangan sehingga memberi kesan distrik, sementara ini hanya didapat pada areal perdagangan Citra Niaga. Areal ini berada dalam wilayah Samarinda Kota dan Kota Lama yang mencakup areal 2,7 ha dengan pemakaian fasilitas bangunannya sekitar tahun 1986 dengan melibatkan semua pihak termasuk swasta, pemerintah dan masyarakat. Pada tahun 1989 mendapatkan penghargaan Aga Khan Award. Kawasan ini berhasil menyatukan pedagang kelas atas, menengah dan kebawah dalam satu wadah kegiatan termasuk kuliner dan menimbulkan tingkat perkembangan perekonomian yang cukup baik di lingkungan sekitarnya dengan mulai tumbuh bangunan-bangunan baru untuk kegiatan perdagangan. Areal ini juga dekat dengan permukiman masyarakat Tionghoa.



Gambar 5.27. Foto distrik Citra Niaga, sumber: Hasil survey, 2014

Kawasan kegiatan lainnya yang masih belum memberikan kesan distrik diantaranya adalah berikut ini.

a. Kawasan Pelabuhan Besar dan Peti Kemas.

Kawasan pelabuhan besar berupa pelabuhan peti kemas dan pelabuhan besar untuk penumpang pada saat ini direncanakan dan sudah mengalami proses pemindahan kegiatan pada tepi sungai yang lebih mendekati muara laut yang masuk dalam wilayah Samarinda Seberang. Kawasan ini mempunyai suatu kegiatan yang cukup spesifik dan akan berkembang menjadi besar ditunjang dengan segala kelengkapan dan sarana prasarana pendukungnya. Pelabuhan besar ini mempunyai fasilitas berupa:

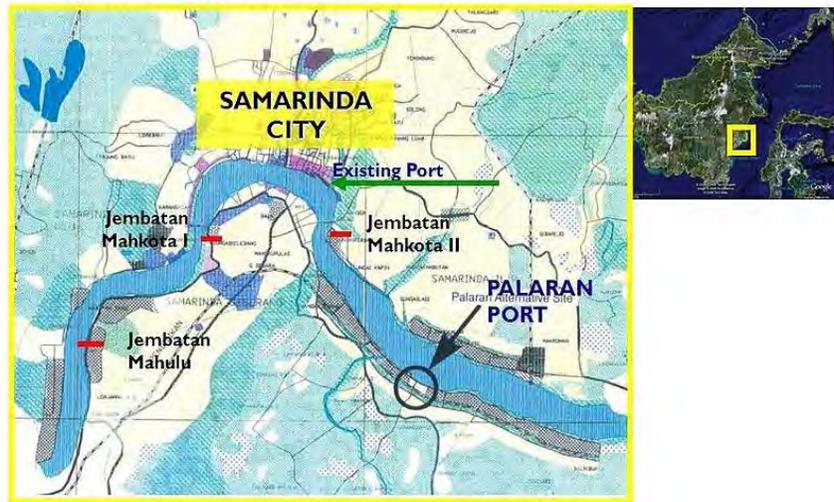
- Dermaga sepanjang 270 m’.
- Gudang seluas 3000 m2.
- Areal bongkar muat seluas 7,7 m’.

Pelabuhan Samudera & Petikemas Palaran



Lokasi	
Negara	 Indonesia
Lokasi	Kecamatan Palaran, Kota Samarinda, Kalimantan Timur
Koordinat	0°34'27"LU 117°12'22"BT
Detail	
Mulai beroperasi	2010
Pengelola	PT. Pelabuhan Samudera Palaran
Statistik	
Website	http://www.tpkpalaran.co.id

Lokasi Pelabuhan



▶ 4

PT PELABUHAN SAMUDERA PALARAN

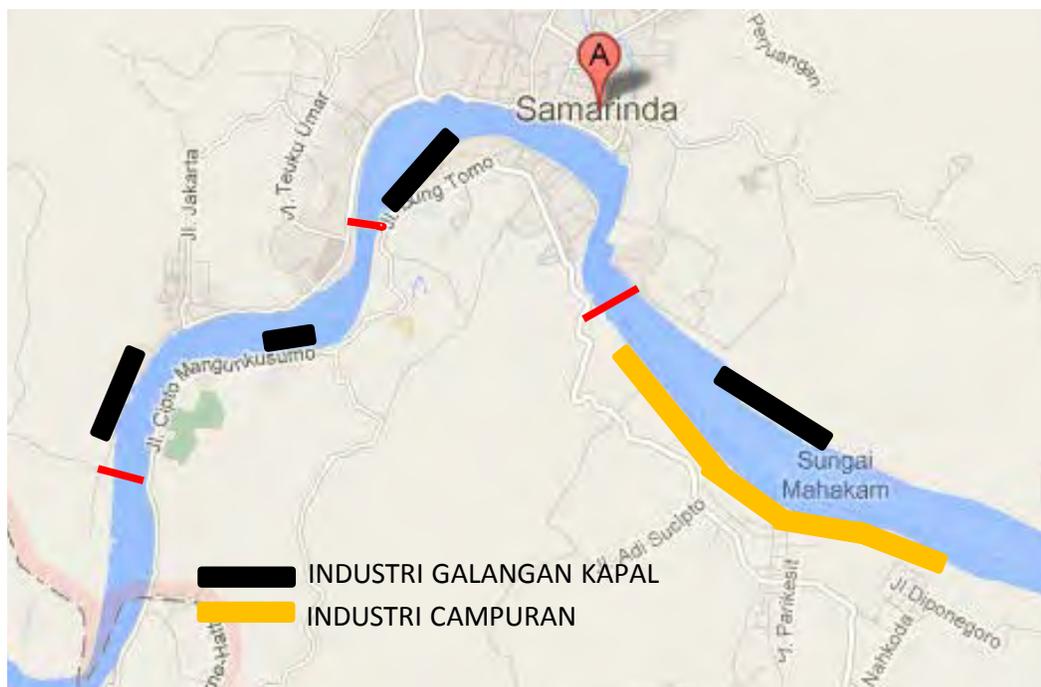




Gambar 5.28. Kawasan Pelabuhan Samudera dan Peti Kemas Palaran-Samarinda, sumber: www.tpkpalaran.co.id

b. Kawasan Industri.

Pada saat ini kawasan industri berkembang di daerah Palaran dan Bukuan yang masuk dalam wilayah Samarinda Seberang. Industri besar yang berkembang saat ini diantaranya pabrik kayu lapis yang sebagian kecil masih bertahan, semen curah, pabrik lem, galangan kapal dan lainnya. Industri galangan kapal juga sebagian besar masih banyak yang tersebar di pinggir sungai pada wilayah Samarinda seberang di kampung Bugis (Baq) dan lainnya.



Gambar 5.29. Daerah Industri saat ini, sumber: www.google.co.id/maps dan hasil survey, 2014



Gambar 5.30. Kegiatan Galangan Kapal dan Semen Curah pada areal Industri Campuran, sumber: Hasil survey, 2014

c. Kawasan Pemerintahan Provinsi di Makroman.

Kawasan yang akan dikembangkan dikemudian hari adalah areal pemerintahan provinsi yang berada di daerah Makroman. Daerah ini masih kosong arealnya dan jalan-jalan yang ada masih berupa badan jalan atau perkerasan sirtu. Letak lokasi kawasan ini masuk dalam wilayah kecamatan Sambutan, kelurahan Makroman dan berseberangan sungai dengan lokasi Pelabuhan besar Palaran.

d. Kawasan Samarinda Seberang.

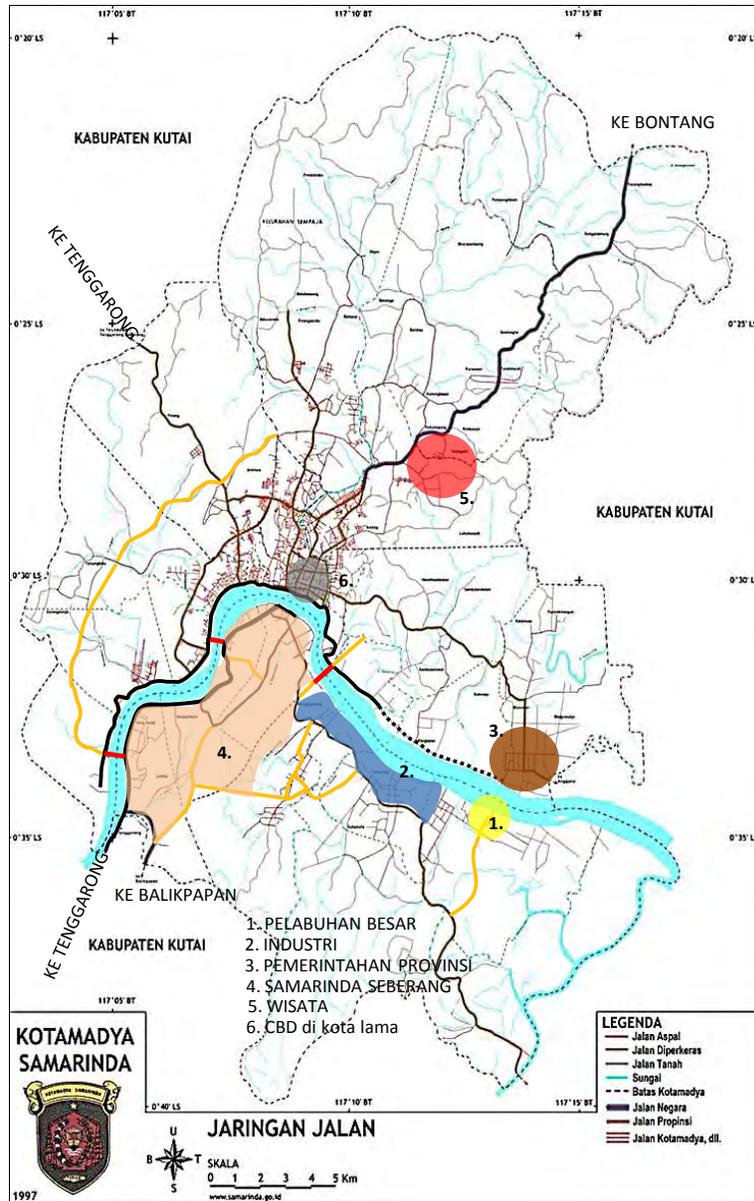
Daerah ini bisa sebagai penggerak ekonomi kota Samarinda untuk wilayah bagian selatan.

e. Kawasan wisata dan peristirahatan di Lempake.

Berfungsi untuk tempat rekreasi alam, buatan dan peristirahatan yang letaknya jauh dari koridor terkait.

f. Kawasan *CBD* di kota lama.

Kawasan ini sebagai tempat awal perkembangan kota disini sampai menjadi areal *CBD* yang cukup besar pengaruhnya bagi perkembangan kota Samarinda. Pada daerah ini terdapat kawasan perdagangan yang bisa memberikan kesan distrik yaitu Citra Niaga yang sangat ramai dulunya. Saat ini kawasan *CBD* yang ada sudah disertai perkembangan fasilitas hotel dan *mall* yang cukup lengkap.



Gambar 5.31. Letak Kawasan Kegiatan, sumber: Bappeda kota Samarinda dan hasil survey, 2014

5.3.10. Kesan yang ditimbulkan *Pathways* pada koridor sungai.

Secara umum *pathways* di kota Samarinda masih belum memberikan kesan yang spesifik dan mempunyai karakter yang sama dan sifatnya umum sekali. Khususnya jalur pejalan kaki pada koridor jalan sepanjang sungai Mahakam pada bagian wilayah kota Samarinda sudah cukup baik penataannya untuk bagian tepi sungainya.



Gambar 5.32. Foto Ruas Jalan pada jl. R.E. Martadinata dan jl. Slamet Riyadi, sumber: www.blogspot.com

Sedangkan pada bagian tepi daratnya untuk jalur pejalan kaki disepanjang bangunan komersial perlu dibuat penataan kembali mengingat adanya penyalahgunaan fungsi bagi ruko yang ada di kawasan koridor ini. Sedangkan jalur pejalan kaki yang berada diluar dibagian wilayah kota Samarinda secara umum belum tertata dengan baik karena masih tercampur fungsi kegunaan untuk lainnya akibat banyaknya permukiman dan kegiatan industri yang masih menggunakan fasilitas tepi sungai Mahakam itu sendiri.



Gambar 5.33. Foto *Pedestrian Ways* sepanjang jl. R.E.Martadinata, sumber: Dokumentasi pribadi

5.3.11. Kondisi Sarana dan Prasarana Ruang Terbuka (*Open Space*) pada koridor sungai.

Ada perbedaan yang cukup mencolok antara koridor yang berada di bagian Samarinda Kota dan Samarinda Seberang. Untuk bagian Samarinda Kota terlihat ada beberapa areal sebagai hasil usaha dari pemerintah provinsi dan kota dalam menata kawasan koridor ini dengan kondisi yang cukup baik dari sebelumnya. Areal yang tertata ini berada pada sebagian wilayah kecamatan Samarinda Ulu di kelurahan Teluk Lerong Ilir dan kecamatan Sungai Kunjang di

kelurahan Teluk Lerong Ulu, Karang Asam Ulu dan Karang Asam Ilir. Tepian sungai pada areal ini sudah berupa ruang terbuka publik dengan dibuatnya suatu taman kota untuk kepentingan kegiatan masyarakat kota Samarinda dan cukup tertata rapi.



Gambar 5.34. Foto Ruang Terbuka Koridor Sungai Mahakam di wilayah Samarinda Kota, sumber: www.skyscrapercity.com



Gambar 5.35. Foto Areal Ruang Terbuka pada bagian Jembatan Mahakam, sumber: www.skyscrapercity.com

Sebelum th. 1987 sampai th. 1991 kawasan tepi sungai yang berada pada sisi bagian Samarinda Kota dulunya merupakan daerah permukiman penduduk yang bersifat marginal dengan kepadatan yang cukup tinggi dan cenderung kumuh. Kemudian pada th. 1991 sampai th. 2002 pemerintah setempat melakukan reklamasi di sepanjang sungai ini dan melakukan relokasi penduduk yang sementara ini hanya terfokus pada bagian Samarinda Kota. Sedangkan untuk kondisi saat ini pada bagian Samarinda Seberang, bagian wilayah kota di Selili dan areal jembatan Mahulu masih banyak dijumpai permukiman penduduk yang cukup padat. Disamping

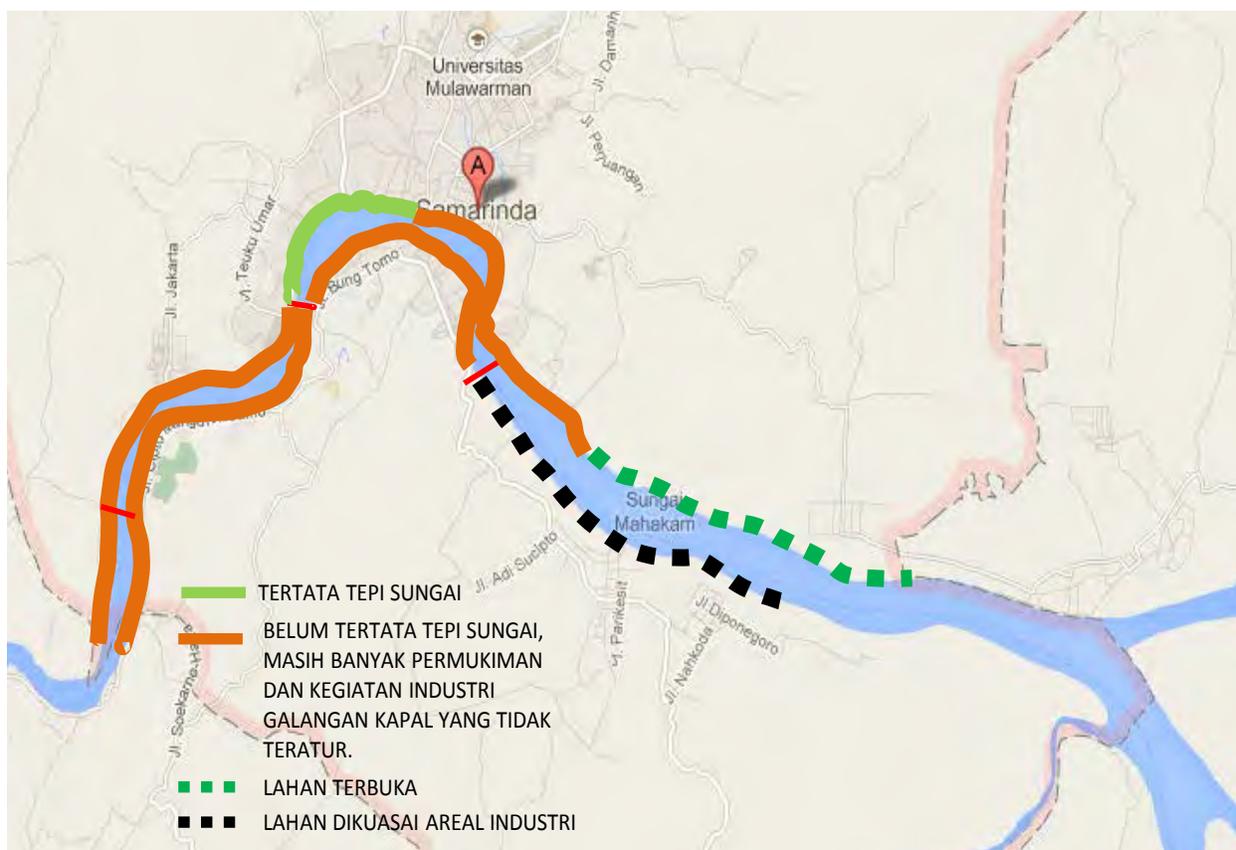
kawasan tepi sungai saat ini masih banyak dipakai untuk kegiatan industri mulai pengolahan tahu, pengolahan kayu lapis/*plywood*, dok kapal dan tempat tambatan kapal penarik ponton untuk perusahaan pertambangan batu bara serta kegiatan lainnya.



Gambar 5.36. Foto Permukiman yang menempati areal terbuka tepi sungai Mahakam,,
sumber: Hasil survey, 2014

Pada daerah bantaran sungai mahakam disepanjang koridor ini dari arah dalam kota sampai jembatan Mahakam saat ini merupakan areal ruang terbuka atau *open space* yang masih belum difungsikan dan cenderung dipakai sebagai area publik yang belum tertata secara maksimal. Fenomena yang terjadi saat ini masyarakat kota samarinda sangat gemar berkumpul pada sore sampai malam hari dan gemar menikmati kuliner diluar rumah diluar jam kerja, sehingga areal ini menjadi ramai dengan dipakainya areal ruang terbuka untuk kegiatan parkir kendaraan, penjaja k5 (pkl), penjaja kuliner dan tempat bermain secara insidental pada waktu tertentu, berakibat pada pemakaian ruang terbuka hijau dan areal jalan tidak sesuai dengan fungsinya.

Kemudian melihat alur jalan sepanjang sungai Mahakam akan didapat potensi beberapa ruang terbuka. Ruang terbuka untuk sempadan sungai mengikuti RTRW Samarinda sebesar 100 m', untuk koridor jalan lebar minimal 20 m' untuk 2 (dua) jalur, untuk bangunan minimal 6 m'. Sedangkan ruang terbuka dalam skala kota didapat pada lahan kosong yang cukup luas dekat dengan areal *Islamic Centre*. Untuk ruang terbuka dalam katagori khusus untuk fungsi konservasi di dapat pada areal tepi sungai dengan kondisi kontur yang cukup tinggi dengan masih banyaknya pohon-pohon besar dan punya peranan sebagai hutan kota. Disamping juga ruang terbuka khusus ini didapat pada kawasan industri pada pinggir sungai dengan memanfaatkan lahan dekat jalan utama untuk pembatas berupa green belt dengan lebar sekitar 200 m' agar terhindar polusi dari kegiatan kawasan tersebut.



Gambar 5.37. Pemetaan Kondisi Ruang Terbuka pada koridor sungai Mahakam, sumber: www.Google.co.id/maps dan hasil survey, 2014

Pada tabel di bawah ini menunjukkan cukup besarnya luasan yang didapatkan untuk ruang terbuka sebagai kontribusi daerah penghijauan dan cukup panjangnya daerah penelitian koridor sungai pada areal jalan.

Tabel 5.1. Potensi Ruang Terbuka pada koridor sungai Mahakam.

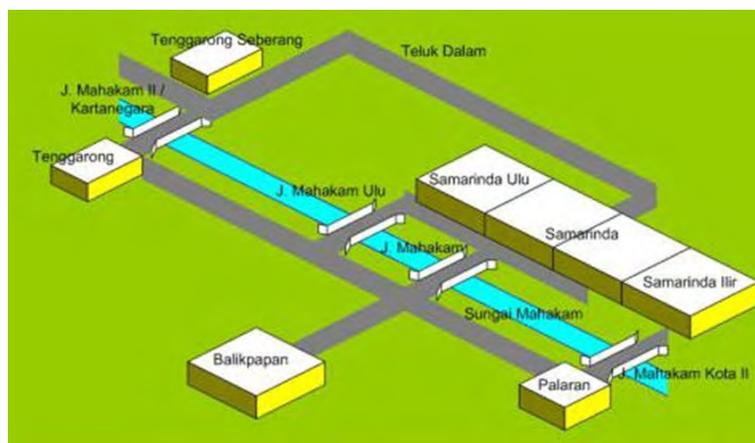
Segmen	Jalan	Km	Potensi Ruang Terbuka (ha)				
			Sempadan Sungai	Koridor Jalan	Bangunan	Ruang Kota	Khusus
1	Jl.Lumba-lumba Jl.Cumi-cumi	7,5	75	15	4,5		
2	Jl.Martadinata Jl.Gajah Mada Jl.Yos Sudarso	2,9	29	5,8	1,74		
3	Jl.Selamat Riyadi Jl.Untung Suropati Jl.K.H.M.Mansyur	8,3	83	16,6	4,98	4,7	

Segmen	Jalan	Km	Potensi Ruang Terbuka (ha)				
			Sempadan Sungai	Koridor Jalan	Bangunan	Ruang Kota	Khusus
4	Jl.C.M.kusumo	6,8	68	13,6	4,08		
5	Jl.Bung Tomo Jl.P. Bendahara Jl.Pattimura Jl.C.M.kusumo	9,1	91	18,2	5,46		12
6	Jl.Tri Kora Jl.Ampera	8,6	86	17,2	5,16		172
7	Jl.Delima Jl.Nahkoda Jl.Diponegoro	4,2	42	8,4	2,52		

Sumber : Hasil survey, 2014

5.3.12. Kondisi perletakan jembatan penghubung pada koridor sungai.

Perletakan jembatan penghubung baik yang sudah ada maupun yang sedang dikerjakan saat ini punya peranan dan pengaruh terhadap kondisi koridor sungai. Hal ini terkait dengan destinasi atau arah tujuan jalan dalam kepentingannya menghubungkan setiap bagian wilayah kota Samarinda mulai bagian utara sampai selatan. Pada koridor sungai Mahakam sebenarnya terdapat 4 (empat) jembatan sebagai penghubung Tenggarong Kota-Tenggarong Seberang dan Samarinda Kota-Samarinda Seberang. Kota Tenggarong cukup dekat dengan kota Samarinda dan hanya mempunyai 1 (satu) jembatan saja. Kota Samarinda mempunyai 3 (tiga) jembatan yang salah satunya dibuat kembar pada jembatan Mahakam.



Gambar 5.38. Ilustrasi Perletakan Jembatan di Samarinda, sumber: www.flickr.com

5.3.13. Kondisi jalan pada koridor sungai.

Jalan yang berada pada koridor sungai Mahakam banyak terhambat dan mengalami kemacetan terutama di daerah simpul-simpul jalan yang berhubungan dengan jembatan penghubung atau di daerah pertigaan jalan. Parkir kendaraan bermotor banyak mengganggu lalu lintas jalan terutama pada daerah fasilitas umum dan ibadah seperti pada pasar pagi, dermaga penumpang untuk penyeberangan sungai dari bagian wilayah kota Samarinda ke Samarinda Seberang, masjid Raya dan pelabuhan penumpang maupun peti kemas yang saat ini masih berada didaerah bagian wilayah kota Samarinda.



Gambar 5.39. Foto kondisi koridor sungai di pelabuhan lama Peti Kemas (kiri) dan pasar pagi (kanan), sumber: www.blogspot.com

Pada awalnya di th. 1994-2004 jalan pada koridor sungai Mahakam sebagian besar merupakan jalan utama yang menghubungkan wilayah Samarinda bagian selatan dan utara dengan areal jembatan Mahakam sebagai pintu gerbang utama masuk kota Samarinda. Perkembangan saat ini pada th. 2004-2014 terdapat beberapa jalan baru yang lokasinya di luar koridor sungai. Jalan ini dibuat untuk menghindari beberapa titik daerah kemacetan pada koridor sungai untuk menuju ke pusat kota atau ke wilayah Samarinda bagian selatan, juga untuk memudahkan destinasi ke kawasan baru seperti Pelabuhan besar dan Stadion Utama Palaran dari arah Balikpapan. Jalan-jalan baru ini rata-rata arahnya menuju jembatan-jembatan penghubung yang berada di sungai Mahakam ini. Jembatan Mahakam dan jembatan kembarnya yang sedang dibangun berfungsi sebagai akses *main entrance*, sedangkan jembatan Mahulu dan Mahkota II berfungsi sebagai akses *side entrance*.

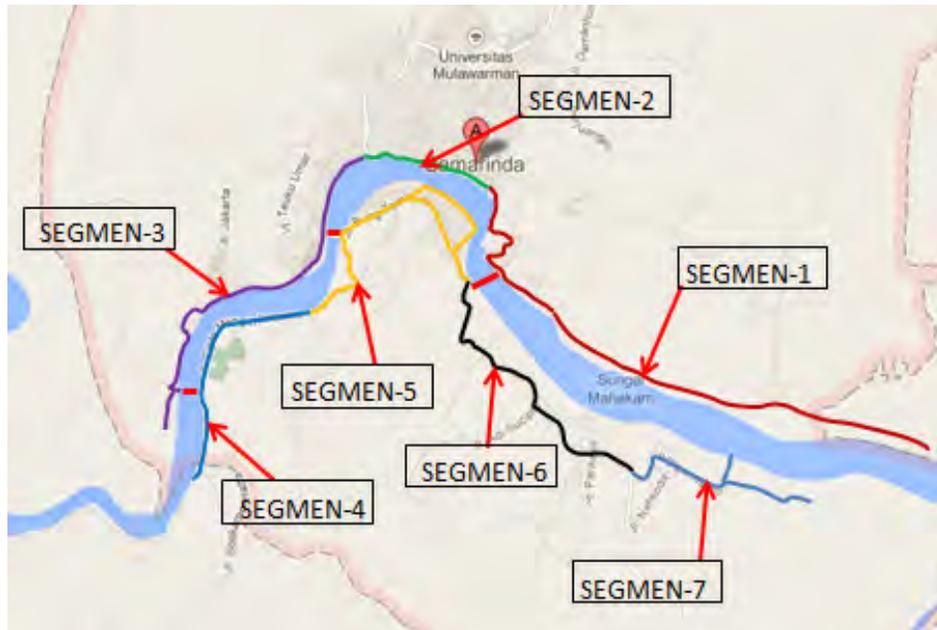


Gambar 5.40. Kondisi Jalan disekitar koridor sungai Mahakam, sumber: Bappeda Kota Samarinda dan hasil survey, 2014

Adapun perkembangan jalan pada koridor sungai Mahakam di kota Samarinda tahun 2008-2014 dalam hal panjang jalan tidak mengalami penambahan volumenya. Dalam hal peranan jalan yang dulunya sarana jalan di sepanjang sungai Mahakam merupakan jalan utama mengalami perubahan fungsi. Adanya jembatan yang terbangun merubah fungsi jalan tersebut sebagian sudah tidak menjadi jalan utama lagi. Jembatan yang ada membentuk jalan poros baru yang menjadi jalan utama penghubung antar daerah pinggiran kota dan antar tengah kota dengan daerah pinggiran kota.

5.4. Analisa terhadap pendekatan perancangan kota.

Dalam membuat analisa ini perlu berpedoman pada area segmen-segmen yang sudah ditentukan sebelumnya sebagai batas wilayah penelitian yang masuk dalam koridor sungai Mahakam. Adapun peta area segmen secara keseluruhan dapat dilihat berikut ini.



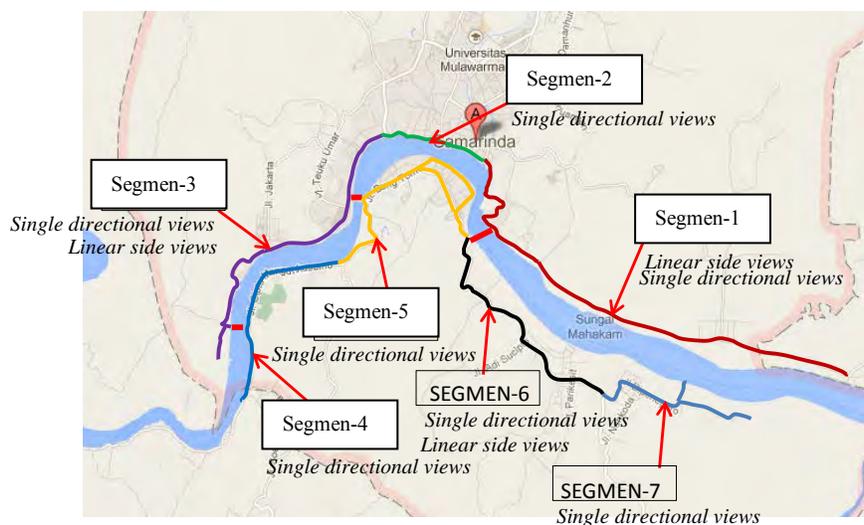
Gambar 5.41. Peta Pembagian Segmen,
sumber: www.google.co.id/maps

5.4.1. Analisa *Single Directional Views*, *point and click capabilities* dan *Linear Side Views*.

Dalam analisa ini dimaksudkan akan membahas adanya suasana ruang dan kondisi internal dalam situasi perubahan karakter fisik lingkungan baik bangunan, jalan beserta kelengkapannya dan ruang luarnya dengan mengamati potensi elemen fisik kota yang dapat dikembangkan terhadap arah pergerakan aktifitas sepanjang jalan dalam batas area segmen-segmen yang ada. Analisa ini untuk mendapatkan tujuan 1 (satu) yaitu mengenai penggunaan fungsi lahan dengan karakter kota sungai dan mendapatkan tujuan 2 (dua) yaitu mengenai identitas kota mengarah pada penggunaan elemen kota dan fasad bangunan. Untuk memudahkan analisa perlu dibantu panduan peta dan foto-foto sebagai pelengkap visual nantinya. Melihat pada peta dalam pembagian segmen yang ada terlihat bahwa kota Samarinda terdapat bentuk jalan yang terkadang lurus, sedikit belok kemudian lurus lagi tapi ada juga yang berbelok-belok secara menerus. Dengan demikian perlu melihat situasi bentuk jalan tersebut sepanjang segmen dengan penggunaan kedua teknik analisa tersebut ditetapkan berdasarkan kondisi segmen. Untuk setiap segmen akan terdapat suasana ruang yang berbeda, ada jalan yang lurus saja dan lengkung.

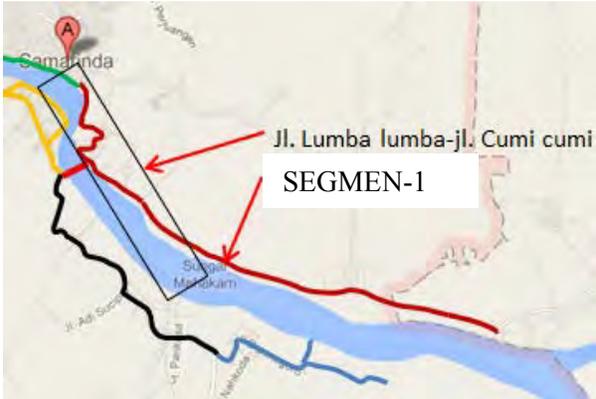
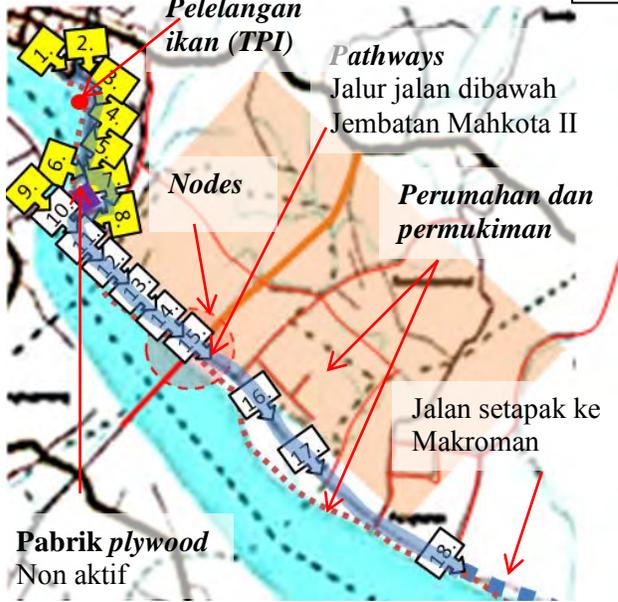
Teknik analisa *single directional views*, *point and capabilities* atau bisa disingkat saja sebagai *single directional views* dipakai pada situasi jalan yang cenderung lurus. Sedangkan analisa *linear side views* dipakai pada situasi jalan yang cenderung tidak lurus atau lengkung untuk melihat adanya ketidak atau kelangsungan keselarasan hubungan situasi karakter visual, ruang luar, bangunan dan perletakan jalan pada satu jalur jalan yang berbelok-belok. Pemilahan teknik analisa yang disesuaikan pada kondisi jalan berdasarkan segmen yang ada dapat diuraikan berikut ini.

- Segmen-1, untuk semua jalan memakai teknik analisa *single directional views* dan *linear side views*.
- Segmen-2, untuk semua jalan memakai teknik analisa *single directional views*.
- Segmen-3, untuk jl. Selamat Riyadi dan jl Untung Suropati memakai teknik analisa *single directional views*. Untuk jl. K.H. Mas Mansyur memakai teknik analisa *single directional views* dan *linear side views*.
- Segmen-4, terdapat hanya satu jalan saja yaitu jl. Cipto Mangunkusumo yang memakai teknik analisa *single directional views*.
- Segmen-5, untuk semua jalan memakai teknik analisa *single directional views*.
- Segmen-6, untuk semua jalan memakai teknik analisa *single directional views* dan *side linear views*.
- Segmen-7, untuk semua jalan memakai teknik analisa *single directional views*.



Gambar 5.14. Peta Pemakaian Analisa pada bagian segmen, sumber: www.google.co.id/maps

Tabel 5.2. Analisa *single directional views* dan *linear side views* segmen-1

<p>SEGMENT-1, jl. Lumba lumba, jl. Cumi cumi</p>  <p>Key plan</p>	<p>Peta wilayah jalan dan arah view</p>  <p>1</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengamatan. Kondisi lebar ruang terbuka tepi sungai rata-rata sekitar 0-5 m', belum diturap dan belum rapi penataannya terutama pada areal permukiman. Rata-rata jarak pandang dari jalur pejalan kaki berbanding dengan tinggi bangunan sekitar atau D/H untuk bangunan rumah berlantai-1(satu) adalah 0-1,3 yang banyak mendominasi koridor jalan dan menempati bantaran sungai. 2. Karakter visual. Didominasi bangunan rumah yang terlalu dekat letaknya dengan jalan dengan visual bangunan konstruksi kayu pada pinggir sungai yang tidak estetis dan kumuh fasad bangunannya. 3. Karakter pembentukan ruang luar, bangunan dan perletakan jalan. Kondisi jalan cukup lebar untuk areal permukiman, ruang terbuka cukup berpotensi untuk rumah yang berada diatas bukit, untuk jalur jalan yang mendekati Makroman masih berupa jalan setapak dengan masih banyaknya areal yang belum terbangun berupa ruang terbuka yang cukup leluasa diperuntukkan taman dan ruang publik yang berada di tepi sungai. <p> Pemakaian teknik <i>linear side views</i> pada jalan yang berbelok-belok</p>	<p><i>Linear side views & single directional views</i></p> 

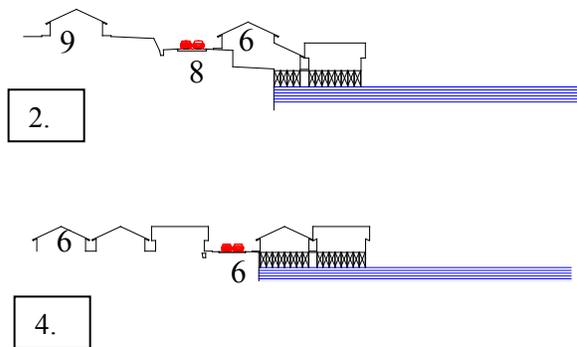
4. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan.
Nodes yang bisa dikembangkan untuk menonjolkan identitas jalan dan segmen terkait terdapat pada pertemuan jalan pada jembatan Mahkota II dengan menambah *landmark* yang bisa dipakai disini adalah dengan memanfaatkan ruang terbuka yang berada di bawah jembatan dan mengembangkan *pathways* berupa jalan di sekitarnya beserta kelengkapannya.
Landmark lainnya yang bisa dikembangkan adalah lokasi di pabrik *plywood* yang sudah non aktif dan daerah Makroman yang akan dikembangkan menjadi kawasan pemerintahan provinsi Kalimantan Timur.



PEMBAHASAN

1. Pada lingkungan ini untuk fungsi marka jalan, pejalan kaki dan bantaran sungai belum dibatasi dengan tegas berupa pagar dan drainase yang belum dikembangkan.
2. Adanya pandangan yang tidak menarik di sekitar jalan bagi pejalan kaki dan pengendara motor karena dipenuhi bangunan permukiman yang tidak memiliki ciri khas.
3. Tidak adanya bangunan yang menonjol disini sehingga harus menciptakan suatu fasilitas bangunan yang menarik yang bisa menjadi *focal point* pada jalur jalan ini untuk menjadi destinasi utama.
4. Perlunya bentukan estetika pada penyediaan *street furniture* yang memberikan kesan corak khusus yang bisa ditonjolkan.

Visual potongan melintang jalan



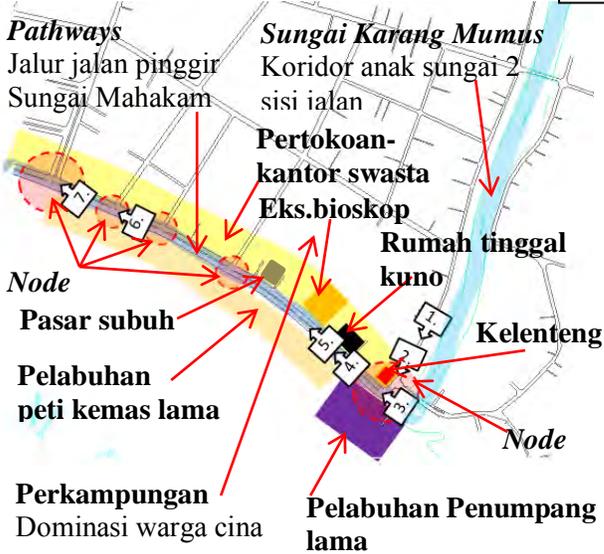
RANGKUMAN

1. Ruang terbuka di bawah jembatan Mahkota II mempunyai potensi untuk dikembangkan menjadi ruang terbuka publik.
2. Pabrik *plywood* dan kawasan Makroman menjadi suatu lokasi yang menarik untuk menjadi destinasi pada koridor ini dan berpotensi menjadi *landmark*.
3. Perlunya mengimbangi masih banyaknya bangunan rumah yang melewati GSB yang harus ditata lebih lanjut dengan mengembangkan *pathways* yang ada.

	<p>RANGKUMAN</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Yang menjadi ciri khas pada jalur jalan ini adalah perletakan bangunan rumah dengan level lantai berada diatas dan dibawah jalan yang bisa diolah potensi <i>pathwaysnya</i>. 5. Masih banyak areal lahan terbuka pada jalur jalan menuju Makroman yang bisa diolah potensi <i>pathways</i> yang ada. 6. Masih belum adanya keterhubungan jalan pada segmen-1 dengan jembatan penghubung yang melintasi di atas jalan pada segmen ini. 7. Sepanjang koridor sungai pada tepi sungai mempunyai potensi yang cukup besar untuk dikembangkan menjadi ruang terbuka, meskipun saat ini banyak dipakai untuk permukiman dan kegiatan industri galangan kapal. 8. Ada salah satu jalur jalan yang menjauh dari koridor sungai dikarenakan adanya areal pabrik <i>plywood</i> yang menyebabkan jalan tersebut tidak mempunyai potensi untuk menonjolkan karakter koridor sungai. 9. Sepanjang koridor sungai pada segmen ini terdapat beberapa fasilitas yang menunjukkan karakteristik adanya sungai, diantaranya adalah: <ul style="list-style-type: none"> - Dermaga untuk tempat pelelangan ikan. - Dermaga-dermaga penumpang pada areal permukiman di atas tepi sungai yang perlu dibenahi lebih lanjut. - Bangunan khusus PDAM yang berada di tepi sungai khusus mengambil air baku pada sungai ini. - Kegiatan industri galangan kapal yang mencerminkan kehidupan tepi sungai, namun sayangnya tidak menempati zona yang sudah ditetapkan pemerintah daerah setempat.
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.3. Analisa *single directional views* segmen-2, jl. Yos Sudarso

<p>SEGMENT-2, jl. Yos Sudarso</p>  <p>Key plan</p>	<p>Peta wilayah jalan dan arah view</p>  <p>2</p>
<p>1. Pengamatan. Kondisi lebar ruang terbuka tepi sungai sekitar 50 m' dan sudah rapi penataannya termasuk penyelesaian pinggir sungai dengan sistem side pail beton tapi sementara masih dimanfaatkan untuk pelabuhan penumpang dan peti kemas. Rata-rata jarak pandang dari jalur pejalan kaki berbanding dengan tinggi bangunan sekitar atau D/H untuk bangunan rumah berlantai-1(satu) adalah 0-3, untuk bangunan ruko adalah 0,2-1,2.</p> <p>2. Karakter visual. Pandangan ke arah jalur jalan ini yang sangat menarik pada bangunan kelenteng dengan warna khasnya yang menyolok dan bentuk arsitekturnya berkarakteristik yang menjadi <i>focal point</i> disini. Selain itu ada rumah tinggal yang cukup lama usianya yang menonjolkan arsitektur daerah yang berkombinasi dengan bentuk oriental dengan konstruksi kayu dan selebihnya dipenuhi sebagian besar bangunan ruko yang berpenampilan tidak seragam dan menunjukkan estetika yang kurang baik. Visual bangunan masih dipengaruhi kegiatan pelabuhan penumpang dan peti kemas yang belum pindah pada tepi sungai pada koridor jalan ini yang menunjukkan tidak adanya estetika bangunan yang ditonjolkan.</p>	<p><i>Single directional views.</i></p> 

3. Karakter pembentukan ruang luar, bangunan dan perletakan jalan.
 Jalur jalan pada median tengahnya dipenuhi pohon-pohon yang cukup rindang. Tinggi bangunan tidak ada yang menonjol dan rata-rata berlantai 2 (dua). Bangunan cukup dekat dengan jalan yang menyebabkan kesan ruang terbukanya terasa sempit.

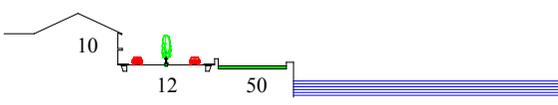
4. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan.
Nodes yang bisa dikembangkan untuk menonjolkan identitas jalan dan segmen terkait terdapat pada pertemuan jalan pada jl. Yos Sudarso dengan jalur jalan pada koridor anak sungai Karang Mumus yang sudah tertata rapi. Lokasi ini merupakan batas pertemuan antar segmen dan perlu dikembangkan keseluruhan bersama kelenteng, eks. Bioskop, areal pelabuhan dan peti kemas yang berada disini untuk menjadi *landmark*. *Nodes* lainnya berada pada pertemuan jl. Yos Sudarso menyambung jl. Gajah mada dan bertemu dengan jl. Niaga.



PEMBAHASAN

1. Pada lingkungan ini untuk fungsi marka jalan, pejalan kaki dan taman tepi sungai sudah dibatasi dengan adanya pagar, median tengah jalan dan drainase.
2. Adanya pandangan yang tidak terlalu menarik sepanjang jalur jalan terkecuali bangunan kelenteng yang bisa dilihat dari dekat bagi pejalan kaki dan pengendara motor.
3. Tinggi bangunan pada bangunan kelenteng tidak terlalu menonjol bila dilihat dari jauh dan perlu dikembangkan menjadi *focal point* didukung lingkungan sekitar.
4. Masih kurangnya bentukan estetika pada penyediaan street furniture yang memberikan kesan kurangnya corak khusus yang ditonjolkan.

Visual potongan melintang jalan



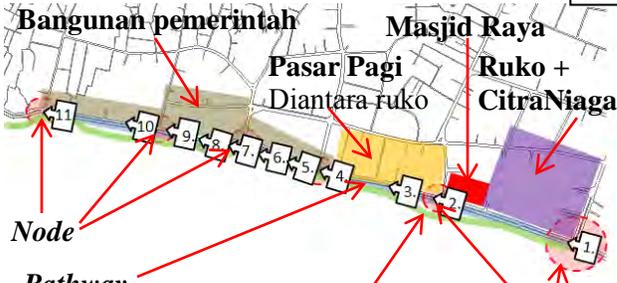
- 3.
- 4.
- 6.
- 7.

RANGKUMAN

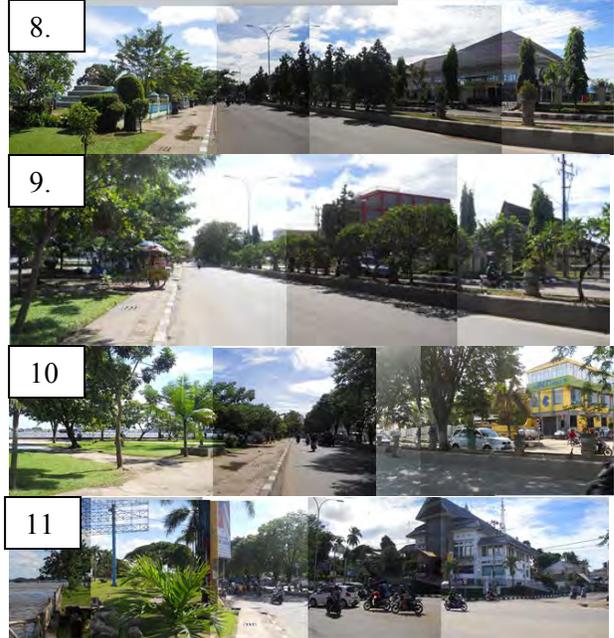
Masih banyak bangunan ruko yang terlalu dekat dengan jalan dan belum adanya bangunan yang cukup tinggi untuk dijadikan *focal point* atau menjadi tempat destinasi utama. Satu-satunya bangunan yang punya karakteristik khusus adalah kelenteng yang perlu dikembangkan bersama lingkungan sekitar yang masih belum punya pandangan estetika yang baik.

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.4. Analisa *single directional views* segmen-2, jl. Gajah Mada

<p>SEGMENT-2, jl. Gajah Mada</p>  <p>Key plan</p>	<p>Peta wilayah jalan dan arah view</p>  <p>Node</p> <p>Pathway</p> <p>R. terbuka pinggir sungai Taman, kantong parkir, dermaga penumpang</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengamatan. Kondisi lebar ruang terbuka tepi sungai sekitar 18-22 m' dan sudah rapi penataannya termasuk penyelesaian pinggir sungai dengan sistem side pail beton. Rata-rata jarak pandang dari jalur pejalan kaki berbanding dengan tinggi bangunan sekitar atau D/H untuk bangunan ruko adalah 0,5-2,6. Kantor Gubernur dan Rumah Jabatan Gubernur menjadi <i>focal point</i> dengan pencapaian skala D/H diatas 2 pada segmen jalan ini. 2. Karakter visual. Perletakan bangunan ruko dan pasar pagi yang berada di sepanjang jalan tidak mendukung visual bangunan karena estetika bangunan tidak teratur yang mempunyai dengan tipikal arsitektur tropis modern yang rata-rata berlantai 2 (dua). Pandangan bangunan cukup drastis terjadi setelah sebelumnya bertemu dengan bangunan masjid raya dan bangunan pemerintahan dengan bentuk arsitekturnya yang menarik dan mempunyai faktor estetika visual yang sangat baik. 3. Karakter pembentukan ruang luar, bangunan dan perletakan jalan. Ruang luar pada tepi sungai dan jalan memberikan kualitas lingkungan cukup baik dalam segi penataannya dan penanaman poho yang rindang pada median jalan dan taman tepi sungainya terutama di depan bangunan rumah jabatan gubernur atau Lamin Etam. Bangunan kantor gubernur dan Lamin Etam s sangat mempengaruhi kondisi <i>view</i> ruang luar tepi sungai dan jalur jalan di sekitarnya. 	<p><i>Single directional views.</i></p> 

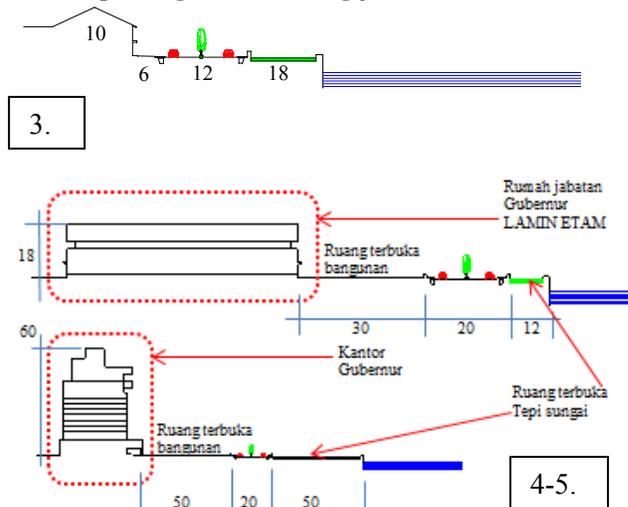
4. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan.
Nodes yang bisa dikembangkan untuk menonjolkan identitas jalan dan segmen terkait terdapat pada pertemuan jalan pada jl Gajah Mada menyambung dengan jl. Martadinata bertemu dg. jl. Cermay yang pada pojok jalan terletak bangunan BTN yang mendukung kualitas lingkungan sekitar. Juga *nodes* yang berada pada jl. Gajah Mada-jl. Yos Sudarso yang bertemu dengan jl. Niaga juga berpotensi untuk diolah lebih baik. Semua *nodes* yang ada perlu didukung *pathways* agar terbentuk lingkungan fisiknya termasuk lokasi di depan Lamin Etam bersama tepi sungainya bisa dikembangkan menjadi *landmark*.



PEMBAHASAN

1. Pada lingkungan ini untuk fungsi marka jalan, pejalan kaki dan taman tepi sungai sudah dibatasi dengan adanya pagar, median tengah jalan dan drainase.
2. Adanya pandangan estetika yang kurang baik pada sebagian besar ruko dan pasar pagi dan ketidak aturan kendaraan yang mengganggu kegiatan bagi pejalan kaki dan pengendara motor.
3. Tinggi bangunan yang paling menonjol terlihat pada bangunan kantor gubernur, Lamin Etam dan BTN yang menjadi *focal point* pada jalur jalan ini dan menjadi pilihan utama untuk destinasi masyarakat sekitar.

Visual potongan melintang jalan

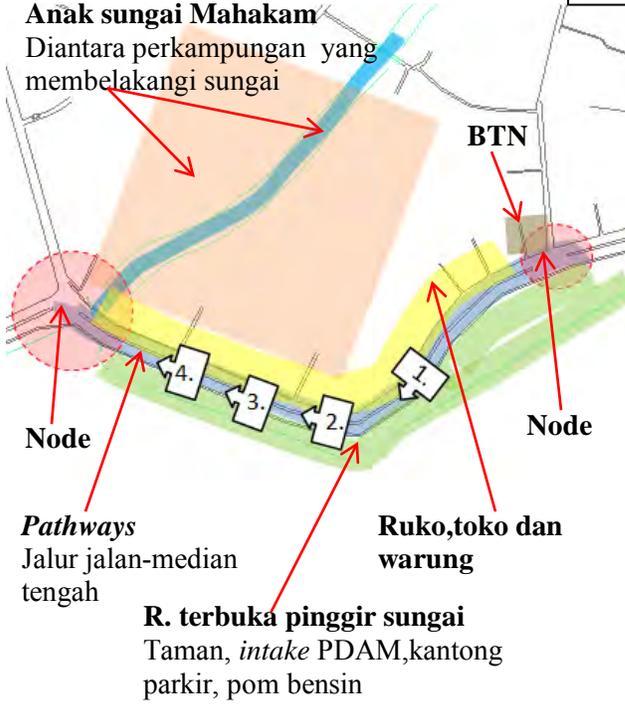


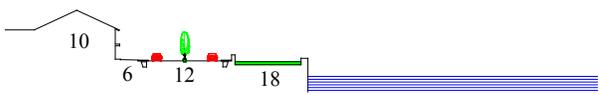
RANGKUMAN

Masih banyak bangunan rumah yang melewati GSB. Rata-rata bangunan rumah ini berfungsi untuk rumah tinggal dan level lantai berada dibawah jalan setelah mengalami perbaikan jalan. Adanya faktor ketidak nyamanan, ketidak sesuaian dan ketidak ramahan pada koridor jalan pada segmen ini diakibatkan perletakan bangunan rumah yang cukup dekat dengan jalan yang banyak mendominasi sepanjang jalan.

Sumber: Hasil Survey, 2014

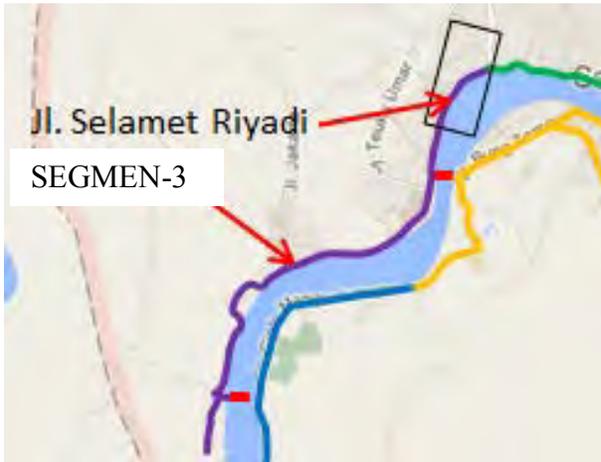
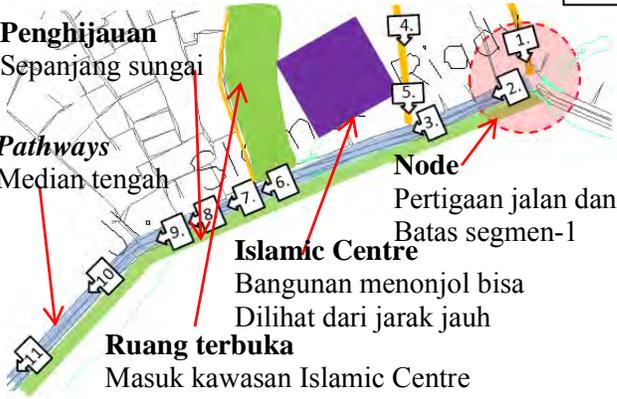
Tabel 5.5. Analisa *single directional views* segmen-2, jl. Martadinata

<p>SEGMENT-2, jl. Martadinata</p>  <p><i>Key plan</i></p>	<p>Peta wilayah jalan dan arah view</p>  <p>Anak sungai Mahakam Diantara perkampungan yang membelakangi sungai</p> <p>Node</p> <p>Pathways Jalur jalan-median tengah</p> <p>Ruko,toko dan warung</p> <p>R. terbuka pinggir sungai Taman, intake PDAM, kantong parkir, pom bensin</p> <p>4</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengamatan. Kondisi lebar ruang terbuka tepi sungai sekitar 18-22 m' dan sudah rapi penataannya termasuk penyelesaian pinggir sungai dengan sistem side pail beton. Rata-rata jarak pandang dari jalur pejalan kaki berbanding dengan tinggi bangunan sekitar atau D/H untuk bangunan ruko adalah 0,5-2,6. 2. Karakter visual. Perletakan bangunan ruko baru yang berada di sepanjang jalan cukup mendukung visual bangunan dengan tipikal arsitektural modern minimalis yang rata-rata berlantai 2 (dua) dengan batas jalan dan jalur pejalan kaki yang memenuhi aturan gsb dan tidak menempati lahan pinggir sungai. Perubahan visual bangunan cukup drastis terjadi pada beberapa bangunan rumah tinggal yang berubah fungsi menjadi warung dan usaha lainnya yang merusak visual dengan bangunan ruko yang sudah tertata sebelumnya. Karakter visual yang potensial terdapat pada pertemuan jalan antar 2 (dua) segmen yang terdapat permukiman tepi anak sungai, namun adanya lalu lintas yang padat menjadi kurang baik pandangan visualnya dan potensi sungai 	<p><i>Single directional views.</i></p>  <p>1.</p> <p>2.</p>

<p>menjadi kurang menonjol..</p> <p>3. Karakter pembentukan ruang luar, bangunan dan perletakan jalan. Bangunan ruko yang baru terbangun sangat mendukung kondisi <i>view</i> ruang luar tepi sungai dan jalur jalan dengan adanya penanaman pohon pada taman tepi sungai dan median tengah jalan. Disini masih belum optimal penempatan jalur pejalan kaki yang cukup leluasa. Selain itu ada ruang luar sekitar anak sungai yang sangat tidak efektif dengan banyaknya permukiman penduduk yang membelakangi sungai dan menurunkan kualitas dan estetika lingkungan.</p> <p>4. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan. <i>Nodes</i> yang bisa dikembangkan untuk menonjolkan identitas jalan dan segmen terkait terdapat pada pertemuan jalan pada jl. Selamat Riyadi, jl. Martadinata dan jl. P. Suryanata yang merupakan batas pertemuan antar segmen dengan didukung pengembangan <i>pathways</i> agar memberikan ciri khas terhadap sungai dan anak sungainya.</p>	<div data-bbox="841 197 915 243" style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-bottom: 5px;">3.</div>  <div data-bbox="841 617 915 663" style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-bottom: 5px;">4.</div> 
<p>PEMBAHASAN</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada lingkungan ini untuk fungsi marka jalan, pejalan kaki dan taman tepi sungai sudah dibatasi dengan adanya pagar, median tengah jalan dan drainase. 2. Tidak ada bangunan yang menonjol disini hanya terlihat pada bangunan BTN yang menjadi <i>focal point</i> pada batas jalur dengan pertemuan jl.Gajah Mada dengan jl. Cermat. 3. Khususnya pada pertemuan segmen-2 dengan segmen-3, yaitu pada pertemuan jl. Selamat Riyadi, jl. Martadinata dan jl. P. Suryanata menurut hasil kajian kebijakan pemerintah pada lokasi ini akan dibangun <i>fly over</i>. Melihat potensi lokasi sebagai <i>nodes</i> maka fasilitas ini tidak perlu dibangun karena akan mengurangi karakteristik lokasi terhadap keberadaan sungai berikut pendukungnya seperti permukiman diatas tepi anak sungai dan pertemuan pada ke 3 (tiga) jalan tersebut yang bisa menonjolkan karakter koridor sungainya. 	<p>Visual potongan melintang jalan</p>  <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30px; text-align: center;">1.</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30px; text-align: center;">2.</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30px; text-align: center;">3.</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30px; text-align: center;">4.</div> </div> <p>RANGKUMAN</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Banyak bangunan ruko yang mendominasi disini yang berfungsi untuk karaoke, warung makan, toko bangunan, kios buah dan ikan hias juga kios makanan khas Samarinda berupa amplang serta lainnya. 2. Adanya faktor ketidaknyamanan, ketidaksesuaian dan ketidakramahan pada koridor jalan pada segmen ini diakibatkan banyaknya parkir kendaraan berada pada tepi sungai maupun pada areal ruko yang ada. 3. Adanya bangunan PDAM untuk pengambilan air baku yang menjadikan ciri khas kegiatan sungai.

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.6. Analisa *single directional views* segmen-3, jl. Selamat Riyadi

<p>SEGMENT-3, jl. Selamat Riyadi</p>  <p>Jl. Selamat Riyadi SEGMENT-3</p> <p><i>Key plan</i></p>	<p>Peta wilayah jalan dan arah view</p>  <p>Penghijauan Sepanjang sungai</p> <p>Pathways Median tengah</p> <p>Node Pertigaan jalan dan Batas segmen-1</p> <p>Islamic Centre Bangunan menonjol bisa Dilihat dari jarak jauh</p> <p>Ruang terbuka Masuk kawasan Islamic Centre</p> <p>5</p>
<p>1. Pengamatan. Kondisi lebar ruang terbuka tepi sungai bervariasi sekitar 9-52 m' dan sudah rapi penataannya termasuk penyelesaian pinggir sungai dengan sistem <i>side pile</i> beton. Rata-rata jarak pandang dari jalur pejalan kaki berbanding dengan tinggi bangunan sekitar atau D/H untuk bangunan rumah berlantai-1(satu) adalah 0-3, untuk bangunan ruko adalah 0,5-2. Skala monumental D/H diatas 2 terdapat pada <i>Islamic Centre</i> yang berada pada saat masuk ke dalam segmen jalan ini.</p> <p>2. Karakter visual.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Perletakan bangunan ruko yang cukup sesuai untuk ruang parkir kendaraan pengujung dan mendukung visual bangunan yang cukup estetik dengan tinggi rata-rata 2 (dua) lantai yang bisa dilihat dari batas jalan, jalur pejalan kaki dan pengendara kendaraan bermotor. - Perletakan bangunan rumah yang berubah fungsi untuk jasa dan perdagangan terlalu dekat letaknya dengan jalan menimbulkan visual bangunan yang tidak estetik dan kumuh fasad bangunannya. - <i>Islamic Centre</i> menjadi focal point disini. <p>3. Karakter pembentukan ruang luar, bangunan dan perletakan jalan. Kondisi jalan yang lebar, pohon-pohon yang teduh sepanjang koridor, penempatan jalur pejalan kaki dan adanya ruang terbuka yang cukup leluasa diperuntukkan taman dan ruang publik yang berada di tepi sungai.</p>	<p><i>Single directional views.</i></p>  <p>1 2</p> <p>3 4</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>7</p> <p>8</p>

4. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan.

Nodes yang bisa dikembangkan untuk menonjolkan identitas jalan dan segmen terkait terdapat pada pertemuan jalan pada jl. Selamat Riyadi yang masuk dalam segmen-1 dengan jl. P. Antasari dan jl. Martadinata yang masuk dalam segmen-3. Lokasi ini merupakan batas pertemuan antar segmen.

Landmark yang bisa dipakai disini adalah dengan memanfaatkan bangunan pada *Islamic Centre* berikut ruang luarnya baik ruang terbuka yang berada disamping maupun yang diseberang jalan di tepi sungai dan jalan yang mengapit kawasan bangunan tersebut.

Pathways berupa jalan beserta kelengkapannya perlu dikembangkan terutama pada penampilan fisik pada pedestrian dan kesan ruang luarnya untuk menjelaskan kesan khusus.



9



10

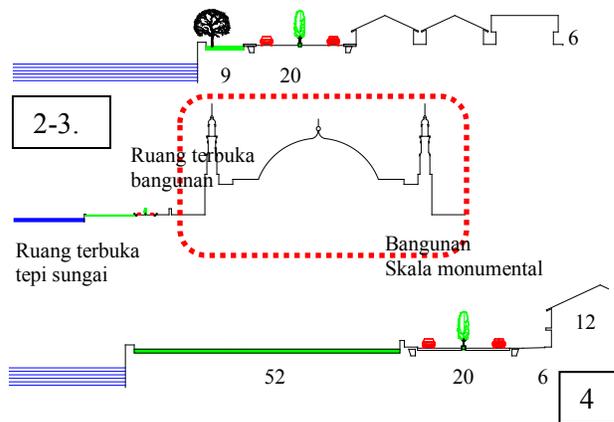


11.

PEMBAHASAN

1. Pada lingkungan ini untuk fungsi marka jalan, pejalan kaki dan taman tepi sungai sudah dibatasi dengan adanya pagar, median tengah jalan dan drainase.
2. Adanya ketidak nyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki dan pengendara motor dengan adanya bangunan yang berfungsi sebagai toko makanan khas yang berada di sekitar persimpangan jalan.
3. Tinggi bangunan yang paling menonjol terlihat pada bangunan *Islamic Centre* yang menjadi *focal point* pada jalur jalan ini dan menjadi pilihan utama untuk destinasi masyarakat sekitar.
4. Masih kurangnya bentukan estetika pada penyediaan street furniture yang memberikan kesan kurangnya corak khusus yang ditonjolkan.

Visual potongan melintang jalan

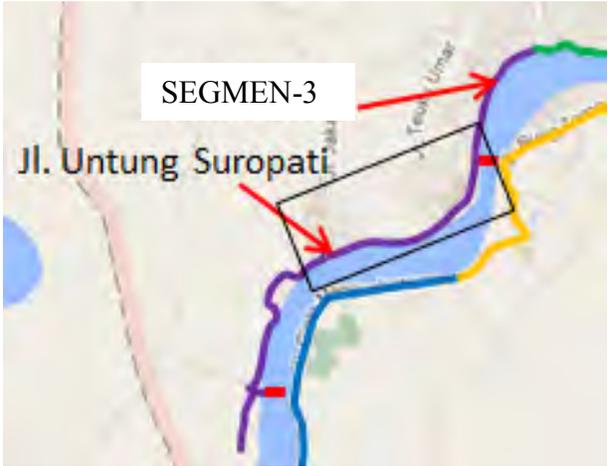


RANGKUMAN

Masih banyak bangunan rumah yang terlalu dekat dengan jalan dan bahkan ada jalur pejalan kaki yang dipakai sebagai teras rumah. Rata-rata bangunan rumah ini berfungsi untuk warung makan, toko bangunan, kios buah dan ikan hias juga kios makanan khas Samarinda berupa amplang serta lainnya. Disini sebagian besar bangunan melanggar gsb dengan adanya perletakan bangunan rumah yang cukup banyak mendominasi sepanjang jalur pejalan kaki.

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.7. Analisa *single directional views* segmen-3, jl. Untung Suropati

<p>SEGMENT-3, jl. Untung Suropati</p>  <p>Key plan</p>	<p>Peta wilayah jalan dan arah view Penghijauan</p> <p>Taman sepanjang sungai</p> <p>Node</p> <p>Terminal bus dalam provinsi</p> <p>Node</p> <p>Pathways Median tengah</p> <p>Perumahan Bukit Indah 500 unit</p> <p>Perumahan Carpotec 900 unit</p> <p>SMPN 10</p> <p>Jl. Ir. Sutami</p> <p>Jl. Hiyam Wibuk</p> <p>Adam Malik</p> <p>CBD</p> <p>Dermaga Penumpang</p> <p>6</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengamatan. Khusus sebelum jembatan Mahakam kondisi lebar ruang terbuka tepi sungai rata-rata sekitar 50 m' dan sudah rapi penataannya termasuk penyelesaian pinggir sungai. D/H untuk bangunan rumah berlantai-1(satu) adalah 0-3, untuk bangunan ruko adalah 0,5-2,3. Pencapaian skala D/H=2-3 didapat pada CBD-<i>Big Mall</i> yang menjadi <i>focal point</i> disini. 2. Karakter visual. Perletakan bangunan ruko baru yang berada di sepanjang jalan sebelum jembatan cukup mendukung <i>visual</i> bangunan dengan tipikal arsitektural modern minimalis yang rata-rata berlantai 2 (dua) dengan batas jalan dan jalur pejalan kaki yang memenuhi aturan gsb dan tidak menempati lahan pinggir sungai. Perubahan visual bangunan cukup drastis terjadi setelah jembatan Mahakam, dengan kondisi adanya bangunan yang berfungsi sebagai CBD berada pada pinggir sungai dengan ketinggian bangunan 2-6 lantai keatas dengan bentukan arsitektur modern dengan kombinasi minimalis-futuristik. 3. Karakter pembentukan ruang luar, bangunan dan perletakan jalan. Bangunan CBD sangat mempengaruhi kondisi <i>view</i> ruang luar tepi sungai dan diperlukan jalan yang lebar dan penempatan jalur pejalan kaki. 	<p><i>Single directional views.</i></p>  <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p> <p>5</p>

4. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan.

Pada jalur jalan ini cukup banyak *node* yang perlu diperhatikan pengembangannya dengan jumlah 3 (tiga) lokasi.

- Lokasi yang berada pada pertemuan jalan dan jembatan Mahakam.
- Lokasi yang berada pada pertemuan jl. Untung Suropati dengan jl. Ir. Sutami yang terdapat kawasan dengan fungsi berbeda seperti halnya CBD, sarana pendidikan dan areal perumahan.
- Lokasi yang berada pada pertemuan jl. Untung Suropati dengan jl. Teuku Umar yang terdapat sarana terminal bus dalam provinsi dan dermaga penumpang untuk penyeberangan sungai ke daerah hulu sungai Mahakam.

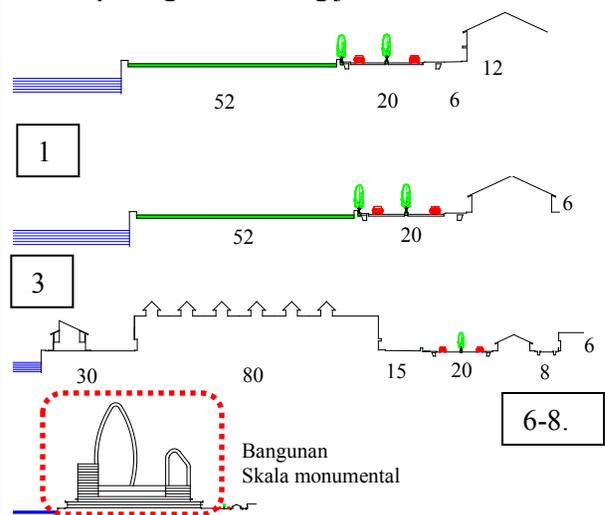
Pathways perlu ditujukan pada kelengkapan fisik jalan untuk mengimbangi tingkat perkembangan keramaian kegiatan CBD.



PEMBAHASAN

1. Ada terbangun sarana komersial berupa CBD dengan luasan lahan cukup besar yang membelakangi dan berada di tepi sungai yang mempengaruhi tatananan jalur jalan dan pejalan kaki beserta kebutuhan fasilitas lainnya untuk mendukung kegiatan destinasi masyarakat sekitar.
2. Kelancaran aktifitas terganggu bagi pejalan kaki dan pengendara motor dengan adanya kondisi jalan yang belum tertata dan masih dalam keadaan pembenahan.
3. Tinggi bangunan, dimensi dan bentuk arsitektur bangunan untuk areal CBD berupa *Big Mall* dan ruko-ruko lainnya sangat mempengaruhi keberadaan umpulan bangunan tersebut sebagai *focal point* yang bisa dilihat dari jalur jalan dan pejalan kaki maupun dari seberang sungai.

Visual potongan melintang jalan

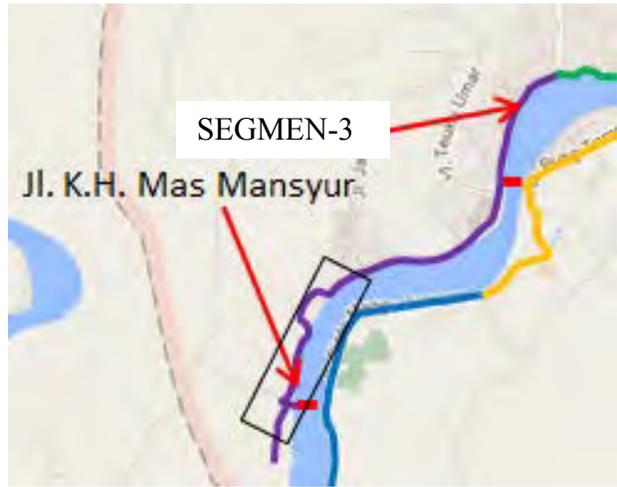


RANGKUMAN

Pada jalur jalan ini banyak terdapat rumah tinggal yang dipakai untuk usaha dan sudah mulai dilakukan penataan dengan menertibkan kemunduran bangunan sesuai gsb. Adanya faktor ketidak teraturan sangat mendominasi pada jalur jalan ini diakibatkan perletakan bangunan rumah yang cukup dekat dengan jalan dan jalur pejalan kaki terutama pada areal ruang terbuka antara jalan utama dan jalan perumahan.

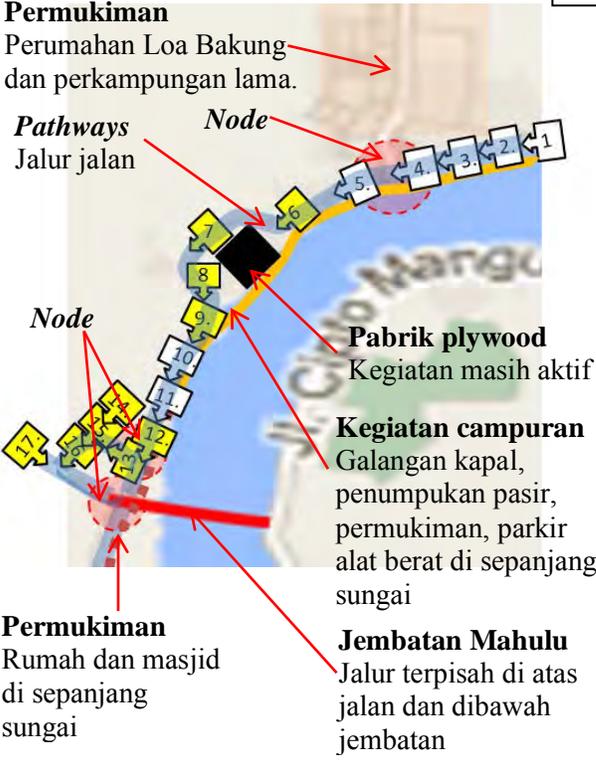
Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.8. Analisa *single directional views* dan *linear side views* segmen-3, jl. KH Mas Mansyur
 SEGMENT-3, jl. Untung Suropati



Key plan

Peta wilayah jalan dan arah view 7



1. Pengamatan.
Kondisi lebar ruang terbuka tepi sungai rata-rata sekitar 20 m', belum diturap dan belum rapi penataannya terutama pada areal permukiman. Rata-rata jarak pandang dari jalur pejalan kaki berbanding dengan tinggi bangunan sekitar atau D/H untuk bangunan rumah berlantai-1(satu) adalah 0-1, untuk bangunan kantor bertingkat 2 (dua) adalah 2-3.
2. Karakter visual.
Khususnya untuk beberapa bangunan kantor dapat dilihat secara jelas dengan kondisi estetis yang cukup baik terutama dengan adanya jarak untuk ruang parkir kendaraan pengunjung mendukung pandangan dari batas jalan dan jalur pejalan kaki.
Dominasi bangunan rumah dengan fisik yang tidak teratur dan terlalu dekat dengan jalan terutama yang berada di tepi sungai menimbulkan pandangan yang kurang baik.
3. Karakter pembentukan ruang luar, bangunan dan perletakan jalan.

Single directional views & linear side views.



Kondisi jalan yang lebar didapat setelah mendekati jembatan Mahulu. Disini terdapat ruang luar yang cukup baik dan leluasa namun pada sisi tepi sungai ruang terbukanya banyak terdapat kegiatan galangan kapal dan penumpukan pasir yang menurunkan kualitas lingkungan sekitar.

4. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan sebelum jembatan Mahulu..

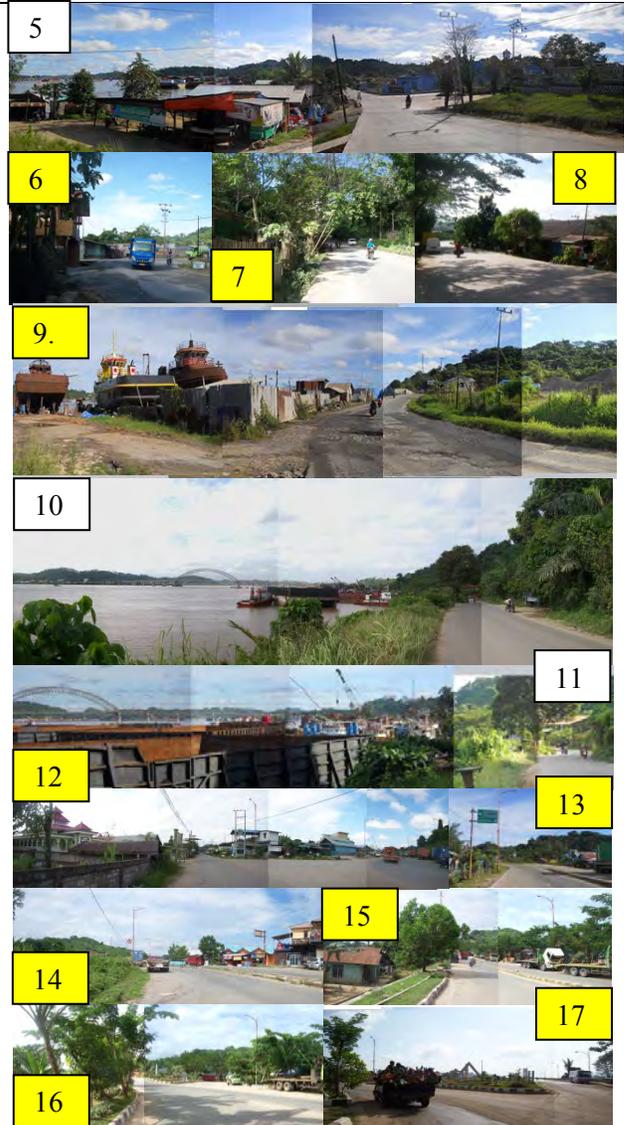
Nodes yang bisa menonjolkan identitas jalan dan perlu dikembangkan terdapat pada pertemuan jalan yang mengarahkan menuju jembatan Mahulu untuk memperjelas destinasi.

Sedangkan *node* lainnya terdapat pada pertemuan jalan menuju perumahan dan bagian wilayah lain dari segmen jalan terkait yang perlu diberi penekanan informasi untuk destinasi agar tidak salah arah jalan.

Pathways perlu diperjelas kelengkapan fisik jalan mendukung fasilitas jalan yang sudah mulai dikembangkan terutama pada areal yang mendekati jembatan untuk menunjukkan identitas kawasannya.



Pemakaian teknik *linear side views* pada jalan yang berbelok-belok

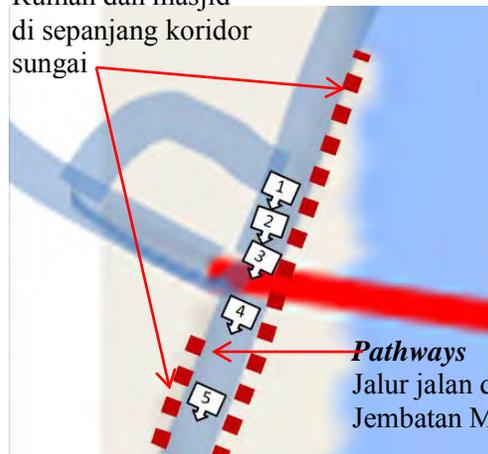


5. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan di bawah jembatan Mahulu. *Landmark* bisa dikembangkan disini untuk menonjolkan identitas ruang kota yang berada di bawah jembatan dengan mengolah bentuk *pathways* yang menunjukkan karakterisk yang berbeda.

Peta wilayah jalan dan arah *view*

Permukiman

Rumah dan masjid di sepanjang koridor sungai



Pathways
Jalur jalan dibawah Jembatan Mahulu

5. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan pada area jalan setelah di bawah jembatan.
 Perlu mengembangkan *pathways* berupa jalan beserta kelengkapannya terutama pada penampilan fisik pada pedestrian dan kesan ruang luarnya untuk menjelaskan areal tersebut sebagai permukiman.

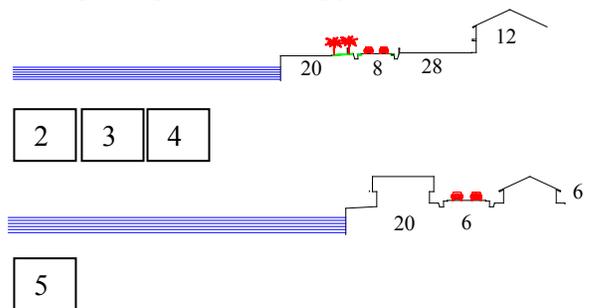
Single directional views



PEMBAHASAN

1. Pada lingkungan ini sebagian besar untuk fungsi marka jalan, pejalan kaki dan taman tepi sungai belum dibatasi dengan tegas berupa pagar, masih belum ada median tengah jalan dan pengolahan fungsi drainase yang baik.
2. Adanya kekurang jelasan informasi terhadap arah destinasi bagi pejalan kaki dan pengendara motor untuk mencapai jembatan Mahulu dan perumahan serta bagian wilayah lain dengan adanya kekurangan penanda pada *nodes yang terdapat disini*.
3. Tinggi bangunan tidak ada yang menonjol disini, Justru yang menjadi *focal point* pada jalur jalan ini adalah jembatan Mahulu yang dapat dilihat melalui jalur jalan yang ada. dan menjadi pilihan utama untuk destinasi masyarakat sekitar.
4. Masih kurangnya bentukan estetika pada penyediaan street furniture yang memberikan kesan kurangnya corak khusus yang ditonjolkan.

Visual potongan melintang jalan



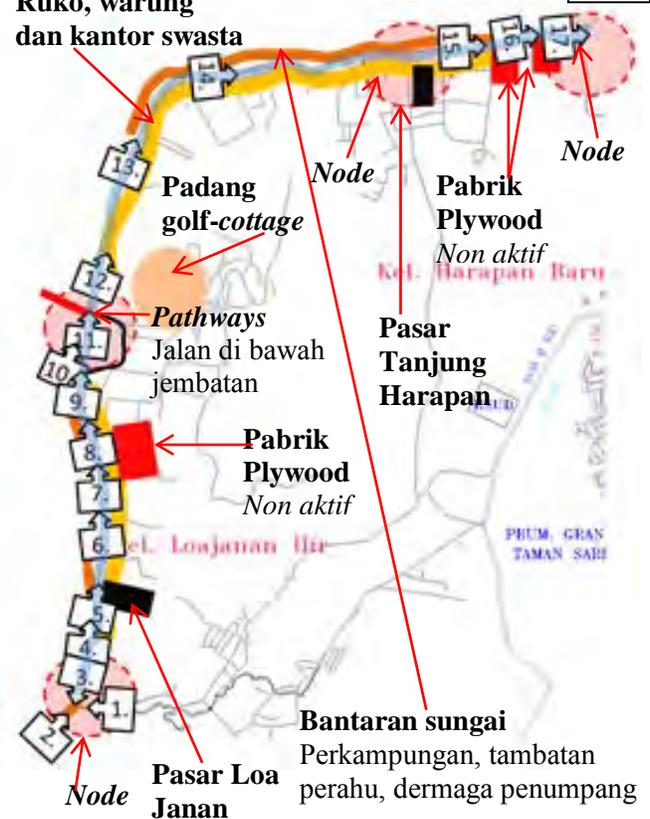
RANGKUMAN

1. Sebagian besar banyak bangunan rumah yang melewati GSB terutama yang berada pada tepi sungai yang juga ditempati kegiatan yang tidak sesuai seperti halnya industri galangan kapal dan lainnya.
2. Ruang kota dibawah jembatan Mahulu menjadi potensi ruang terbuka yang bisa berfungsi sebagai ruang publik terbuka.

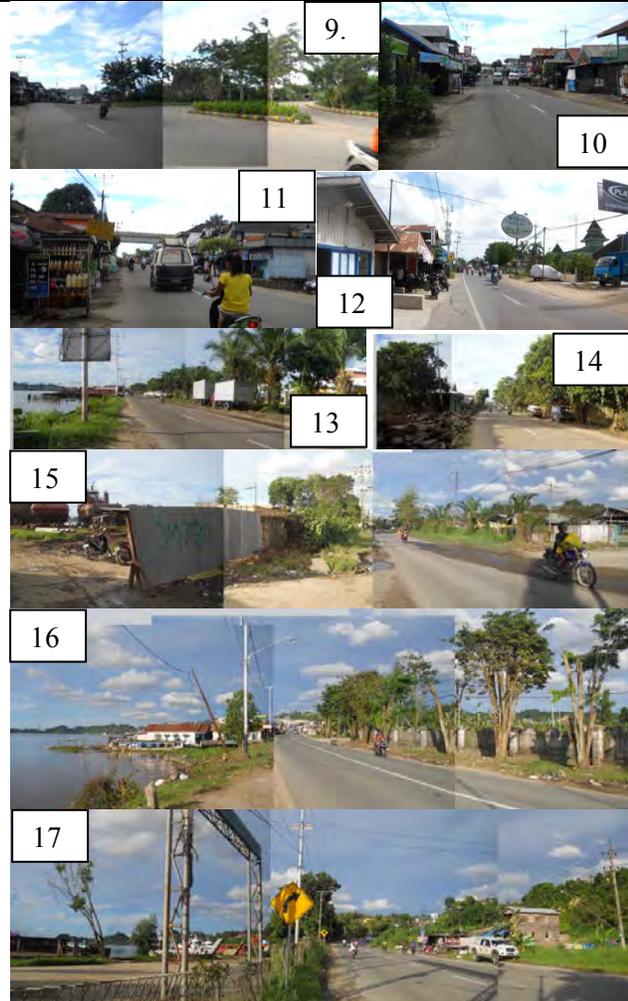
	<p>RANGKUMAN</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Yang menjadi ciri khas pada jalur jalan ini adalah dominasi kegiatan usaha jasa dan perdagangan yang diikuti adanya bangunan kantor pemerintah dan swasta yang berada di sekitar koridor sungai yang bisa diolah potensi <i>pathways</i>nya. 4. Sudah cukup tertatanya sebagian ruang terbuka pada koridor sungai pada segmen ini yang yang perlu diolah potensi <i>pathways</i> yang ada. 5. Pada bagian lain pada koridor sungai yang mendekati jembatan Mahulu yaitu jembatan no.1 masih banyak industri galangan kapal dan permukiman di atas tepi sungai yang perlu dibenahi untuk dikembangkan sebagai ruang terbuka yang menjadi potensi pada koridor sungai ini. 6. Masih perlunya penataan sirkulasi pada keterhubungan jalan pada segmen-3 dengan jembatan penghubung yang melintasi di atas jalan pada segmen ini. 7. Ada salah satu jalur jalan yang menjauh dari koridor sungai dikarenakan adanya areal pabrik <i>plywood</i> yang menyebabkan jalan tersebut tidak mempunyai potensi untuk menonjolkan karakter koridor sungai. 8. Sepanjang koridor sungai pada segmen ini terdapat beberapa fasilitas yang menunjukkan karakteristik adanya sungai, diantaranya adalah: <ul style="list-style-type: none"> - Dermaga penumpang dekat terminal bus. - Dermaga-dermaga penumpang pada areal permukiman di atas tepi sungai yang perlu dibenahi lebih lanjut. - Bangunan khusus PDAM yang berada di tepi sungai khusus mengambil air baku pada sungai ini. - Kegiatan industri galangan kapal yang mencerminkan kehidupan tepi sungai, namun sayangnya tidak menempati zona yang sudah ditetapkan pemerintah daerah setempat.
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.9. Analisa *single directional views* segmen-4, jl. Cipto Mangunkusumo

<p>SEGMENT-4, jl. Cipto Mangunkusumo</p>  <p>SEGMENT-4 Jl. Cipto Mangunkusumo</p> <p><i>Key plan</i></p>	<p>Peta wilayah jalan dan arah <i>view</i></p>  <p>8.</p> <p>Ruko, warung dan kantor swasta</p> <p>Node</p> <p>Padang golf-cottage</p> <p>Node</p> <p>Pabrik Plywood Non aktif</p> <p>Node</p> <p>Pathways Jalan di bawah jembatan</p> <p>Pabrik Plywood Non aktif</p> <p>Pasar Tanjung Harapan</p> <p>Bantaran sungai Perkampungan, tambatan perahu, dermaga penumpang</p> <p>Node</p> <p>Pasar Loa Janan</p>
<p>1. Pengamatan.</p> <p>Koridor jalan merupakan kawasan permukiman pada tepi sungai yang saat ini masih banyak permukiman yang berada di atas air. Rata-rata jarak pandang dari jalur pejalan kaki berbanding dengan tinggi bangunan sekitar atau D/H untuk bangunan rumah adalah 0-1,3 untuk ruko adalah 0,5-1,2 dengan kondisi rumah pada tepi sungai maupun tepi darat cukup dekat dengan jalan, sedang ruko pada tepi darat cukup jauh dari jalan dengan adanya ruang terbuka berupa halaman parkir untuk pengunjung.</p>	<p><i>Single directional views.</i></p>  <p>2.</p> <p>1.</p> <p>3.</p> <p>4.</p> <p>5.</p> <p>6.</p> <p>7.</p> <p>8.</p>

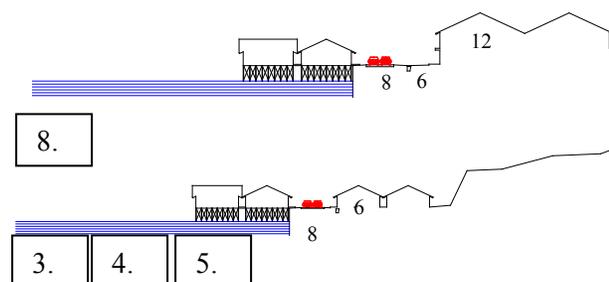
2. Karakter visual.
Perletakan bangunan ruko baru yang berada di sepanjang jalan cukup mendukung visual bangunan namun masih ada permukiman yang berubah fungsi sebagai warung, toko yang berada di tepi sungai dan jalan yang cukup dekat dengan pasar Loa Janan dan pasar Tanjung Harapan yang sangat mengganggu visual estetika fasadnya.
3. Karakter pembentukan ruang luar, bangunan dan perletakan jalan.
Bangunan ruko yang baru saat ini sangat mempengaruhi kondisi *view* ruang luar tepi jalan yang lebar dan penempatan jalur pejalan kaki yang cukup luasa. Dilain pihak khususnya pada tepi ruang luar ditempati bangunan kayu atau kosong sama sekali tanpa tertata dengan baik.
4. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan.
Nodes yang bisa dikembangkan terdapat pada pertemuan jalan menuju luar kota dan Tenggaraong, menuju jembatan Mahulu, pertigaan jalan menuju pasar Tanjung Harapan, menuju SMA unggulan dengan didukung *pathways* yang sesuai.
Landmark dapat mengembangkan pabrik plywood yang tidak aktif dan posisinya sangat strategis berada pada pinggir jalan menghadap sungai.



PEMBAHASAN

1. Pada lingkungan ini untuk fungsi marka jalan, pejalan kaki dan taman tepi sungai belum dibatasi dengan adanya pagar, median tengah jalan dan drainase.
2. Masih adanya ketidak lancaran sirkulasi bagi pejalan kaki dan pengendara motor dengan adanya bangunan yang berfungsi sebagai toko dan warung makanan yang berada di sekitar pasar.
3. Tidak ada tinggi bangunan yang menonjol terlihat sebagai *focal point* pada jalur jalan ini dan justru jembatan Mahulu terlihat dari jauh karena tidak ada bangunan tinggi yang menutupinya.

Visual potongan melintang jalan

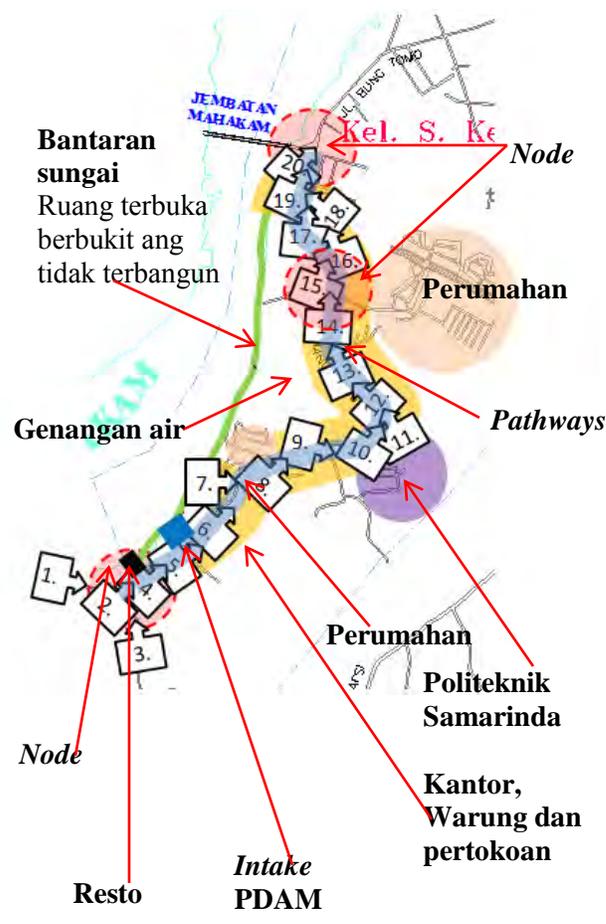


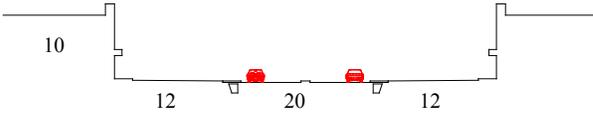
RANGKUMAN

1. Perletakan bangunan ruko yang cukup sesuai untuk tepi darat. Sebagian juga ada yang tidak sesuai untuk rumah tepi sungai maupun tepi daratnya.
2. Adanya dermagapenumpang yang banyak didapat pada areal permukiman di atas tepi sungai.

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.10. Analisa *single directional views* segmen-5, jl. Cipto Mangunkusumo

<p>SEGMENT-5, jl. Cipto Mangunkusumo</p>  <p>Key plan</p>	<p>Peta wilayah jalan dan arah view</p> <p>9.</p>  <p>Bantaran sungai Ruang terbuka berbukit ang tidak terbangun</p> <p>Genangan air</p> <p>Node</p> <p>Resto</p> <p>Intake PDAM</p> <p>Perumahan</p> <p>Politeknik Samarinda</p> <p>Kantor, Warung dan pertokoan</p> <p>Pathways</p> <p>Node</p> <p>Kel. S. Ke</p> <p>JEMBATAN MAHAKAM</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengamatan. Letak koridor jalan jauh dari tepi sungai yang saat ini mengalami perubahan lebar jalan dengan median di tengahnya. Rata-rata jarak pandang dari jalur pejalan kaki berbanding dengan tinggi bangunan sekitar atau D/H untuk bangunan ruko adalah 1,2-3,2 yang banyak terdapat pada sekitar jalan ini dengan adanya perubahan fungsi rumah-rumah lama dibangun baru berupa ruko. 2. Karakter visual. Perletakan bangunan ruko baru yang berada di sepanjang jalan cukup mendukung <i>visual</i> bangunan dengan tipikal arsitektural modern minimalis 2 (dua) dengan batas jalan dan jalur pejalan kaki yang memenuhi aturan gsb. 3. Karakter pembentukan ruang luar, bangunan dan perletakan jalan. 	<p><i>Single directional views.</i></p>  <p>1. 2. 3. 4. 5.</p>

<p>Bangunan ruko yang baru sangat mempengaruhi kondisi <i>view</i> ruang luar jalan yang lebar dan penempatan jalur pejalan kaki yang cukup leluasa. Bangunan yang ada juga menutupi pandangan ruang luar pada pencapaian jalan ke areal bangunan politeknik Samarinda yang terlihat identitasnya kurang terlihat dari jalur jalan yang ada.</p> <p>4. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan.</p> <p><i>Nodes</i> yang bisa dikembangkan untuk menonjolkan identitas jalan dan segmen terkait terdapat pada pertemuan jalan pada jalan menuju SMA unggulan dan pasar Tanjung Harapan yang terdapat resto pada pojok lokasi dan pertemuan jl. Bung Tomo dengan jembatan Mahakam didukung <i>pathways</i> yang bisa meningkatkan kualitas lingkungan yang masuk dalam segmen-3.</p> <p><i>Landmark</i> dapat mengembangkan lahan tepi sungai yang berbukit terjal dan terdapat genangan air yang bisa menjadi tujuan destinasi.</p>	
<p>PEMBAHASAN</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pada lingkungan ini untuk fungsi marka jalan, pejalan kaki dan taman tepi sungai sudah dibatasi dengan adanya pagar, median tengah jalan dan drainase. 2. Tidak adanya tinggi bangunan paling menonjol terlihat pada jalur jalan. 	<p>Visual potongan melintang jalan</p>  <p>4.</p> <p>RANGKUMAN</p> <p>Perletakan bangunan kantor swasta maupun pemerintah dan dealer kendaraan bermotor yang cukup sesuai untuk ruang parkir kendaraan pengunjung dan mendukung kejelasan batas jalan dan jalur pejalan kaki, kelancaran lalu lintas pengendara bermotor dan pengguna jalur pejalan kaki.</p>

Sumber: Hasil Survey, 2014

4. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan.

Nodes yang bisa dikembangkan untuk menonjolkan identitas jalan dan segmen terkait terdapat pada pertemuan jalan dengan jembatan Mahakam dan pertemuan dengan jl. Pattimura dengan didukung pengembangan *pathways* untuk menonjolkan identitas lingkungannya.

Bentuk tepian sungai yang menjorok keluar dan menjauhi jalur jalan membentuk kesan seperti sebuah pulau sangat potensial dijadikan *landmark* dengan menyatukan permukiman, terminal bus antar provinsi dan kegiatan lainnya yang spesifik pada tepi sungai.



PEMBAHASAN

1. Pada lingkungan ini untuk fungsi marka jalan, pejalan kaki dan taman tepi sungai sudah dibatasi dengan adanya pagar, median tengah jalan dan drainase.
2. Tidak ada tinggi bangunan yang menonjol untuk dijadikan *focal point*.

Visual potongan melintang jalan



3.

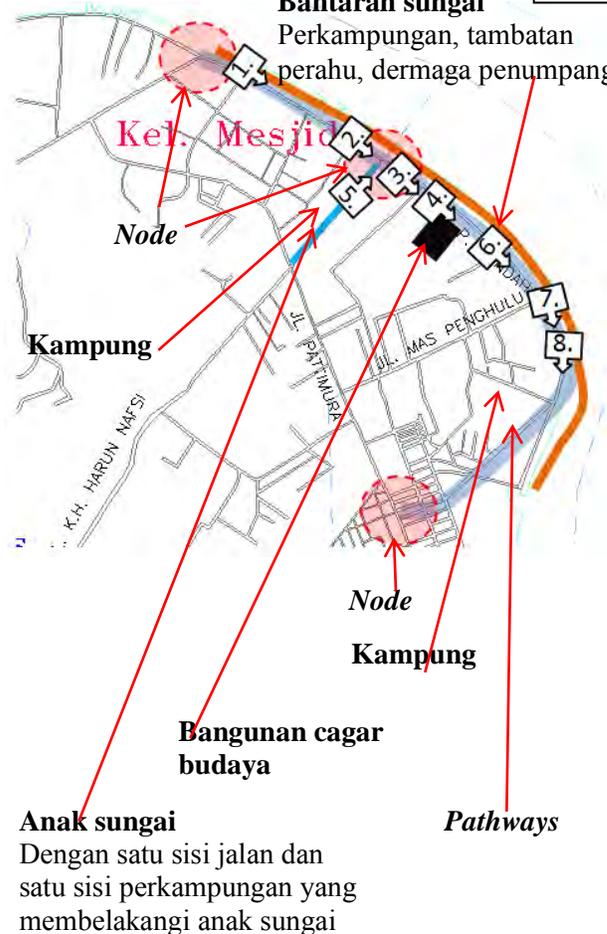
RANGKUMAN

Perletakan bangunan ruko yang cukup sesuai untuk ruang parkir kendaraan pengunjung dan mendukung keteraturan pada batas jalan dan jalur pejalan kaki, kelancaran sirkulasi pengendara bermotor dan pengguna jalur pejalan kaki.

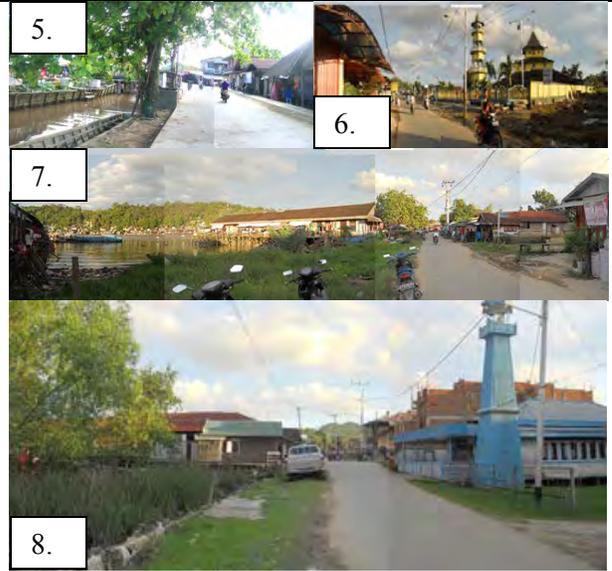
Bentuk lokasi tepi sungai terhadap jalur jalan sangat potensial untuk dikembangkan menjadi kegiatan yang terpadu.

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.12. Analisa *single directional views* segmen-5, jl. Bendahara

<p>SEGMENT-5, jl. Bendahara</p>  <p>Key plan</p>	<p>Peta wilayah jalan dan arah view</p>  <p>11.</p> <p>Bantaran sungai Perkampungan, tambatan perahu, dermaga penumpang</p> <p>Kel. Mesjid</p> <p>Node</p> <p>Kampung</p> <p>Node Kampung</p> <p>Bangunan cagar budaya</p> <p>Anak sungai Dengan satu sisi jalan dan satu sisi perkampungan yang membelakangi anak sungai</p> <p>Pathways</p>
<p>1. Pengamatan. Koridor jalan merupakan kawasan permukiman pada tepi sungai yang saat ini masih banyak permukiman yang berada di atas air. Rata-rata jarak pandang dari jalur pejalan kaki berbanding dengan tinggi bangunan sekitar atau D/H untuk bangunan rumah adalah 0,7-2,4 dengan kondisi rumah pada tepi sungai cukup dekat dengan jalan, sedang rumah pada tepi darat cukup jauh dari jalan dengan adanya ruang terbuka berupa halaman rumah.</p> <p>2. Karakter visual. Perletakan bangunan rumah tinggal yang berada di tepi sungai dan jalan mempengaruhi visual yang kurang bagus dari estetika dan terkesan kumuh terutama pada tepi sungai yang sangat dekat dengan jalan. Karakter visual terbangun ketika terlihat bangunan cagar budaya dan masjid yang memberikan ciri khas tersendiri.</p>	<p><i>Single directional views.</i></p>  <p>1.</p> <p>2.</p> <p>3.</p> <p>4.</p>

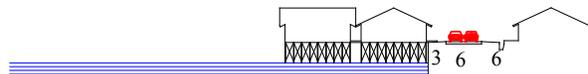
3. Karakter pembentukan ruang luar, bangunan dan perletakan jalan.
Ruang luar yang terbentuk pada jalur jalan terasa sempit pada areal permukiman. Terutama sekali pada jalur jalan pada anak sungai hanya terdapat satu sisi saja sementara sisi lainnya ditempati permukiman yang membelakangi sungai dan sangat mempengaruhi kualitas lingkungan.
4. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan.
Nodes yang bisa dikembangkan untuk menonjolkan identitas jalan terdapat pada pertemuan jalan dengan jl. Bung Tomo, pertemuan jalan dengan anak sungai, pertemuan jalan dengan jl. Pattimura dengan didukung *pathways* yang dapat menampilkan ciri khas.



PEMBAHASAN

1. Pada lingkungan ini untuk fungsi marka jalan, pejalan kaki dan bantaran tepi sungai belum dibatasi dengan pagar dan drainase.
2. Adanya ketidak aturan parkir kendaraan di tepi jalan mengganggu kelancaran kegiatan bagi pejalan kaki dan pengendara motor dengan adanya bangunan yang berfungsi sebagai toko makanan atau warung terutama pada persimpangan jl. Bendahara dengan jalan pada tepi anak sungai.
3. Tinggi bangunan yang paling menonjol terlihat pada bangunan masjid yang bisa menjadi *focal point* pada jalur jalan ini dan bangunan cagar budaya juga menjadi pilihan utama untuk destinasi masyarakat sekitar.
4. Lingkungan permukiman pada jalur jalan ini sangat spesifik karena permukiman berupa perkampungan dengan nama kampung Baqa ini banyak dihuni masyarakat bugis yang merupakan cikal bakalnya kota Samarinda dengan kegiatan nelayan, tenun sarung samarinda dan rumah tinggal yang berada diatas sungai.

Visual potongan melintang jalan

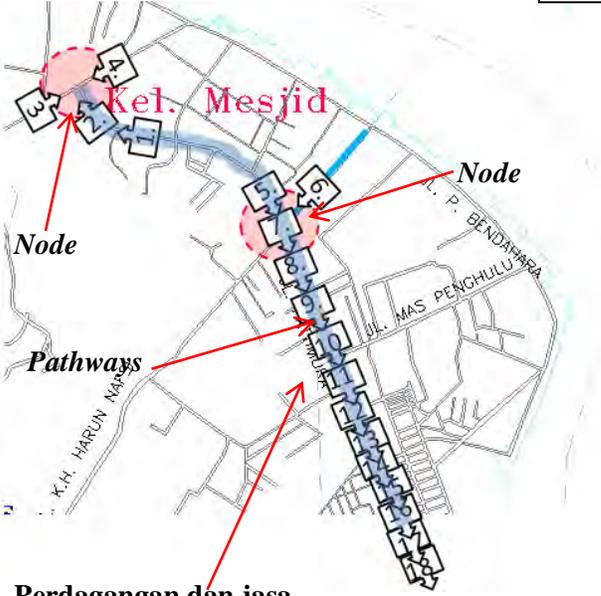


4.

RANGKUMAN

1. Sepanjang koridor sungai pada segmen ini merupakan areal permukiman. Adanya perletakan bangunan rumah yang cukup sesuai untuk tepi darat tapi tidak sesuai untuk tepi sungai, karena memberikan ketidak aturan terhadap batas jalan dan pendukungnya, ketidak lancarn kendaraan yang melintasi jalan ini dan kurangnya penyediaan fasilitas trotoar bagi penggunaan jalur pejalan kaki
2. Sepanjang koridor sungai pada segmen ini terdapat fasilitas yang menunjukkan karakteristik adanya sungai, yaitu dermaga-dermaga penumpang yang banyak didapat pada areal permukiman di atas tepi sungai yang perlu dibenahi lebih lanjut.

Tabel 5.13. Analisa *single directional views* segmen-5, jl. Pattimura

<p>SEGMENT-5, jl. Pattimura</p>  <p>SEGMENT-5</p> <p><i>Key plan</i></p>	<p>Peta wilayah jalan dan arah view</p>  <p>12.</p> <p>Perdagangan dan jasa Sepanjang jalur jalan berupa ruko, warung, pasar dengan perkampungan di belakang jalur jalan</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengamatan. Letak koridor jalan jauh dari tepi sungai yang saat ini mengalami perubahan lebar jalan dengan median di tengahnya. Rata-rata jarak pandang dari jalur pejalan kaki berbanding dengan tinggi bangunan sekitar atau D/H untuk bangunan ruko adalah 1,2-3,2 yang banyak terdapat pada sekitar jalan ini dengan adanya perubahan fungsi rumah-rumah lama dibangun baru berupa ruko. 2. Karakter visual. Perletakan bangunan ruko baru yang berada di sepanjang jalan sebagian besar cukup mendukung visual bangunan dengan tipikal arsitektural modern minimalis yang rata-rata berlantai 2 (dua) dengan batas jalan dan jalur pejalan kaki yang memenuhi aturan gsb dan lokasinya menjauh dengan lahan pinggir sungai. 3. Karakter pembentukan ruang luar, bangunan dan perletakan jalan. Pada saat ini letak bangunan terhadap jalan sangat mempengaruhi kondisi <i>view</i> ruang luar jalur jalan yang lebar dan penempatan jalur pejalan kaki yang cukup leluasa. 	<p><i>Single directional views.</i></p> 

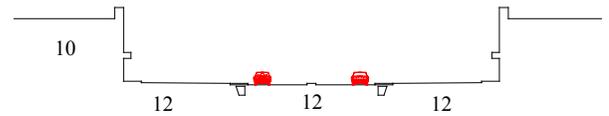
4. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan.
 Nodes yang bisa dikembangkan untuk menonjolkan identitas jalan terdapat pada pertemuan jalan dengan jl. Bung Tomo, pertemuan jalan pada anak sungai, pertemuan jl. Bendahara dengan didukung *pathways* yang bisa memberikan corak khusus pada lingkungannya.



PEMBAHASAN

1. Pada lingkungan ini untuk fungsi marka jalan, pejalan kaki dan taman tepi sungai sudah dibatasi dengan adanya pagar, median tengah jalan dan drainase.
2. Tidak ada tinggi bangunan menonjol yang bisa menjadi *focal point* pada jalur jalan ini.

Visual potongan melintang jalan



- | | | |
|----|----|----|
| 1. | 2. | 3. |
|----|----|----|

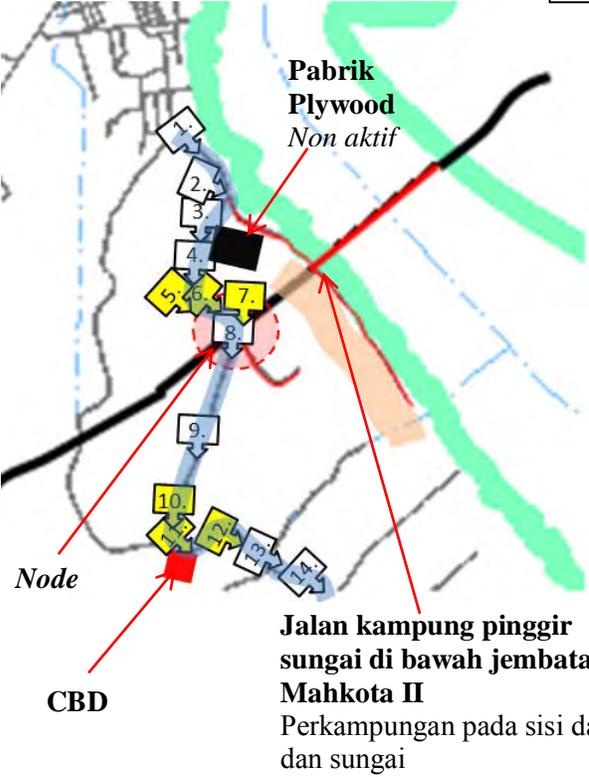
RANGKUMAN

Perletakan bangunan ruko yang cukup sesuai untuk ruang parkir kendaraan pengunjung dan mendukung kejelasan batas jalan dan jalur pejalan kaki, kenyamanan pengendara bermotor dan pengguna jalur pejalan kaki dengan adanya kegiatan pendukung berupa pasar yang cukup teratur pengaturannya saat ini.

Pada saat ini bangunan baru berupa ruko mulai berbenah mengatur jarak bangunannya dengan letak jalan.

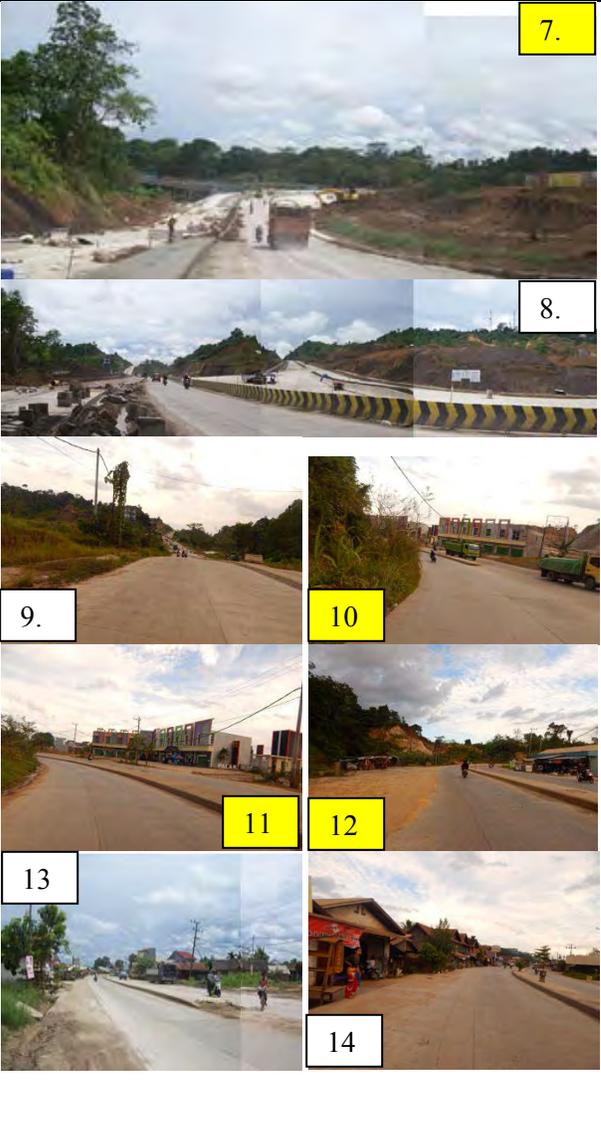
Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.14. Analisa *single directional views* dan *linear side views* segmen-6, jl. Tri Kora

<p>SEGMENT-6, Jl. Tri Kora</p>  <p>Key plan</p>	<p>Peta wilayah jalan dan arah view</p>  <p>13.</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengamatan. Letak koridor jalan jauh dari tepi sungai yang saat ini mengalami perubahan lebar jalan dengan median di tengahnya. Rata-rata jarak pandang dari jalur pejalan kaki berbanding dengan tinggi bangunan sekitar atau D/H untuk rumah adalah 2-5 sedangkan untuk bangunan ruko adalah 1-2,8 yang banyak terdapat pada sekitar jalan ini dengan adanya perubahan fungsi rumah-rumah lama dibangun baru berupa ruko. 2. Karakter visual. Perletakan bangunan ruko baru yang berada di sepanjang jalan cukup mendukung <i>visual</i> bangunan dengan tipikal arsitektural modern minimalis yang rata-rata berlantai 2 (dua). 3. Karakter pembentukan ruang luar, bangunan dan perletakan jalan. Bangunan ruko yang baru sangat mempengaruhi kondisi <i>view</i> ruang luar tepi jalan yang lebar dan penempatan jalur pejalan kaki yang cukup leluasa. 4. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan. 	<p><i>Single directional views & linear side views.</i></p> 

Nodes yang bisa dikembangkan untuk menonjolkan identitas jalan dan segmen terkait terdapat pada pertemuan jalan dengan jembatan Mahkota II.

Pemakaian teknik *linear side views* pada jalan yang berbelok-belok



PEMBAHASAN

1. Pada lingkungan ini untuk fungsi marka jalan, pejalan kaki dan taman tepi sungai sudah dibatasi dengan adanya pagar, median tengah jalan dan drainase.
2. Tidak ada tinggi bangunan yang menonjol terlihat pada jalur jalan ini untuk menjadi *focal point*.

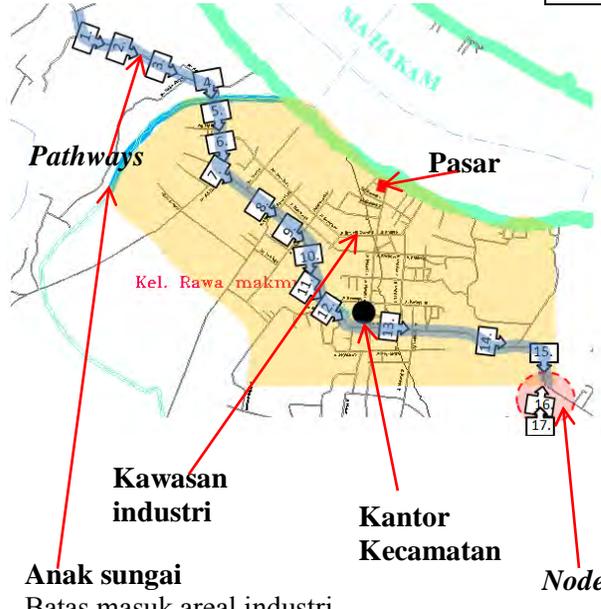
Visual potongan melintang jalan

RANGKUMAN

Perletakan bangunan ruko yang cukup sesuai untuk ruang parkir kendaraan pengunjung dan mendukung kejelasan batas jalan dan jalur pejalan kaki, kelancaran sirkulasi bagi pengendara bermotor dan pengguna jalur pejalan kaki.

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.15. Analisa *single directional views* segmen-6, jl. Ampera

<p>SEGMEN-6, jl. Ampera</p>  <p>Key plan</p>	<p>Peta wilayah jalan dan arah view</p>  <p>14.</p>
<p>1. Pengamatan. Letak koridor jalan jauh dari tepi sungai yang saat ini mengalami perubahan lebar jalan dengan median di tengahnya. Rata-rata jarak pandang dari jalur pejalan kaki berbanding dengan tinggi bangunan sekitar atau D/H untuk bangunan rumah adalah 2-2,6 yang banyak terdapat pada sekitar jalan ini dengan adanya perubahan fungsi rumah-rumah lama berkembang dan berganti fungsi kegiatannya untuk jasa perdagangan.</p> <p>2. Karakter visual. Perletakan bangunan ruko baru yang berada di sepanjang jalan cukup mendukung visual bangunan dengan tipikal arsitektural modern minimalis yang rata-rata berlantai 2 (dua) dengan batas jalan dan jalur pejalan kaki yang memenuhi aturan gsb dan tidak menempati lahan pinggir sungai. Perubahan visual cukup terjadi pada pertemuan dengan jalan permukiman menuju tepi sungai sebagai batas akhir segmen yang menunjukkan perbedaan kualitas bangunan dan jalan yang semula lebar menjadi sempit dengan dibatasi dengan adanya gapura untuk membedakan wilayah.</p>	<p>Single directional views.</p> 

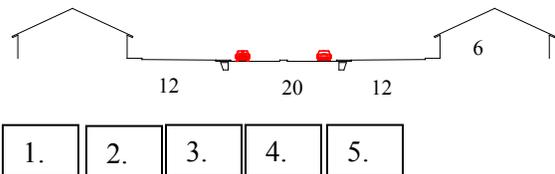
3. Karakter pembentukan ruang luar, bangunan dan perletakan jalan.
Bangunan ruko sangat mempengaruhi kondisi *view* ruang luar tepi jalan yang lebar dan penempatan jalur pejalan kaki yang cukup leluasa.
4. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan.
Nodes yang bisa dikembangkan untuk menonjolkan identitas jalan dan segmen terkait terdapat pada pertemuan jalan pada menuju permukiman tepi sungai pada jl. Delima yang merupakan batas pertemuan antar segmen.
Edge yang bisa dikembangkan adalah daerah anak sungai pada saat masuk ke daerah industri.



PEMBAHASAN

1. Pada lingkungan ini untuk fungsi marka jalan, pejalan kaki dan taman tepi sungai sudah dibatasi dengan adanya pagar, median tengah jalan dan drainase.
2. Pada jalur jalan ini sebagian besar merupakan kawasan industri yang akan sangat mempengaruhi perkembangan lingkungan terhadap jalan dan permukiman sekitar.
3. Tidak ada tinggi bangunan yang menonjol menjadi *focal point* pada jalur jalan ini.

Visual potongan melintang jalan

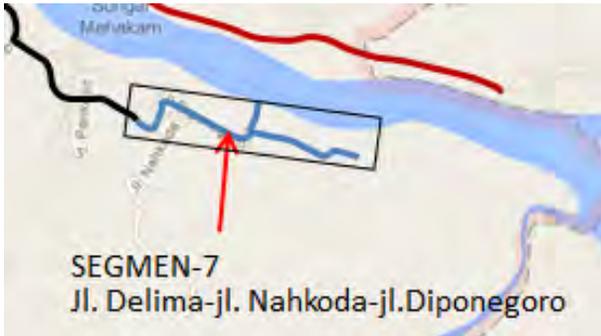
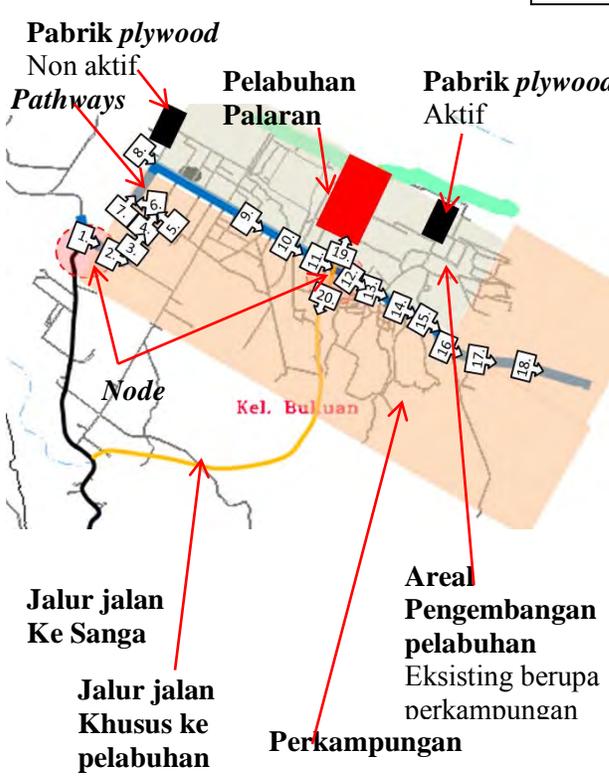


RANGKUMAN

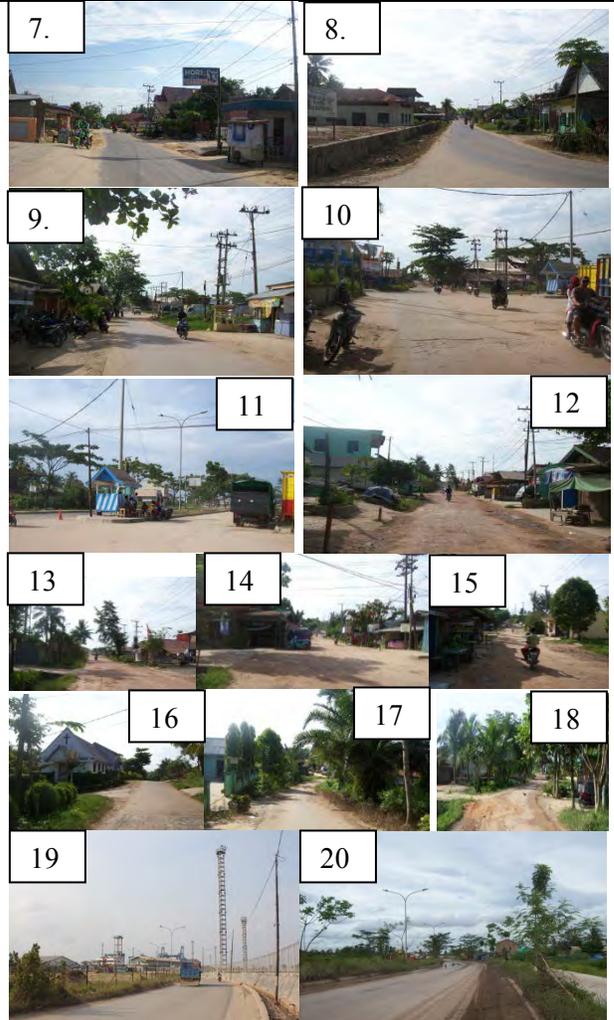
Perletakan bangunan rumah yang cukup jauh dari tepi jalan yang memungkinkan adanya ketersediaan ruang parkir kendaraan dan mendukung kejelasan batas jalan dan jalur pejalan kaki, kelancaran sirkulasi bagi pengendara bermotor dan pengguna jalur pejalan kaki.

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.16. Analisa *single directional views* segmen-7

<p>SEGMENT-7, Jl. Nahkoda, Jl. Delima, Jl. Diponegoro</p>  <p>SEGMENT-7 Jl. Delima-jl. Nahkoda-jl.Diponegoro</p> <p>Key plan</p>	<p>Peta wilayah jalan dan arah view</p> <p>15.</p>  <p>Pabrik plywood Non aktif</p> <p>Pabrik plywood Aktif</p> <p>Pelabuhan Palaran</p> <p>Node</p> <p>Kel. Buluan</p> <p>Jalur jalan Ke Sanga</p> <p>Jalur jalan Khusus ke pelabuhan</p> <p>Areal Pengembangan pelabuhan Eksisting berupa perkampungan</p>
<p>1. Pengamatan.</p> <p>Letak koridor jalan jauh dari tepi sungai yang saat ini merupakan jalan permukiman yang melintasi akses jalan poros menuju pelabuhan besar Palaran. Rata-rata jarak pandang dari jalur pejalan kaki berbanding dengan tinggi bangunan sekitar atau D/H untuk bangunan rumah adalah 0-1 yang banyak terdapat pada sekitar jalan ini dengan adanya perubahan fungsi rumah-rumah lama berkembang dan berganti fungsi kegiatannya untuk jasa perdagangan. Pelabuhan Palaran menjadi <i>focal point</i> disini tepat pada pandangan titik pertemuan jalan (<i>node</i>) dengan pencapaian skala D/H diatas 2.</p> <p>2. Karakter visual.</p> <p>Perletakan bangunan yang berada di sepanjang jalan tidak mendukung visual bangunan dalam hal estetika fasadnya karena bentuk bangunan tercampur antara bangunan kayu dan tembok dengan ketidakaturan fasad yang mengalami perubahan fungsi dari rumah menjadi tempat usaha untuk warung, toko dan sebagainya.</p>	<p><i>Single directional views.</i></p>  <p>1.</p> <p>2.</p> <p>3.</p> <p>4.</p> <p>5.</p> <p>6.</p>

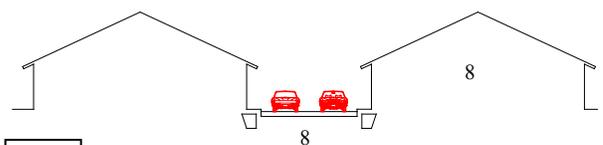
3. Karakter pembentukan ruang luar, bangunan dan perletakan jalan.
Bangunan permukiman penduduk yang ada sangat mempengaruhi kondisi *view* ruang luar tepi jalan dan penempatan jalur pejalan kaki yang belum cukup leluasa karena bangunan sangat dekat dengan jalan.
4. Potensi elemen fisik kota yang bisa dikembangkan.
Nodes yang bisa dikembangkan untuk menonjolkan identitas jalan dan segmen terkait terdapat pada pertemuan jalan pada Jl. Ampera yang merupakan batas pertemuan antar segmen. Disamping itu *nodes* lainnya yang dikembangkan adalah pertemuan jalan yang menuju ke pelabuhan besar Palaran.



PEMBAHASAN

1. Pada lingkungan ini untuk fungsi marka jalan, pejalan kaki belum dibatasi dengan pagar, median tengah jalan dan drainase.
2. Adanya ketidak teraturan sirkulasi bagi pejalan kaki dan pengendara motor dengan adanya pertemuan jalan menuju pelabuhan.
3. Tidak ada tinggi bangunan yang menonjol yang menjadi *focal point* pada jalur jalan ini.
4. Pelabuhan Palaran berada diantara jalur jalan ini yang akan sangat mempengaruhi perkembangan lingkungannya diakibatkan ada beberapa areal permukiman yang masuk dalam pelebaran luas lahan pelabuhan untuk penempatan pelabuhan penumpang dan fasilitas lainnya.
5. Pada lokasi ini akan direncanakan jembatan penghubung menurut hasil kajian kebijakan pemerintah namun akan menghalangi kapal-kapal yang berlabuh pada pelabuhan Palaran.

Visual potongan melintang jalan



2.

RANGKUMAN

1. Perletakan bangunan rumah yang cukup dekat pada tepi jalan yang tidak memungkinkan adanya ketersediaan ruang terbuka bangunan dan tidak adanya penyediaan trotoar bagi pengguna jalur pejalan kaki.
2. Tepi sungai banyak ditandai dengan banyaknya fasilitas dermaga-dermaga untuk pasar, industri dan pelabuhan besar Palaran.

Sumber: Hasil Survey, 2014

5.4.2. Hasil Analisa *Single Directional Views* dan *Linear Side Views*.

Berdasarkan kombinasi analisa yang ada maka hasil analisa untuk mendapatkan beberapa potensi lokasi yang bisa dikaji dalam hal elemen fisik kotanya.

- *Pathways*.

Semua segmen tidak mempunyai corak khusus dalam bentuk fisik jalan dalam hal keseragaman *street furniture* dan penyelesaian jalur pejalan kaki. Tidak terjadi sesuatu yang menarik atau perubahan suasana ruang luar dalam perpindahan segmen. Pencapaian tujuan fasilitas yang juga bisa menjadi *focal point* dalam areal koridor jalan dilihat berikut ini.

- a. Segmen-1 masih belum ada yang menjadi tujuan pencapaian tujuan namun melihat potensi segmen pada wilayah Makroman yang nantinya menjadi areal pemerintahan provinsi dan adanya pabrik *plywood* dilihat pada gambar tabel 5.2 yang tidak aktif bisa menjadi sesuatu yang menjadi tujuan pencapaian dan sekaligus *focal point* di segmen ini.
- b. Segmen-2 bila melihat gambar tabel 5.3-5 banyak yang menjadi titik point tujuan pencapaian disini antara lain kelenteng Tempekong, kawasan niaga Citra Niaga, pasar Pagi, areal jasa perdagangan, masjid Raya dan bangunan pemerintah. Bangunan yang bisa menjadi *focal point* pada segmen ini diantaranya kantor BTN, kantor gubernur, rumah jabatan gubernur atau Lamin Etam, masjid Raya dan kelenteng Tempekong.
- c. Segmen-3 yang bisa ditunjukkan pada gambar tabel 5.6-8 berupa bangunan *Islamic Centre*, jembatan Mahakam, kawasan *CBD* dengan terdapatnya bangunan *Big Mall* dan jembatan Mahulu yang juga menjadi *focal point* dan terminal bus antar kota dalam provinsi. Segmen ini cukup panjang koridornya dan untuk mendekati kearah jembatan Mahulu belum ada *focal point* sama sekali. Dengan demikian perlu mengembangkan potensi berupa pabrik *plywood* dilihat pada gambar tabel 5.17 yang sebentar lagi tidak aktif untuk dijadikan tempat kegiatan baru dan membuat jalan tembus menelusuri sungai karena dengan adanya bangunan ini jalan arahnya melingkar menjauhi sungai dan kembali lagi ke tepi sungai.
- d. Segmen-4 melihat letak lokasinya pada gambar tabel 5.9 berupa pasar Loa Janan, pasar Tanjung Harapan dan kantor swasta yang semuanya belum dapat menjadi focal point dan perlu memanfaatkan pabrik *plywood* yang tidak aktif menjadi sesuatu kegiatan yang menunjang kebijakan BWK pada segmen ini nantinya yang bisa menjadi focal point dan arah tujuan pencapaian.
- e. Segmen-5 berupa bangunan terminal bus antar kota luar provinsi, cagar budaya yang dapat dilihat letak lokasinya pada gambar tabel 5.11-12 dan khususnya di jl. Bendahara pada

segmen ini terdapat tempat pembuatan tenun Samarinda. Pada segmen ini terdapat areal jasa dan perdagangan, pasar Baqa, bangunan pemerintah dan yang berpotensi bisa dikembangkan menjadi *focal point* adalah terminal bus dikarenakan letaknya yang strategis dekat titik simpul jalan.

- f. Segmen-6 yang bisa dilihat pada gambar tabel 5.14-15 berupa kawasan industri yang belum mempunyai *focal point* sama sekali dan perlu membuat penanda berupa pintu gerbang masuk dan keluar pada segmen ini.
- g. Segmen-7 berupa permukiman penduduk dengan adanya pelabuhan Palaran yang bisa dilihat pada gambar tabel 5.16 berada pada segmen ini. Disini pelabuhan menjadi *focal point* pada segmen ini memberikan tanda pemisahan kegiatan antara pelabuhan dan permukiman yang sangat banyak disini.

Pandangan suasana ruang luar yang tidak terkesan luas dan sempit karena letak rumah dengan jalan maupun ruangan luar tepi sungai masih ditempati permukiman dan kegiatan lainnya seperti galangan kapal terdapat pada segmen-1 melihat gambar tabel 5.2, segmen-3 di jl. K.H. Mas Mansyur melihat gambar tabel 5.8, segmen-4 melihat gambar tabel 5.9 dan segmen-5 melihat gambar tabel 5.10-11. Ruang luar tepi sungai bersama jalan terutama yang berada di bawah jembatan mempunyai potensi yang cukup menarik untuk dikembangkan menjadi pendukung jembatan sebagai *focal point* terutama pada jembatan Mahkota II dan Mahulu. Jalan pada anak sungai perlu diperhatikan potensinya untuk mengembangkan kualitas lingkungan segmen sekaligus menunjukkan identitas kawasan terutama pada pertemuan segmen-2 dengan segmen-3 melihat letak lokasinya dengan melihat gambar tabel 5.5-6, segmen-5 pada titik simpul pertemuan jl. Bendahara dengan anak sungainya melihat lokasinya pada gambar tabel 5.12.

- *Nodes.*

Potensi *nodes* yang perlu dikembangkan untuk menunjukkan perubahan suasana ruang luar dan disesuaikan dengan arah kebijakan BWK adalah titik simpul pertemuan antara segmen-1 dengan segmen-2 melihat gambar tabel 5.2-3, segmen-2 dengan segmen-3 melihat gambar tabel 5.5-6, segmen-6 dengan segmen-7 melihat gambar tabel 5.15-16. Selain pada lokasi ini potensi *nodes* yang bisa dikembangkan lainnya berada pada titik simpul setiap segmen yang mengarah pada lokasi pencapaian tujuan yang potensial dan titik simpul jalan pada setiap jembatan yang bisa disatukan dengan ruang luar pada jalan yang berada di bawah jembatan.

- *District.*

Pada *district* hanya terlihat kawasan industri pada segmen-6 dengan melihat gambar tabel 5.15 sebagai kawasan spesifik yang harus diolah elemen *pathways* berikut ruang luar dan kelengkapan jalan termasuk areal tepi sungai dan jalannya dengan mengatur areal penghijauan untuk keamanan bantaran sungai dan *buffer zone* pada pinggir jalan

- *Landmark.*

Potensi lokasi bangunan yang bisa dikembangkan menjadi *landmark* dikarenakan pertimbangan fungsi bangunan sebagai *focal point*, letak lokasinya yang strategis pada titik simpul pertemuan jalan yang bisa menyatu dengan *node*, orientasi bangunan yang menghadap pada sungai. Untuk membuat *landmark* baru perlu memperhatikan faktor ketinggian yang mencapai skala monumental atau memenuhi $1 \leq D/H \leq 2$. Hal ini dapat diuraikan berikut ini.

- a. Segmen-1 melihat gambar tabel 5.2 terdapat pabrik plywood yang tidak aktif bersama-sama areal Makroman yang bisa menjadi dikembangkan menjadi *landmark* dengan meningkatkan kualitas lingkungan tepi sungai yang berorientasi menghadap sungai. Kedua lokasi ini letaknya berjauhan dan akan menjadi identitas kawasan pada segmen ini.
- b. Segmen-2 melihat gambar tabel 5.4 terdapat pada kantor gubernur dan rumah jabatan gubernur yang harus diolah lingkungan sekitarnya agar menyatu ruang luar tepi sungai dan jalannya.
- c. Segmen-3 terdapat pada bangunan *Islamic Centre* pada gambar tabel 5.6 dan kawasan CBD melihat gambar tabel 5.7 terutama bangunan *Big Mall*. Bangunan pabrik *plywood* juga dipikirkan kedepan bila sudah tidak aktif lagi untuk menjadi *landmark* mengimbangi bangunan lainnya yang menonjol dan letaknya cukup jauh dari lokasi ini melihat gambar tabel 5.8.
- d. Segmen-7 cukup dengan mengembangkan areal lingkungan sekitar pelabuhan besar agar terpadu antara kegiatan pelabuhan dengan permukiman melihat gambar tabel 5.16.

- *Edge*

Potensi *edge* hanya terdapat pada segmen-6 saja yang bisa dikembangkan pada lingkungan anak sungai sebagai batas lokasi industri dengan membuat pintu gerbang melihat gambar tabel 5.15.

Berdasarkan pada 2 (dua) analisa diatas maka segmen jalan pada koridor terkait perlu mengembangkan bangunan maupun kawasan yang menjadi *focal point* maupun yang berfungsi *Landmark*. Hal ini dikarenakan koridor sungai yang ada mempunyai pengaruh terhadap lingkungannya dan arah destinasi yang akan dilanjutkan dalam analisa *character appraisal*. Adapun beberapa bangunan tersebut dapat diuraikan berikut ini.

- Segmen-1, terdapat kawasan perkantoran Makroman yang akan menjadi pusat pemerintahan provinsi yang lokasinya pada akhir jalan pada segmen ini.
- Segmen-2, terdapat bangunan berupa beberapa bangunan pemerintah, pasar pagi, masjid Raya, kawasan Citra Niaga dan kelenteng dengan lokasi pada batas akhir jalan segmen ini dan bangunan yang ada letaknya saling berdekatan dalam jangkauan pencapaian sekitar 10-200 m.
- Segmen-3, terdapat bangunan *Islamic Centre* dan *CBD-Big Mall* yang lokasinya dalam jangkauan pencapaian sekitar 1200 m.
- Segmen-4, terdapat kawasan *cottage* dan padang golf Putri Ayu yang berada di bukit.
- Segmen-5, terdapat bangunan cagar budaya yang berada di tengah segmen jalan.
- Segmen-6, terdapat kawasan bangunan *CBD* dengan kawasan perumahan dibelakangnya yang merupakan satu-satunya destinasi dalam segmen ini.
- Segmen-7, terdapat kawasan pelabuhan besar Palaran yang menjadi destinasi utama dalam segmen ini.

Berdasarkan pada 2 (dua) analisa diatas maka berkaitan dengan hasil kajian kebijakan pemerintah daerah khususnya yang berhubungan dengan RTRW Samarinda maka didapatkan hasil analisisnya berikut ini.

1. Rencana jalan dan jembatan.

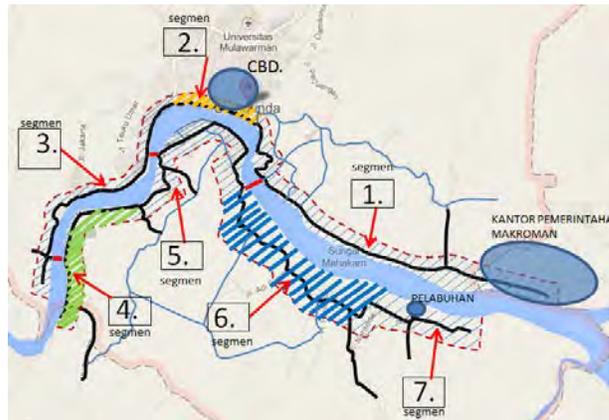
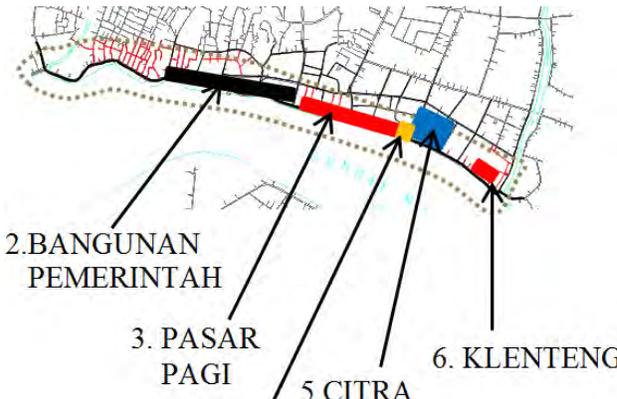
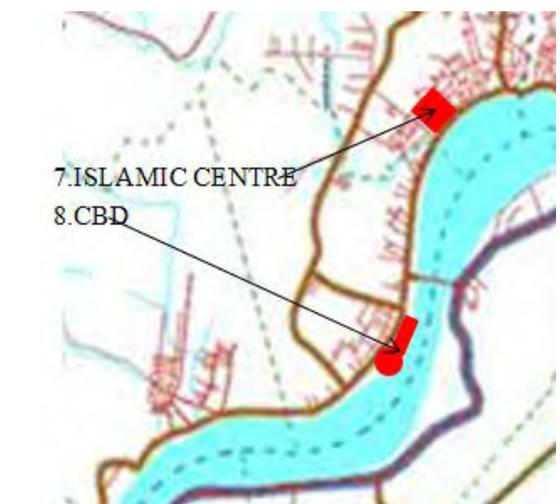
- a. Jalan pada koridor sungai mempunyai peran yang cukup penting untuk ditonjolkan dalam kepentingan destinasi dan arah tujuan.
- b. Keterdekatan jalan dengan tepi sungai sangat diperlukan dalam kepentingannya untuk menonjolkan karakter tepi sungai dan membuat *landmark* baru.
- c. Jembatan no. 1,2,3 sangat mendukung sekali keterhubungan destinasi pada koridor sungai. Hanya saja khusus jembatan no.4 tidak efektif dibangun mengingat perletakan pelabuhan besar palaran yang akan sangat mengganggu aktifitas kapal besar yang melintasi sungai.
- d. *Fly over* tidak efektif dibangun dikarenakan lokasi yang ada bisa dikembangkan ke arah bentukan fisik yang lebih menonjolkan karakter koridor sungai berikut anak sungainya.

2. Rencana penggunaan fungsi lahan pada tepi sungai perlu dikembalikan fungsinya.

5.4.3. Analisa Character Appraisal.

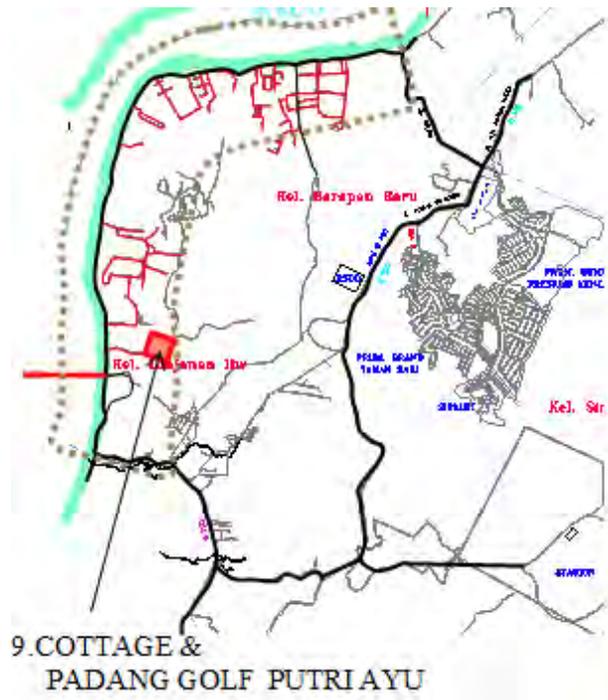
Pada analisa ini perlu melihat potensi bangunan-bangunan yang berada dalam wilayah koridor terkait yang terbagi dalam 7 (tujuh) segmen kawasan jalan dalam batasan wilayah penelitian. Analisa ini untuk memberikan penilaian apraisalnya agar bisa melihat penilaian positif-negatifnya kearah pengembangan koridor selanjutnya. Analisa ini untuk mendapatkan tujuan 2 (dua) mengenai identitas kota berkenaan dengan fasad bangunan yang berarsitektur lokal.

Tabel 5.17. Obyek Kawasan dan Bangunan untuk analisa *character appraisal*.

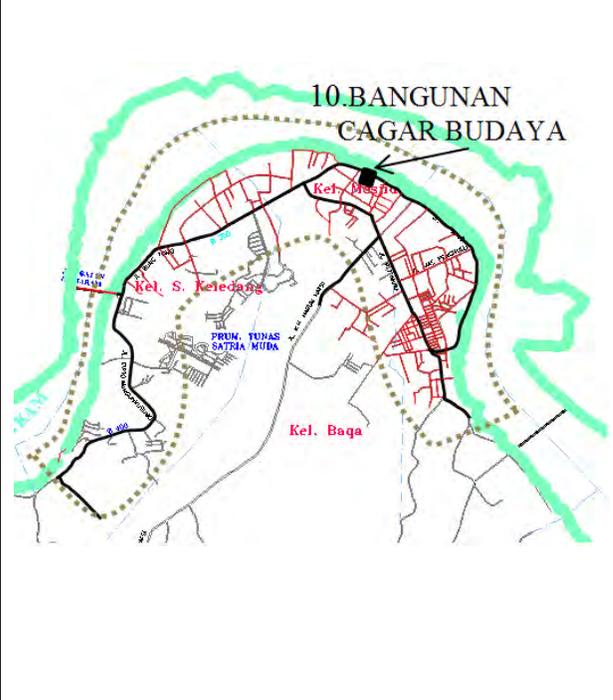
OBYEK KAWASAN DAN BANGUNAN UNTUK ANALISA CHARACTER APPRAISAL	
<p>Segmen-1</p>  <p>1. PERKANTORAN MAKROMAN</p>	<p>Key Plan</p> 
<p>Segmen-2</p>  <p>2. BANGUNAN PEMERINTAH 3. PASAR PAGI 4. MASJID NIAGA RAYA 5. CITRA 6. KLENTENG</p>	<p>Segmen-3</p>  <p>7. ISLAMIC CENTRE 8. CBD</p>

OBYEK KAWASAN DAN BANGUNAN UNTUK ANALISA CHARACTER APPRAISAL

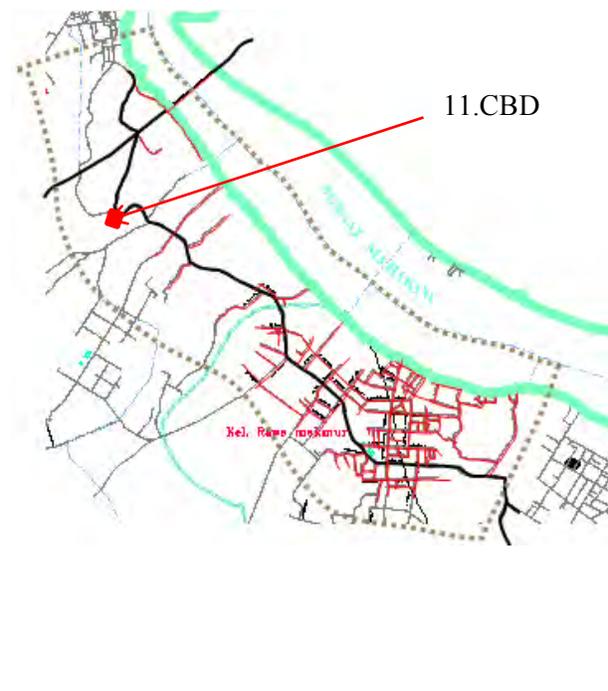
Segmen-4



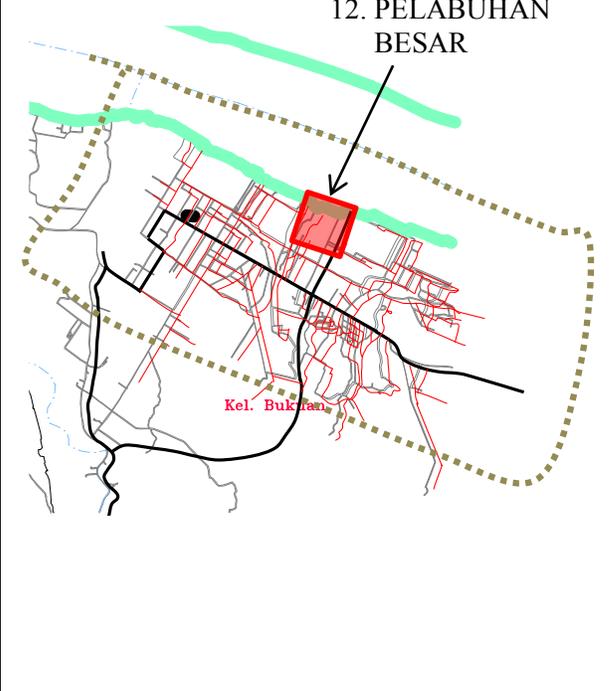
Segmen-5



Segmen-6



Segmen-7



Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.18. Analisa *character appraisal* untuk kawasan/bangunan no.1

<p>Lokasi</p>  <p>Terusan jl. Cumi cumi</p>	<p>Tampilan Kawasan</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px;">1.</div>  <p>Areal perkantoran Provinsi di Makroman</p>
<p>Pengamatan</p> <p>GSB 2-4 m' KDB 50 % KLB 100-200 % Bangunan sekitar 1 (satu) lantai sampai 2 (dua) lantai dengan tinggi 3-6 m'.</p> <p>Uraian</p> <p>Kawasan ini masih berupa kantor lurah dan permukiman dengan sarana jalan yang cukup memadai. GSB masih terlalu dekat dengan jalan bila dijadikan 2 (dua) jalur masih belum mengikuti aturan pemerintah.</p>	<p>Karakter visual.</p> <p>Banyak bangunan kayu dan permukiman tidak teratur GSBnya. Kesan kosong pada koridor.</p> <p>Karakter ruang luar dan perletakan bangunan. Lahan terbuka cukup luas. Kesempatan mengatur kawasan lebih baik</p> <p>Kesimpulan Karakteristik</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Masih belum ada bangunan yang spesifik pada kawasan ini. 2. Punya keleluasaan untuk mengatur pembagian lahan dan pembentukan ruang kota dan massa kotanya nanti untuk perkantoran provinsi di Makroman. 3. Pada kawasan ini bisa dikembangkan karakter budaya lokal untuk memberikan identitas kotanya. 4. Nantinya akan terdapat distrik dan <i>landmark</i> baru mengingat kawasan ini berada cukup dekat dengan koridor sungai dan punya akses dekat dengan pelabuhan besar Palaran yang berada di seberang sungai.

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.19. Analisa *character appraisal* untuk kawasan/bangunan no.2

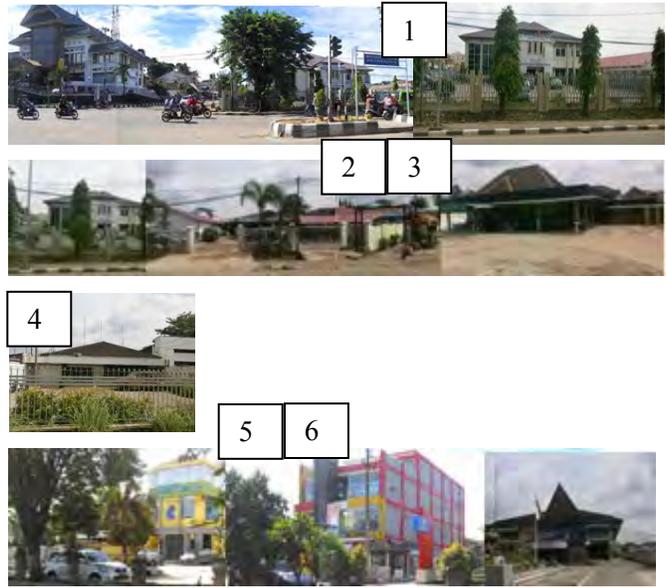
<p>Lokasi</p>  <p>Jl. Gajah Mada</p>	<p>Tampilan Bangunan</p>  <p>Bangunan Pemerintah 1.BTN 2.PLN 3.BI 4.Kantor gubernur 5.Rumah gubernur atau Lamin Etam</p>
<p>Pengamatan</p> <p>GSB 12-40 m' KDB 40 % KLB 100-200 % Bangunan sekitar 2 (satu) lantai sampai 5 (lima) lantai dengan tinggi sekitar 8-16 m'.</p>  <p>Uraian</p> <p>Terkait dengan kebijakan penggunaan lahan maka GSB, KDB dan KLB memenuhi aturan yang ada. Sedangkan jumlah tingkat bangunan masih dibawah minimal 6 (enam) lantai dari yang sudah ditetapkan berdasarkan RTRW Samarinda.</p>	<p>Karakter visual</p> <p>Punya bentukan khas terutama yang merujuk pada budaya lokal dan posisinya menghadap sungai yang bisa memberikan identitas. Adanya bangunan kantor gubernur terlalu kontras dengan bangunan pemerintah di sekitarnya.</p> <p>Karakter ruang luar dan perletakan bangunan</p> <p>Jarak sempadan bangunan memberi keleluasan terhadap ruang luar terhadap tinggi bangunan. Pada lokasi kantor gubernur masih belum menyatu dengan ruang luar koridor jalan dan tepi sungainya.</p> <p>Kesimpulan Karakteristik</p> <p>Bangunan yang mempunyai ciri khas daerah mengadopsi rumah dayak lamin adalah kantor BTN dan rumah jabatan gubernur Kaltim atau Lamin Etam dengan skala bangunan yang cukup ideal. Untuk kantor PLN berbentuk bangunan tropis dilengkapi ornamen motif dayak, kantor BI merupakan kombinasi bangunan lama peninggalan belanda dipadu dengan bangunan modern minimalis. Sedangkan kantor Gubernur merupakan bangunan lama yang sudah diperbarui dengan merubah seluruh fasad dengan dinding kaca berbentuk arsitektur modern. Secara keseluruhan karakter bangunan pemerintah masih didominasi bentukan arsitektur lokal yang dipadu dengan bentukan modern yang menyatukan lingkungan sekitarnya</p>

Lokasi bangunan dan lingkungan sekitarnya



- 1. Pamong Praja
- 2. PT. Barito Pacific
- 3. Ayam goreng kremes
- 4. Rumah tinggal
- 5. Bank Pasar Ronggolawe
- 6. *Oult let* distro

Tampilan Bangunan



Uraian

Bangunan sekitarnya.

- Karakter visual.
Secara visual bangunan yang ada diantara bangunan pemerintah yaitu antar kantor BTN dan PLN rata-rata berlantai 1-3. Yang menonjol estetikanya yaitu bangunan bank Pasar Ronggolawe dan *Oult let* distro dengan atap dak berbentuk modern minimalis yang sama sekali bertolak belakang dengan bangunan pemerintah dalam hal visual bentuk dan warnanya yang cukup kontras. Bangunan lainnya rata-rata beratap tropis seperti pelana atau limas dengan warna yang tidak menyolok dan sesuai dengan bangunan pemerintah terutama pada bangunan Pamong Praja.
- Karakter ruang luar dan perletakan bangunan.
Rata-rata letak bangunan cukup jauh dari jalan dan membentuk ruang luar yang cukup ideal.

Lingkungan sekitarnya.

Cukup tertata dengan baik termasuk jalan.

Kesimpulan karakteristik

Keseluruhan bangunan dan lingkungan sekitar ada yang terbangun sebelum dan sesudah bangunan pemerintah berdiri. Dengan demikian ada bangunan yang karakteristiknya mendukung bangunan pemerintah namun ada juga tidak mendukung karakteristik bangunan pemerintah dikarenakan bangunan tersebut bangunan lama. Dilain hal bangunan baru muncul berdasarkan fungsinya sebagai tempat usaha atau ruko yang memang koridor wilayah ini diperuntukkan untuk jasa dan perdagangan.

Dengan demikian bangunan yang ada disekitar bangunan pemerintahan akan berpadu antara bangunan tradisional modern, modern minimalis dan tropis yang berorientasi pada jalan menghadap sungai. Perlunya menyatukan dengan bentuk bangunan yang kurang estetik yang ada dan bersifat semi permanen yang terbuat dari konstruksi kayu.

Lokasi bangunan dan lingkungan sekitarnya



- 1. Kantor Pos
- 2. BRI
- 3. Rumah tinggal
- 4. Ruko
- 5. Astra Motor
- 6. Hotel
- 7. UD. Subur Rejeki Abadi
- 8. Deretan ruko

Tampilan Bangunan



Uraian

Bangunan sekitarnya.

- Karakter visual.
Secara visual bangunan ada yang menonjol estetikanya seperti kantor pos, gedung BRI, ruko, kantor dan hotel dengan bentuk modern minimalis yang rata-rata berlantai 2. Khusus hotel berlantai 4-5. Secara visual bangunan cukup kontras dengan bangunan pemerintah dalam hal warna, material dan bentuk arsitekturnya terkadang untuk atapnya masih banyak menggunakan atap tropis selain atap dak.
- Karakter ruang luar dan perletakan bangunan.
Mengikuti gsb dan ruang luar menyesuaikan jarak bangunan.

Lingkungan sekitarnya.

Sudah tertata dengan adanya jalan dengan median tengah.

Kesimpulan karakteristik

Keseluruhan bangunan dan lingkungan sekitar masih belum mendukung karakteristik bangunan pemerintah terutama pada bangunan Lamin Etam atau rumah jabatan gubernur. Hanya bangunan kantor pos yang masih bisa disejajarkan dengan Lamin Etam dalam hal bentuk atap tropis yang digunakan. Sedangkan bangunan gedung BRI dan ruko serta lainnya mempunyai ciri khas tersendiri yang dapat dimaklumi bahwa sepanjang koridor jalan ini merupakan areal jasa dan perdagangan. Dengan demikian tiap bangunan mempunyai fungsi dan kekhasan masing-masing.

Disini ruang luar sangat diperlukan untuk mendukung bangunan yang berpotensi menjadi *focal point* seperti halnya hotel karena tinggi bangunan yang cukup memadai, bentuknya yang modern dan warnanya yang cukup terang cukup mendominasi lingkungan sekitar diantara ruko-ruko dan bangunan lainnya.

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.20. Analisa *character appraisal* untuk kawasan/bangunan no.3

<p>Lokasi</p>  <p>Jl. Gajah Mada</p>	<p>Tampilan Bangunan</p>  <p>Pasar Pagi</p>	3.
<p>Pengamatan</p> <p>GSB 4-6 m' KDB 80-100 % KLB 200 % Bangunan sampai 2 (dua) lantai dengan tinggi 8 m'.</p> <p>Uraian</p> <p>Terkait dengan kebijakan penggunaan lahan maka GSB dan KLB memenuhi aturan yang ada, jumlah tingkat bangunan masih dibawah minimal 6 (enam) lantai dari yang sudah ditetapkan berdasarkan RTRW Samarinda. Sedangkan KDB melebihi dari aturan yang ditetapkan untuk bangunan umum, jasa komersial dan perdagangan sebesar 40-50 %.</p>	<p>Karakter visual</p> <p>Fasad bangunan tumbuh tidak teratur.</p> <p>Karakter ruang luar dan perletakan bangunan</p> <p>Deretan bangunan yang tidak teratur dan kumuh tatanan ruang luarnya karena banyak yang mengambil gsb dan tidak seragam.</p> <p>Kesimpulan Karakteristik</p> <p>Ada sebagian bangunan ruko dan show room yang cukup baik estetikanya diantaranya berbentuk modern minimalis yang cenderung fasadnya memakai aluminium composit panel dengan warna yang menyolok seperti warna kuning, merah dan biru. Sebagian besar lainnya termasuk pasar berbentuk bangunan tropis yang mengalami perubahan fasad secara tidak teratur dan cenderung kumuh. Karakteristik pada lingkungan ini tidak bisa menonjol karena fasad belum teratur secara keseluruhan.</p>	

Lokasi bangunan dan lingkungan sekitarnya



- 1. Deretan ruko disebelah kanan pasar pagi
- 2. Deretan ruko disebelah kiri pasar pagi

Tampilan Bangunan



Uraian

Bangunan sekitarnya.

- Karakter visual.

Secara visual bangunan yang ada di sekitar pasar Pagi tidak ada yang menonjol estetikanya seperti ruko dan hampir sama kualitas fasad bangunannya yang memberikan kesan kurang baik dan menurunkan kualitas lingkungan.

- Karakter ruang luar dan perletakan bangunan.

Ruang luar terhadap bangunan utamanya berupa ruko semuanya memenuhi gsb namun ada pengembangan usaha dengan menampak lapak-lapak kios di depan bangunan yang mengganggu fungsi ruang luar untuk parkir kendaraan dan pejalan kaki.

Lingkungan sekitarnya.

Batas jalan dan jalur pejalan sudah dibatasi dengan tegas namun masih ada penggunaan fungsi yang menyimpang untuk rombongan jualan, pangkalan ojek dan kios lainnya termasuk fasilitas dermaga penumpang yang berada didepan pasar Pagi yang masih belum teratur penataannya.

Kesimpulan karakteristik

Keseluruhan bangunan dan lingkungan sekitar bersama-sama dengan fasilitas pasar Pagi belum mencerminkan keteraturan estetika bangunan. Hal ini dikarenakan dalam perkembangannya tumbuh fasad bangunan yang tidak teratur dalam penambahan bangunan, pemasangan baliho atau papan nama yang jauh dari kesan estetis dan tampil kesan kumuh.

Disini bangunan tidak ada yang bisa dijadikan *focal point* disamping rata-rata tinggi bangunannya berlantai 2 juga tidak ada bangunan yang mempunyai bentuk khusus.

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.21. Analisa *character appraisal* untuk kawasan/bangunan no.4

<p>Lokasi</p>  <p>Jl. Gajah Mada</p>	<p>Tampilan Bangunan</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px;">4.</div>  <p>Masjid Raya</p>
<p>Pengamatan</p> <p>GSB 4-6 m' KDB 60 % KLB 200 % Bangunan sampai 2 (dua) lantai dengan tinggi 8-15 m'. Tinggi menara 50-75 m'.</p> <p>Uraian</p> <p>GSB masih kurang jauh dari tepi parit jalan mengingat fungsi bangunan sebagai tempat peribadatan.</p>	<p>Karakter visual</p> <p>Bangunan punya bentuk tersendiri, megah dan khas arsitekturnya. Sebagai penanda pada pusat kota yang dekat dengan tepi sungai yang bisa dilihat keberadaannya dari seberang sungai. Terlalu dekat dengan areal jasa dan perdagangan dan bentuknya kontras dengan lingkungannya.</p> <p>Karakter ruang luar dan perletakan bangunan</p> <p>Kurangnya ruang terbuka pada lingkungan bangunannya. Terlalu dekat dengan areal jasa dan perdagangan dan bentuknya kontras dengan lingkungannya.</p> <p>Kesimpulan Karakteristik</p> <p>Bangunan masjid bentuknya merupakan perpaduan antara bangunan timur tengah dengan adanya bentuk kubah dan menara yang berpadu dengan bentuk modern mediterian. Karakteristik bangunan ini dengan bentuk kubahnya yang bernuansa islami cukup menonjol diantara bangunan ruko dan pasar yang berada di sekitar lingkungannya.</p>

Lokasi bangunan dan lingkungan sekitarnya



1. Deretan ruko disebelah kanan Masjid Raya

Tampilan Bangunan



Uraian

Bangunan sekitarnya.

- Karakter visual.

Secara visual bangunan yang ada di sekitar masjid Raya tidak ada yang menonjol estetikanya seperti ruko dan warung yang memberikan kesan fasad bangunan yang kurang baik dan menurunkan kualitas lingkungan.

- Karakter ruang luar dan perletakan bangunan.

Ruang luar yang berada pada tepi sungai masih dipakai untuk kegiatan pelabuhan peti kemas dan banyak ruang luar yang belum tertata terhadap letak bangunannya mengikuti gsb karena ada penambahan kegiatan keluar ke depan bangunan yang ada seperti toko, warung dan kios.

Lingkungan sekitarnya.

Jalan dan jalur pejalan kaki sudah ada batas yang jelas termasuk adanya pohon yang rindang namun fisik lingkungan belum teratur dengan baik.

Kesimpulan karakteristik

Keseluruhan bangunan dan lingkungan sekitar masih belum mendukung karakteristik masjid Raya dikarenakan sebelum masjid ini mengalami renovasi total bangunan sekitar sudah ada sebelumnya dan berorientasi pada jalan menghadap sungai.

Bangunan sekitar masih kurang menyatu satu dengan lainnya dengan adanya bentuk bangunan yang kurang estetik dan masih banyak bersifat semi permanen yang terbuat dari konstruksi kayu.

Tabel 5.22. Analisa *character appraisal* untuk kawasan bangunan no.5

Lokasi	Tampilan kawasan bangunan	5.
 <p>Jl. Niaga Selatan</p>  	       <p>Citra Niaga</p>	
<p>Pengamatan</p> <p>GSB 4-6 m', KDB 50-80 % KLB 200 %, Bangunan 2 (dua) lantai.</p> <p>Uraian</p> <p>Citra Niaga pernah mendapat Aga Khan Award th. 1989 dan perlu dipertahankan kondisinya menyatukan pedagang ekonomi lemah-atas. Ciri khas kawasan ini adalah toko cideramata, warung kuliner, Elektronika, pakaian dan lainnya dalam bentuk ruko, kios dan lapak.</p>	<p>Karakter visual</p> <p>Citra Niaga membentuk kawasan unik.</p> <p>Karakter ruang luar dan perletakan bangunan</p> <p>Ruang luar dan letak bangunan menyatukan pedagang ekonomi bawah-keatas.</p> <p>Kesimpulan Karakteristik</p> <p>Citra Niaga berbentuk bangunan tropis modern etnik, ruko bangunan tropis tapi tidak teratur namun secara keseluruhan sebenarnya mempunyai karakteristik bentuk arsitektur yang khas dan unik bentuk fasadnya.</p>	

<p>Lokasi bangunan dan lingkungan sekitarnya</p>  <p>1. Deretan ruko mulai pojok jalan 2. Deretan ruko 3. Deretan ruko 4. Deretan ruko ada yang tembus ke kawasan Citra Niaga</p>	<p>Tampilan Bangunan</p> 
<p>Uraian</p> <p>Bangunan sekitarnya.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Karakter visual. Bangunan dasar ruko beratap tropis didominasi bentuk pelana dan secara visual bangunan yang ada tidak ada yang menonjol estetikanya. Fasad bangunan mulai kumuh dan tidak beraturan pada saat berkembang atapnya, adanya pemasangan papan nama atau baliho dan cenderung memperluas halaman depan. - Karakter ruang luar dan perletakan bangunan. Ruang luar yang diperuntukkan mendukung kegiatan ruko banyak terpakai untuk penempatan stok barang dagangannya. <p>Lingkungan sekitarnya.</p> <p>Masih belum ada peningkatan kelengkapan fisik jalan.</p>	<p>Kesimpulan karakteristik</p> <p>Secara tata letak bangunan berupa ruko dan lainnya semestinya bisa mendukung kawasan Citra Niaga yang berada di belakangnya dikarenakan ada beberapa toko dan warung yang tembus ke belakang. Keseluruhan bangunan dan lingkungan sekitar masih belum mempunyai bentuk yang berkarakteristik yang bisa memperkuat menjadi <i>focal point</i>.</p>

Sumber: Hasil Survey, 2014

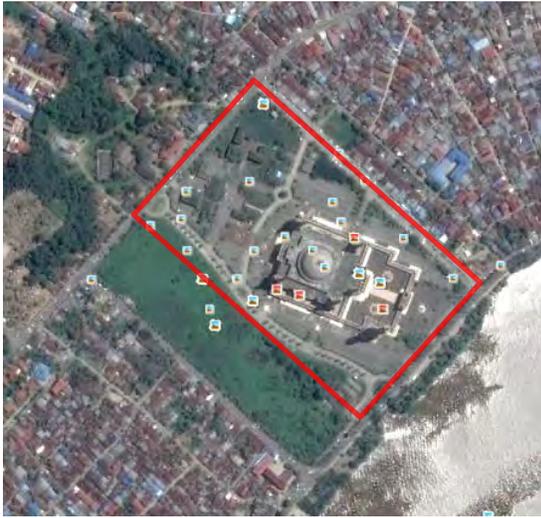
Tabel 5.23. Analisa *character appraisal* untuk kawasan/bangunan no.6

<p>Lokasi</p>  <p>Jl. Yos Sudarso</p>	<p>Tampilan Bangunan</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px;">6.</div>  <p>Klenteng</p>
<p>Pengamatan</p> <p>GSB 2-6 m' KDB 80-100 % KLB 200 % Bangunan sampai 2 (dua) lantai dengan tinggi 8 m'.</p> <p>Uraian</p> <p>Terkait dengan kebijakan penggunaan lahan maka sebagian GSB dan KLB memenuhi aturan yang ada, jumlah tingkat bangunan masih dibawah minimal 6 (enam) lantai dari yang sudah ditetapkan berdasarkan RTRW Samarinda. Sedangkan KDB semua melebihi dari aturan yang ditetapkan untuk bangunan umum, jasa komersial dan perdagangan sebesar 40-50 %.</p> <p>Kehadiran kelenteng menunjukkan disini terdapat permukiman masyarakat cina sejenis pecinan</p>	<p>Karakter visual</p> <p>Bangunan kelenteng dengan warna dominan merah yang memberikan ciri khas.</p> <p>Karakter ruang luar dan perletakan bangunan</p> <p>Terkait dengan ruang luar berupa lahan tidur eks. bioskop dan pelabuhan yang akan dipindahkan akan tercampur dengan rumah tinggal akan timbul kesan gradasi fungsi ruang luar dan cenderung mengurangi identitas kelenteng.</p> <p>Kesimpulan Karakteristik</p> <p>Disini yang hanya mempunyai karakter pada bangunannya hanya pada 2 (dua) bangunan lama yang bentuknya cukup khas dan kelenteng dengan karakteristik berciri khas etnis Tionghoa.</p>

<p>Lokasi bangunan dan lingkungan sekitarnya</p>  <p>  1. Deretan ruko mulai Kelenteng  2. Deretan rumah kuno dan kantor  3-4. Deretan ruko mulai eks. bioskop </p>	<p>Tampilan Bangunan</p> 
<p>Uraian</p> <p>Bangunan sekitarnya.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Karakter visual. Secara visual bangunan yang ada di sekitar kelenteng tidak ada yang menonjol estetikanya seperti ruko, warung terkecuali ada bangunan kuno dan bangunan kayu yang cukup baik estetikanya yang berfungsi sebagai rumah tinggal dan kantor. - Karakter ruang luar dan perletakan bangunan. Ruang luar tepi sungai masih dipakai sementara untuk pelabuhan penumpang dan peti kemas. Ruang luar bangunan banyak yang cukup dekat dengan jalan yang hanya dibatasi dengan jalur pejalan kaki atau teras bangunannya sendiri. Batas jalan cukup tegas dengan adanya median di tengah jalan dan pohon-pohon sepanjang mediannya. <p>Lingkungan sekitarnya.</p> <p>Masih perlu diatur sehubungan dengan rencana pemindahan pelabuhan.</p>	<p>Kesimpulan karakteristik</p> <p>Keseluruhan bangunan dan lingkungan sekitar masih belum membentuk karakteristik khusus yang bisa mendukung keberadaan Kelenteng yang menunjukkan masih banyaknya warga cina yang menempati lingkungan ini. Hal ini juga ditunjukkan adanya bangunan rumah tinggal yang cukup lama usianya yang berciri khas oriental dan berpadu dengan bentuk tradisional berkonstruksi kayu. Pada areal belakang sepanjang koridor terdapat juga fasilitas vihara dan kelengkapan pendidikan bahasa mandarin. Sebagian bangunan memang sudah ada sebelumnya dan berorientasi pada jalan dan kurang menyatu dengan adanya bentuk bangunan yang kurang estetis dan tidak teratur karena usia bangunan dan tidak terawat. Ruang terbuka yang ada akan mendukung eksistensi bangunan Kelenteng ini untuk memperkuat menjadi <i>focal point</i> dengan cara diolah lebih baik tatanan fisik bangunan sekitar lingkungannya.</p>

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.24. Analisa *character appraisal* untuk kawasan/bangunan no.7

<p>Lokasi</p>  <p>Jl. Selamat Riyadi</p>	<p>Tampilan Bangunan</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: right;">7.</div>  <p><i>Islamic Centre</i></p>
<p>Pengamatan</p> <p>GSB 40-50 m' cukup jauh dari tepi jalan KDB 40 % KLB 300 % Ketinggian satu-satunya menara 99 m' Bangunan utama 3 (tiga) lantai dengan Tinggi sekitar 12-15 m' Tinggi empat menara lainnya sekitar 25 m'</p> <p>Uraian</p> <p>Total luas lahan eks. Inhutani sekitar 10 ha, tapi lahan yang efektif digunakan adalah 7 ha masih ada 3 ha lagi yang belum dimanfaatkan dengan kondisi berupa lahan kosong. Terkait dengan kebijakan penggunaan lahan maka GSB, KDB dan KLB memenuhi aturan yang ada Sedangkan jumlah tingkat bangunan masih dibawah minimal 6 (enam) lantai dari yang sudah ditetapkan berdasarkan RTRW Samarinda.</p>	<p>Karakter visual</p> <p>Megah, spektakuler dan bernuansa Islami dengan arsitektur Timur tengah. Tidak menunjukkan sama sekali budaya lokal atau kedaerahannya. Bentuk bangunan cukup menonjol diantara bangunan lainnya sekitar lingkungan.</p> <p>Karakter ruang luar dan perletakan bangunan</p> <p>Ruang luar masih kurang penghijauannya dan sebagian besar di dominasi perkerasan cor beton dan paving blok.</p> <p>Kesimpulan karakteristik</p> <p>Total luas lahan eks. Inhutani sekitar 10 ha, tapi lahan yang efektif digunakan adalah 7 ha masih ada 3 ha lagi yang belum dimanfaatkan dengan kondisi berupa lahan kosong. Terkait dengan kebijakan penggunaan lahan maka GSB, KDB dan KLB memenuhi aturan yang ada Sedangkan jumlah tingkat bangunan masih dibawah minimal 6 (enam) lantai dari yang sudah ditetapkan berdasarkan RTRW Samarinda.</p>

<p>Lokasi bangunan dan lingkungan sekitarnya</p>  <p>Ruang luar</p> <p>Ruang luar</p> <p>Ruang luar Tepi sungai</p> <p>Islamic Centre</p> <p>Ruang terbuka</p> <p>1.SDN 7</p> <p>2.Ruko & warung</p> <p>3.Kios makanan & minuman</p> <p>4.Kios buah & makanan khas</p>	<p>Tampilan Bangunan</p>  <p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p>
<p>Uraian</p> <p>Bangunan sekitarnya.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Karakter visual. Secara visual bangunan yang ada di sekitar <i>Islamic Centre</i> tidak ada yang menonjol estetikanya seperti ruko, warung dan terutama kios-kios makanan terutama produk makanan khas Samarinda yaitu amplang yang memberikan kesan fasad bangunan yang kurang baik dan menurunkan kualitas lingkungan <i>Islamic Centre</i>.. - Karakter ruang luar dan perletakan bangunan. Selain taman yang berada pada tepi sungai masih banyak ruang luar yang belum tertata terhadap letak bangunannya mengikuti gsb yang ada seperti warung dan kios. <p>Lingkungan sekitarnya.</p> <p>Ada ruang terbuka yang berada di samping kiri <i>Islamic Centre</i> yang cukup mendukung jarak pandang terhadap bangunan tersebut dan menjadi fokus kegiatan publik.</p>	<p>Kesimpulan karakteristik</p> <p>Keseluruhan bangunan dan lingkungan sekitar masih belum mendukung karakteristik <i>Islamic Centre</i> dikarenakan sudah ada sebelumnya dan berorientasi pada jalan dan kurang menyatu dengan adanya bentuk bangunan yang kurang estetik dan masih banyak bersifat semi permanen yang terbuat dari konstruksi kayu. Ruang terbuka yang ada akan mendukung eksistensi bangunan ibadah ini untuk memperkuat menjadi <i>focal point</i> dengan cara diolah lebih baik tatanan fisik lingkungannya.</p>

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.25. Analisa *character appraisal* untuk kawasan/bangunan no.8

<p>Lokasi</p>  <p>Jl. Untung Suropati</p> 	<p>Tampilan Bangunan</p>   <p>CBD-sumber: www.bigmall.co.id</p> <p>1.Pusat Perbelanjaan Elektronik & Mahakam Square 2.Big Mall</p>
<p>Pengamatan</p> <p>GSB 12-16 m' cukup jauh dari tepi jalan KDB 40 % KLB 300->600 % Bangunan mulai 3 (tiga) lantai sampai diatas 6 (enam) lantai dengan tinggi diatas 12 m' bisa sampai 100 m' atau lebih.</p> <p>Uraian</p> <p>Kawasan CBD disini terdapat 3(tiga) kelompok bangunan yang saling berdekatan yaitu Pusat Perbelanjaan Elektronik, Mahakam Square berupa kumpulan ruko-ruko dan Big Mall Samarinda yang masih dalam taraf pembangunan fisik. Khusus Big Mall Samarinda terlihat pada bagian tepi sungainya masuk dalam Garis Sempadan Sungai dengan jarak 100 m' seperti yang ditentukan dalam RTRW Samarinda.</p>	<p>Karakter visual</p> <p>Khusus Big Mall Samarinda punya bentuk cukup unik dan megah. Bentuk bangunan cukup kontras dan dominan.</p> <p>Karakter ruang luar dan perletakan bangunan</p> <p>Bangunan terlalu dekat bahkan masuk dalam garis sempadan sungai.</p> <p>Kesimpulan Karakteristik</p> <p>Bangunan-bangunan ini berada pada koridor tepi sungai Mahakam dan memberikan karakteristik bangunan Modern secara keseluruhan. Khusus untuk bangunan Big Mall Samarinda karakteristiknya terlihat berbentuk bangunan futuristik yang berfungsi untuk kegiatan pusat perbelanjaan, restoran dan hotel dengan kecenderungan arah <i>viewnya</i> cenderung mengarah ke jalan, dan bukan menghadap ke sungai.</p>

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.26. Analisa *character appraisal* untuk kawasan/bangunan no.9

<p>Lokasi</p>  <p>Jl. Cipto Mangunkusumo-Loa Janan</p>	<p>Tampilan Bangunan dan Kawasan</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px;">9.</div>  <p>Putri Ayu Cottage & Golf Course</p>
<p>Pengamatan</p> <p>GSB jauh dari tepi sungai dan jalan utama KDB 20 % KLB 100 % Bangunan 1 (satu) lantai dengan tinggi 6 m' memakai konstruksi kayu.</p> <p>Uraian</p> <p>Memenuhi semua peraturan yang ada untuk GSB, KDB, KLB dan ketinggian bangunannya. Berpeluang menjadi kawasan eco tourism didukung kawasan pada segmen ini sebagai wilayah BWK VIII sesuai RTRW Samarinda direncanakan sebagai kawasan wisata. Berada diatas bukit dengan pemandangan atau view kearah sungai.</p>	<p>Karakter visual</p> <p>Bangunan tradisional dengan konstruksi kayu ulin untuk dinding dan atap sirap.</p> <p>Karakter ruang luar dan perletakan bangunan</p> <p>Jarak yang cukup jauh dari tepi sungai dan tidak ada penanda untuk menuju ke lokasi.</p> <p>Kesimpulan Karakteristik</p> <p>Kawasan ini berupa arena padang golf ditunjang adanya hotel bintang 3 (tiga) yang berada sekitar 400 m' dari tepi sungai Mahakam dengan view yang cukup bagus kearah sungai karena letaknya di atas bukit. Areal ini cukup menonjol karakteristik bangunannya yang bersifat etnik kedaerahan dengan mengandalkan bahan bangunan utama dari lokal berupa kayu ulin yang dikenal cukup tahan air dalam waktu yang cukup lama.</p>

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.27. Analisa *character appraisal* untuk kawasan/bangunan no.10

<p>Lokasi</p>  <p>Jl. P. Bendahara</p>	<p>Tampilan Bangunan</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px; width: 40px; float: right;">10.</div>  <p>Bangunan Cagar Budaya</p>
<p>Pengamatan</p> <p>GSB 6 m' KDB 40 % KLB 100 % Bangunan 1 (satu) lantai dengan tinggi 12 m' memakai konstruksi panggung.</p> <p>Uraian</p> <p>Bangunan berdiri pada areal permukiman orang bugis dan kondisi jalan utama merupakan jalan permukiman yang berada di tepi sungai Mahakam. Secara peraturan terpenuhi GSB, KDB, KLB dan ketinggian bangunannya. Punya daya tarik sendiri sebagai bangunan cagar budaya yang menarik minat untuk dikunjungi karena dekat dengan tempat pengrajin tenun sarung Samarinda. Punya peranan sejarah awal berdirinya permukiman bugis pada kampung Baqa ini.</p>	<p>Karakter visual</p> <p>Bentukan khas budaya lokal bugis dengan konstruksi kayu ulin dan panggung. Bangunan dan lingkungannya banyak yang tidak terawat.</p> <p>Karakter ruang luar dan perletakan bangunan</p> <p>Ruang luar kurang penyelesaian batas jalan dan jalur pejalan kaki dan perletakan bangunan cukup seimbang dengan tinggi konstruksi panggung dan bangunannya.</p> <p>Kesimpulan Karakteristik</p> <p>Bangunan ini merupakan situs budaya yang dilindungi dengan bentukan khas arsitektur budaya lokal yang dikombinasikan dengan rumah bugis dengan konstruksi kayu dan konstruksi panggung sebagai ciri khas bangunan pada tepi sungai yang bisa mewakili karakteristik lingkungan sekitar.</p>

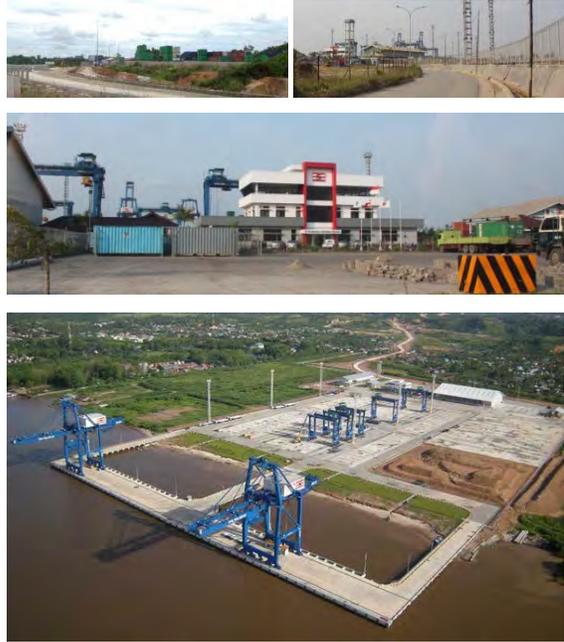
Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.28. Analisa *character appraisal* untuk kawasan/bangunan no.11

<p>Lokasi</p>  <p>Jl. Tri Kora</p>	<p>Tampilan Bangunan dan Kawasan</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; text-align: right;">11.</div>  <p>CBD</p> 
<p>Pengamatan</p> <p>GSB 8-12 m' KDB 50 % KLB 200 % Bangunan 2 (dua) lantai dengan tinggi 8 m'.</p> <p>Uraian</p> <p>Terletak pada lokasi 4 ha yang dipenuhi beberapa ruko dan ada perumahan di belakang area ini.</p> <p>CBD satu-satunya yang berada pada segmen ini dan terbuka peluang lingkungan sekitar akan berkembang menjadi areal jasa dan perdagangan yang dapat meningkatkan perekonomian dan mendukung kegiatan.</p> <p>Kawasan ini terletak dekat dengan jembatan no. 3 yaitu Mahkota II yang cukup strategis lokasinya.</p>	<p>Karakter visual</p> <p>Mewakili bentuk modern minimalis karena lingkungan sekitar banyak rumah penduduk dengan konstruksi kayu.</p> <p>Karakter ruang luar dan perletakan bangunan</p> <p>Kawasan ini berdiri sendiri diantara lahan kosong dan perbukitan.</p> <p>Kesimpulan Karakteristik</p> <p>Karakteristik bangunan cukup menonjol dengan bentuk modern minimalis dan adanya penggunaan warna yang cukup kontras yang bisa dilihat dari jauh.</p>

Sumber: Hasil Survey, 2014

Tabel 5.29. Analisa *character appraisal* untuk kawasan/bangunan no.12

<p>Lokasi</p>  <p>Jl. Nahkoda-Palaran</p>	<p>Tampilan Kawasan</p>  <p>Pelabuhan Besar Palaran</p>
<p>Pengamatan</p> <p><i>GSB 20-30 m'</i> <i>KDB 20 %</i> <i>KLB 200 %</i> Bangunan 2 (dua) lantai dengan tinggi 8 m'.</p> <p>Uraian</p> <p>Pelabuhan Besar ini memiliki dermaga dengan panjang 270 m' dan areal penumpukan seluas 70.200 m2.</p>	<p>Karakter visual</p> <p>Merupakan kawasan yang sangat spesifik sekali kegiatannya yang mempengaruhi penampilan estetika visualnya yang lugas dan modern fungsional.</p> <p>Karakter ruang luar dan perletakan bangunan</p> <p>Perluasan kawasan menyebabkan pengusuran lahan permukiman disekitarnya. Sirkulasi akses jalan utama masih berdekatan dengan jalan permukiman yang mempengaruhi penggunaan fungsi ruang luarnya.</p> <p>Kesimpulan Karakteristik</p> <p>Pada kawasan ini berfungsi sebagai pelabuhan samudera dan terminal peti kemas dengan sarana dermaganya menggunakan peralatan modern untuk kegiatan bongkar muatnya. Bentuk bangunannya sangat fungsional dan modern menggunakan konstruksi beton dan baja yang menempati kawasan yang cukup luas.</p>

Sumber: Hasil Survey, 2014

5.4.4. Hasil Analisa *Character Appraisal*.

Berdasarkan analisa *character appraisal* maka didapat beberapa hasil untuk mengkaji bangunan yang potensial menjadi *landmark* atau menjadi *focal point* sebagai tujuan pencapaian dapat diuraikan berikut ini dengan melihat gambar tabel 5.18-29.

- a. Bangunan *Islamic Centre* bisa menjadi *landmark* dan *focal point* dengan mengembangkan ruang terbuka, ruang luar tepi sungai dan bangunan sekitarnya agar menyatu dengan visual bentuk fasad bangunannya yang mewakili salah satu karakteristik koridor pada segmen-3.
- b. Areal *CBD* yang terdapat bangunan *Big Mall* yang masih belum selesai secara keseluruhan. Melihat skala ruang yang ada memenuhi $1 \leq D/H \leq 2$ dan bisa mengarah skala monumental, maka bangunan ini bisa menjadi *landmark* yang harus mengembangkan ruang luar tepi sungai agar tetap berorientasi menghadap sungai yang mewakili karakteristik koridor pada segmen-3.
- c. Areal Makroman yang nantinya menjadi perkantoran provinsi Kalimantan Timur bisa menjadi dikembangkan menjadi *district*, *landmark* dan sekaligus *focal point* dengan meningkatkan kualitas lingkungan tepi sungai yang berorientasi menghadap sungai yang mewakili karakteristik koridor pada segmen-1..
- d. Khusus kantor gubernur dan rumah jabatan gubernur menjadi *focal point* dan *landmark* yang harus diolah lingkungan sekitarnya agar menyatu ruang luar tepi sungai dan jalannya yang mewakili salah satu karakteristik koridor pada segmen-2. Khususnya rumah jabatan gubernur dengan sebutan Lamin Etam bersama dengan bangunan lainnya yang sejenis bisa diadopsi dan menjadi pedoman dalam mengembangkan fasad bangunan berarsitektur lokal. Hal ini bisa mengambil bentukan terutama pada atapnya yang cukup khas yang menonjolkan atap tropis dengan corak atap bertumpuk.
- e. Pasar pagi hanya merupakan *focal point* dan harus diatur fasad bangunannya pada lingkungan sekitarnya agar secara visual yang dapat menunjukkan corak khusus estetikanya mengarah arsitektur lokal yang mewakili salah satu karakteristik pada koridor segmen-2.
- f. Masjid Raya bisa menjadi *focal point* dan *landmark* sekaligus dan perlu mengatur lagi penataan ruang terbuka dan ruang luar jalan utamanya agar lebih menyatu dengan lingkungannya mengingat masjid ini cukup dekat dengan pasar pagi yang mewakili salah satu karakteristik koridor pada segmen-2.

- g. Areal perniagaan dan pertokoan Citra Niaga merupakan salah satu tujuan utama pencapaian lokasi yang berada di tengah kota. Lokasi ini tidak bisa menjadi *focal point* karena letak lokasinya tersembunyi di belakang ruko-ruko yang berada di jalan utama pada koridor tepi sungai yang sebenarnya mewakili salah satu karakteristik koridor pada segmen-2. Dengan demikian perlu merubah tatanan fisik lingkungan ruang luar pada jalan dan tepi sungai sekitar ruko-ruko yang ada termasuk dalam hal pembenahan fasad dan bentuk bangunan terutama ditujukan pada bagian bangunan yang tembus ke areal Citra Niaga untuk memperkuat visual yang berciri khas *district* dan bisa menjadi *focal point* sebagai pendukung karakteristik koridor pada segmen-2 ini.
- h. Kelenteng Tempekong bisa menjadi *focal point* atau titik akhir pada segmen ini yang lokasinya merupakan pertemuan antara segmen-1 dengan segmen-2. Lingkungan kelenteng ini harus dibenahi keseluruhan dengan memperbaiki fasad bangunan ruko-ruko dan bangunan lainnya dan lingkungan fisik sekitarnya berupa penataan ruang luar jalan, ruang terbuka tepi sungai dengan mengandalkan lokasinya sebagai areal *node*. Dengan demikian akan didapatkan visual bangunan yang menarik dan lingkungan yang berciri khas mengingat kawasan ini banyak dihuni warga cina dan menjadi permukiman khusus masyarakat tionghoa yang menjadi salah satu karakteristik koridor pada segmen-2.
- i. Bangunan cagar budaya dan permukiman sekitarnya merupakan areal yang berciri khas karena merupakan perkampungan pertama pada saat awalnya terbentuk kota Samarinda. Bangunan ini perlu ditonjolkan sebagai *focal point* dengan pertimbangan posisinya menghadap jalan dan sungai Mahakam. Disini perlu pembenahan fasad bangunan agar berarsitektur lokal dengan menyesuaikan bentukan bangunan cagar budaya dan lingkungan fisik berupa tatanan ruang luar jalan beserta tepi sungai agar menyatukan dan menjadi ciri khas kawasan dan mewakili karakteristik koridor pada segmen-5.
- j. Bangunan Putri Ayu *cottage* dan *golf course* letaknya cukup strategis berada di atas bukit dan berpotensi menjadi *focal point* dengan posisinya menghadap ke sungai. Disini perlu pengembangan lingkungan sekitar dengan memberikan penanda masuk yang berciri khas dari jalan masuk di tepi sungai dan mengatur ruang luar jalan dan ruang terbuka agar mendukung keberadaan bangunan dan fasilitasnya yang mewakili karakteristik koridor pada segmen-4.
- k. Bangunan CBD pada segmen-6 ini dengan perumahan yang berada dibelakangnya bisa menjadi *focal point* mengingat letaknya pada ujung tikungan jalan dan mudah untuk dilihat dari kejauhan. Disini perlu peningkatan fisik lingkungan sekitar dengan mengatur ruang luar

pada jalan, kelengkapan jalan dan ruang luar yang berada di seberang bangunan agar bisa menguatkan keberadaan bangunan ini bersama kawasannya yang mewakili karakteristik koridor pada segmen-6.

1. Pelabuhan Palaran merupakan *focal point* yang cukup menonjol keberadaannya karena lingkungan sekitarnya akan terpengaruh pertumbuhan ekonominya dengan adanya kegiatan pelabuhan terkait dengan permukiman yang berada disekitarnya. Disini perlu menguatkan keberadaan pelabuhan dengan menonjolkan lingkungan sekitar dengan membuat pintu gerbang masuk pada *node* berupa pertemuan jalan utama pelabuhan dengan jalan permukiman dan mengatur tatanan fisik ruang luar jalan beserta kelengkapannya yang mewakili karakteristik koridor pada segmen-7.

BAB 6

PEMBAHASAN

6.1. Rangkuman Hasil Analisa.

6.1.1. Rangkuman Hasil Analisa Tujuan 1 (satu).

Berkenaan dengan tujuan ke 1 (satu) mengenai penataan terhadap penggunaan fungsi lahan, maka sangat berkaitan dengan hasil kajian kebijakan pemerintah daerah. Disini keperluannya adalah mengembangkan hasil kajian tersebut agar punya karakter sebagai kota sungai berdasarkan pendekatan perancangan kota yang dirangkum analisisnya berikut ini.

- Jalan pada koridor sungai tidak semuanya menyusuri tepi sungai dan dimungkinkan bisa disatukan jalur jalan yang mendekati tepi sungai untuk menyatukan koridornya untuk jalan dan mengembangkan kewasannya sebagai kota sungai terutama pada areal bangunan besar sekitar tepi sungai seperti halnya permukiman tepi sungai dan pabrik plywood baik yang tidak maupun aktif yang ijin operasinya tidak akan diperpanjang lagi. Terkecuali disini yang tidak bisa dirubah adalah dikarenakan faktor geografi adanya lahan kontur yang berbukit, kegiatan industri galangan kapal serta kawasan industri lainnya dan pelabuhan besar yang berada di tepi sungai yang penempatan zonanya sesuai kebijakan pemerintah daerah.

Jalan yang menyusuri sungai ini menjadi ciri khas kota sungai dengan ditandai adanya beberapa fasilitas fisik di sekitarnya berupa:

- a. Dermaga atau tambatan kapal, baik dengan kapasitas besar maupun kecil. Disini berfungsi untuk dermaga penumpang, industri, pelelangan ikan dan nelayan. Kondisi konstruksi dermaga saat ini dikembangkan dengan cara menggunakan tiang pancang untuk menyesuaikan arus sungai. Sangat memungkinkan sekali untuk dikembangkan kearah bentukan fisik untuk mendapatkan karakter kota sungai. Hal ini mengingat bentuk dermaga saat ini hanya fungsional saja, tidak memberikan ciri khas tersendiri.
- b. Bangunan khusus PDAM untuk mengambil air baku.
- c. Jembatan penghubung.
- d. Ruang terbuka tepi sungai yang menjadi fasilitas pendukung untuk tujuan wisata air.

Hal diatas menjadi faktor utama dalam mengolah rancangan fisik nantinya yang akan memberikan corak atau bentuk fungsi lahan sebagai kota sungai.

- Ruang terbuka koridor sungai perlu dikembangkan untuk kepentingan sempadan sungai dan penghijauan serta taman.
- Rencana penempatan jembatan no.4 akan sangat mengganggu efektifitas kegiatan pelabuhan besar Palaran itu sendiri. Hal ini bisa dilihat dengan melihat kondisi eksisting di lapangan pada pembangunan jembatan no.3 yang belum diselesaikan untuk bagian tengahnya karena masih banyaknya kapal-kapal besar yang melewati jembatan tersebut dengan masih difungsikannya pelabuhan lama yang berada di bagian Samarinda Kota. Nantinya bila pelabuhan besar Palaran secara keseluruhan aktif baru maka jembatan ini baru akan diselesaikan tuntas.
- Pada titik simpul pertemuan jl. Martadinata-jl. Selamat Riyadi-jl.P.Antasari yang merupakan batas pertemuan segmen 2-3, terdapatnya pertemuan anak sungai dengan induk sungai Mahakam mempunyai karakter tersendiri yang bisa dikembangkan sebagai ciri khas kota sungai. Rencana *fly over* ditempatkan disini bertujuan mengatasi kemacetan. Keberadaan *fly over* akan banyak merubah karakter tepi sungainya yang sangat diperlukan untuk menonjolkan kota Samarinda sebagai kota sungai. Dengan demikian perlu mengolah lokasi tersebut dengan kepentingan untuk mengatasi kemacetan sekaligus menonjolkan menonjolkan karakter lokasi tanpa menempatkan *fly over*.
- Pada daerah Makroman yang berada pada koridor sungai Mahakam sebagai perkantoran provinsi Kalimantan Timur sangat potensial untuk dikembangkan arealnya menjadi kawasan bangunan dengan arsitektur lokal seperti yang sudah di contohkan pada koridor sungai pada segmen 2 dengan adanya bangunan pemerintahan yang mengadopsi budaya daerah setempat.
- Ruang terbuka koridor sungai di bawah jembatan punya potensi untuk kepentingan wisata air.
- Ruang terbuka koridor sungai pada saat menjelang sore sampai malam hari menjadi ramai dengan adanya kegiatan kuliner, pesta lampion, acara musik terutama yang berada di depan kantor gubernur dan rumah jabatan gubernur berupa Lamin Etam. Disini perlu dikembangkan bersamaan dengan keberadaan sungainya sendiri dengan menekankan pengolahan ruang luar pada kepentingan wisata air, atraksi, pkl dan parkir.

6.1.2. Rangkuman Hasil Analisa Tujuan 2 (dua).

Berkenaan dengan tujuan ke 2 (dua) mengenai identitas kota Samarinda dengan cara pengaturan elemen fisik kota dan fasad bangunannya agar bercirikan arsitektur lokal melalui pendekatan perancangan kota dapat dirangkum analisa sebagai berikut.

1. Karakteristik yang terbentuk pada segmen-segmen yang berada pada koridor sungai terlihat pada:

a. Segmen-1.

Mempunyai karakteristik yang khas sebagai perpaduan antara daerah perkantoran provinsi yang akan berkembang disini yang berada pada areal perumahan tertata dan permukiman alami yang sebagian besar berada diatas sungai. Tepi sungai saat ini dipakai sebagai areal permukiman dan dominasi kegiatan industri galangan kapal. Bentuk arsitektur lokal pada fasad bangunan bisa dikembangkan secara menyeluruh disini terutama pada permukimannya.

b. Segmen-2.

Mempunyai karakteristik yang khas sebagai daerah perkantoran pemerintah, perkantoran swasta dan usaha jasa dan perdagangan dengan adanya pasar dan ruko-ruko yang mengalami perkembangan fisik tidak teratur dalam hal estetika fasad dan gsbnya. Disini terdapat sarana ibadah berupa masjid dan kelenteng yang menunjukkan adanya keterpaduan budaya dan sosial masyarakat berupa areal permukiman yang berada disekitarnya antara islam dan tionghoa. Pada tepi sungainya diwaktu yang mendatang berupa ruang terbuka yang diperuntukkan taman, parkir, dermaga penumpang dan pom bensin. Disini bentukan arsitektur lokalnya perlu menyesuaikan pada bentukan fasad bangunan berarsitektur modern agar mendapatkan identitas kotanya.

c. Segmen-3.

Mempunyai karakteristik yang khas sebagai perpaduan antara areal kegiatan islami dan pusat perbelanjaan berupa CBD-Big Mall dengan satuan luasan kawasan yang cukup besar dengan jarak lokasi yang cukup dekat. Disamping itu pada tepi sungai secara berurutan terdapat beberapa masjid yang cukup mendominasi dan mendukung keberadaan Islamic Centre. Pada areal koridor ini didukung adanya kantor pemerintah kota berupa kantor Samsat, perkantoran swasta, sekolah-sekolah swata maupun negeri dan usaha jasa dan perdagangan dengan adanya ruko-ruko baru yang cukup representatif diiringi rumah-rumah yang mengalami *reuse* dengan perkembangan fisik tidak teratur dalam hal estetika fasad dan gsbnya. Disini terdapat perkembangan fasad bangunan dimulai dengan bentukan modern minimalis, futuristik, bentuk atap tropis dan timur tengah. Disamping itu pada tepi sungainya tidak saja sebagai ruang terbuka tapi juga ada bangunan-bangunan besar yang mempengaruhi perkembangan pada orientasi kegiatan pada sungai seperti beberapa masjid

dan terutama areal CBD-Big Mall. Bentuk arsitektur lokal pada fasad bangunan bisa dikembangkan secara menyeluruh disini terutama pada perumahan yang berada pada koridor sungai terkait.

d. Segmen-4.

Mempunyai karakteristik yang cukup khas dengan adanya pasar Loa janan dan pasar Tanjung Harapan. Jarak lokasi antar pasar cukup jauh diikuti perkembangan bangunan sekitarnya berupa warung-warung makan yang cukup dominan, ruko-ruko berupa mini market, toko pakaian dan bank serta perkantoran swasta yang mengarah kepada areal jasa , perdagangan dan kuliner. Pada areal koridor sungai ini punya karakteristik lahannya sebagian besar berbukit dan di atasnya terdapat kawasan bangunan Putri Ayu cottage dan golf course sebagai destinasi yang memberikan karakteristik tersendiri pada koridor sungai ini sebagai tempat wisata atau tourism. Disini terdapat perkembangan fasad bangunan dimulai dengan bentukan modern minimalis bercampur dengan bangunan rumah tinggal yang mengalami *reuse* dengan fasad yang cenderung beratap tropis yang mempunyai ketidak seragaman dan ketidak teraturan. Pada tepi sungainya sebagian besar terdapat bangunan-bangunan rumah kayu berfungsi sebagai tempat usaha yang membelakangi sungai dengan jalan jembatan kayu berupa gang-gang kecil menuju kebelakang ke arah sungai untuk menyeberang sungai melalui dermaga penumpang. Disini bentukan arsitektur lokalnya perlu menyesuaikan pada bentukan fasad bangunan berarsitektur modern agar mendapatkan identitas kotanya.

e. Segmen-5.

Mempunyai karakteristik yang khas dan bervariasi tergantung lokasi jalan terhadap jarak tepi sungai, kontur lahan dan fungsi jalan sebagai jalan utama maupun jalan lingkungan. Koridor sungai pada jl. Cipto Mangunkusumo mempunyai karakteristik sebagai areal perkantoran swasta, pendidikan, usaha dan jasa perdagangan dan posisi jalan koridor agak menjauh dikarenakan faktor geografi adanya daerah bukit dan daerah rendah sebagai water catchment area. Koridor sungai pada jl. Bung Tomo dan jl Pattimura juga posisinya cukup menjauh dengan sungai karena adanya permukiman pada kawasan tepi sungainya. Areal koridor ini mempunyai karakteristik sebagai perkantoran pemerintah seperti Kejaksaan Negeri dan Depo Arsip, kantor dan banyak didominasi usaha, jasa dan perdagangan berupa ruko-ruko dan hotel atau penginapan. Koridor sungai pada jl. Bendahara mempunyai karakteristik sebagai areal bermukim masyarakat bugis sebagai

cikal bakal kota Samarinda, terdapat bangunan cagar budaya, tempat pembuatan sarung tenun Samarinda dan beberapa masjid yang mencerminkan suasana adanya keberadaan masyarakat muslim. Areal koridor ini menyusuri tepi sungai dengan jarak yang cukup dekat dengan adanya permukiman di atas sungai dengan jalan jembatan kayu berupa gang-gang kecil menuju kebelakang ke arah sungai menuju dermaga untuk menyeberang sungai. Bentuk arsitektur lokal pada fasad bangunan bisa dikembangkan secara menyeluruh disini terutama pada permukimannya.

f. Segmen-6.

Mempunyai karakteristik sebagai daerah usaha dan jasa perdagangan yang mendukung kegiatan industri yang mendominasi areal koridor ini. Disini bentuk arsitektur lokalnya perlu menyesuaikan pada bentuk fasad bangunan berarsitektur modern agar mendapatkan identitas kotanya.

g. Segmen-7.

Mempunyai karakteristik sebagai dominasi areal permukiman. Terdapat kegiatan pelabuhan besar Palaran. Bentuk arsitektur lokal pada fasad bangunan bisa dikembangkan secara menyeluruh disini terutama pada permukimannya.

2. Pengembangan potensi elemen kota berikut fasad bangunan sekitarnya yang perlu diperhatikan yaitu pada:

- a. Potensi elemen fisik *pathways, nodes* perlu penataan baru secara optimal dan menyeluruh terutama pada pertemuan koridor dengan jembatan penghubung no. 3 a tau jembatan Mahkota II yang mendekati areal Makroman yang belum tersentuh sama sekali penataan fisiknya karena masih berupa jalan setapak dan menjadi areal kegiatan galangan kapal.
- b. Potensi elemen fisik *pathways, nodes* perlu dikembangkan secara optimal terutama pada pertemuan jalan antar segmen-1,2 dan segmen-2,3 juga yang mengarah pada kawasan pertokoan Citra Niaga yang berada dibelakang koridor sungai pada segmen ini.
- c. Untuk potensi *district* dan *edge* yang bisa dikembangkan pada jembatan dan anak sungai sebagai pembatas masuk daerah industri.
- d. Selain *Islamic Centre, Big Mall* dan bangunan kantor pemerintahan pada koridor sungai maka ada beberapa lokasi yang punya potensi menjadi *landmark*. Diantaranya adalah:
 - Pabrik plywood pada segmen-1 dan segmen-3.
 - Areal Makroman pada segmen-1.

6.2.Kriteria Khusus.

6.2.1. Kriteria Khusus Tujuan 1 (satu).

Dari hasil rangkuman analisa maka didapat kriteria khusus yang mengarah pada tujuan yang ada. Kriteria khusus berkenaan dengan tujuan ke 1 (satu) adalah mengenai penataan terhadap pengaturan fungsi lahan. Disini berkaitan dengan pengaturan tatanan fisik koridor sungai Mahakam yang bisa menunjukkan karakteristik sebagai kota sungai. Adapun kriteria khusus tersebut adalah sebagai berikut:

1. Penataan fisik dalam pengaturan fungsi guna lahan harus mengoptimalkan potensinya agar menunjukkan karakter kota Samarinda sebagai kota sungai dengan mengembalikan fungsinya untuk kepentingan:
 - Dermaga.
 - Jalan.
 - Jembatan.
 - Ruang terbuka sebagai tempat wisata dan menunjukkan kota Samarinda sebagai *garden city*.
2. Perlunya mempertimbangkan alternatif pengganti rencana perletakan jembatan baru (jembatan no.4) pada segmen 1,6 dan 7 agar dapat menonjolkan karakter kota Samarinda sebagai kota sungai.
3. Perlunya menata kembali dan mempertimbangkan alternatif pengganti rencana penempatan *fly over* pada daerah pertemuan segmen-1 dengan segmen-3 yaitu di persimpangan jalan Selamat Riyadi, jl. Martadinata dan jl.P Suryanata.

6.2.2. Kriteria Khusus Tujuan 2 (dua).

Kriteria khusus berkenaan dengan tujuan ke 2 (dua) mengenai identitas kota Samarinda melalui pengaturan elemen fisik kota dan fasad bangunannya adalah dibawah ini.

1. Pengaturan Elemen Fisik Kota.

Perlunya membuat bentukan elemen kota yang bisa menunjukkan identitas kota terhadap kegiatan sungai, penanda dan pengarah jalan untuk destinasi.

2. Pengaturan Fasad Bangunan.

Perlunya mengatur bentukan fisik bangunan yang belum tertata dengan bentuk modern yang dipadukan dengan bentukan arsitektur lokal sebagai bentukan yang mempunyai identitas.

6.3.Konsep Desain dan Arahannya

6.3.1. Konsep Desain dan Arahannya Tujuan 1 (satu).

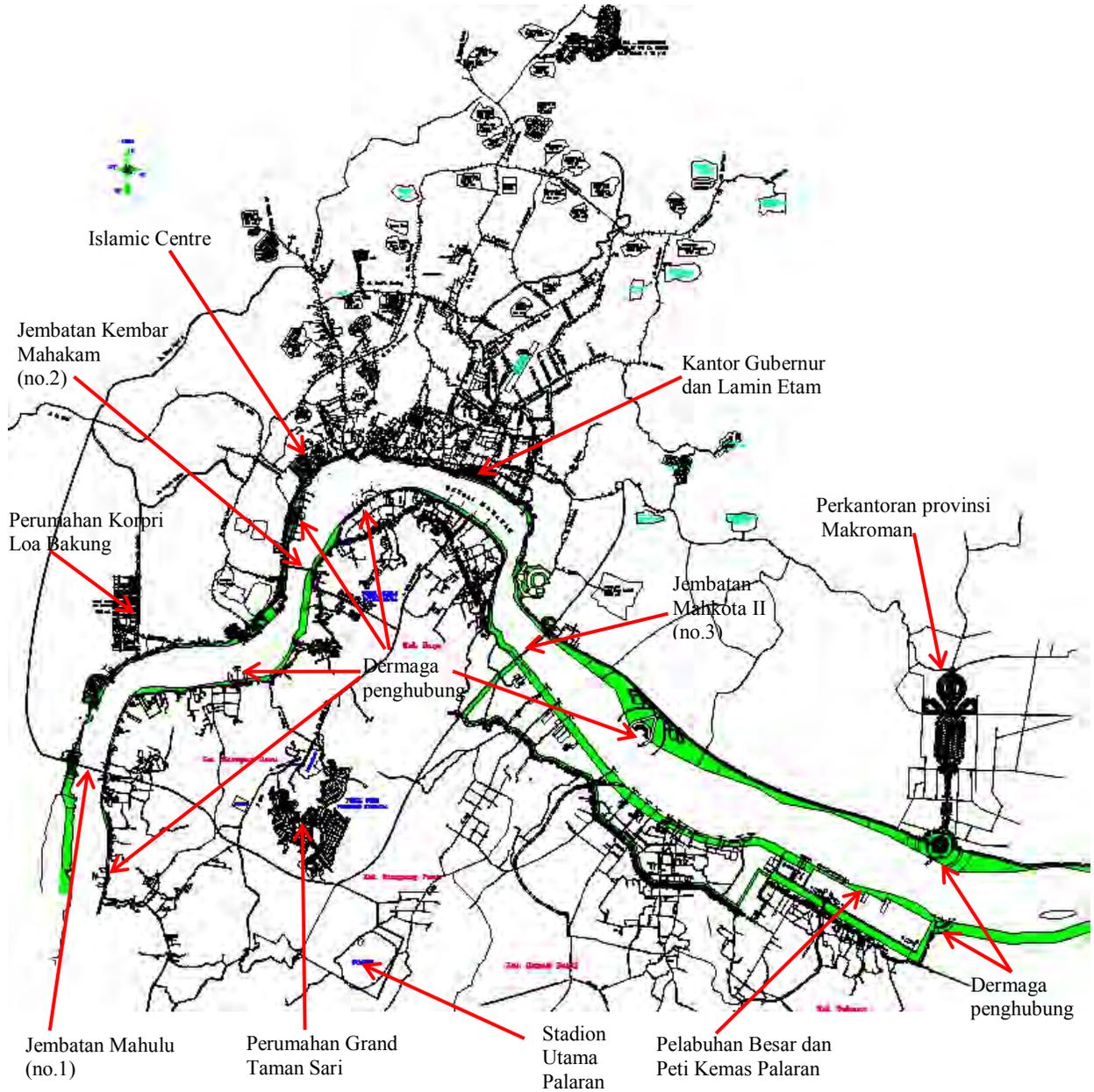
Konsep desain dan arahannya berkenaan dengan tujuan ke 1 (satu) mengenai penataan terhadap pengaturan fungsi lahan dibuat seperti pada tabel berikut ini.

Tabel 6.1. Konsep desain dan arahannya untuk tujuan ke 1, yaitu :

KRITERIA KHUSUS	Tujuan 1 (satu)
<p>1. Penataan fisik dalam pengaturan fungsi guna lahan harus mengoptimalkan potensi sungainya agar menunjukkan karakter kota Samarinda sebagai kota sungai dengan mengembalikan fungsinya untuk kepentingan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dermaga. - Jalan. - Jembatan. - Ruang terbuka sebagai tempat wisata dan menunjukkan kota Samarinda sebagai <i>garden city</i>. 	
KONSEP DESAIN MAKRO	Tujuan 1 (satu)
<p>1. Menciptakan karakter kota sungai pada bentuk tatanan fisik koridor sungai Mahakam yang dinamis dengan mengikuti sifat air berupa biasan air atau riak air berbentuk lingkaran yang menimbulkan gerakan kontinyu atau menerus yang memberikan sifat dinamis.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div> <p>Riak air dan efek tetesan air-sumber: www.digaleri.com Konsep desain secara makro yang ditunjukkan diatas dijabarkan secara lebih detail dalam konsep desain secara mikro di bawah ini.</p>	
KONSEP DESAIN	Tujuan 1 (satu)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Menciptakan harmonisasi fungsi jalan pada koridor sungai Mahakam agar berperan aktif mendukung kegiatan kota Samarinda yang mempunyai karakter kota sungai. 2. Menciptakan lingkungan asri pada tepi sungai untuk dikembalikan pada fungsinya sebagai sempadan sungai yang tertata dengan penghijauannya diikuti fasilitas pendukungnya secara lengkap sesuai dengan potensi koridor pada lokasi segmen jalan yang ada. 3. Menciptakan dinamisasi bentuk koridor sungai pada daerah Makroman sebagai kawasan spesifik berupa perkantoran pemerintahan provinsi Kalimantan Timur yang berada di tepi sungai yang bisa menunjukkan karakter kota Samarinda sebagai kota sungai. 4. Menciptakan dinamisasi perletakan serta bentuk fisik pada ruang terbuka dan fasilitas dermaga penumpang pada koridor sungai agar bisa menghidupkan karakter kota Samarinda sebagai kota sungai. 	

Arahan Desain keseluruhan secara makro.

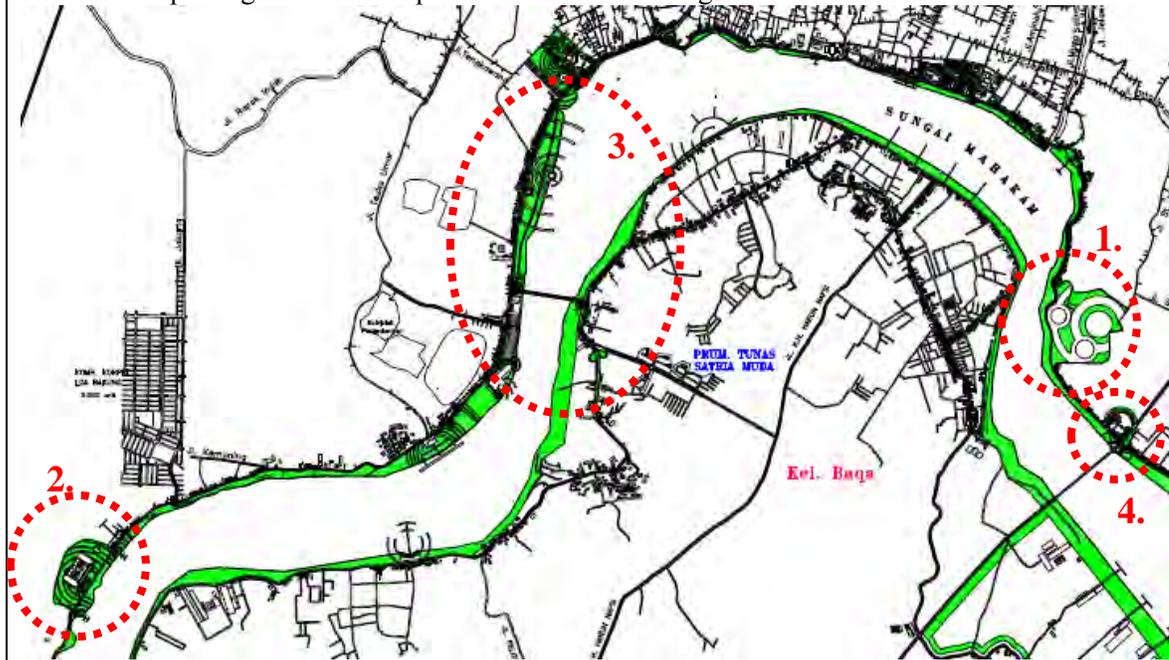
KEY PLAN



Alternatif rancangan fisik koridor sungai dalam penataan terhadap penggunaan fungsi lahan yang memperlihatkan karakter kota sungai dengan cara membentuk fisik tepi sungai:

- Taman dan penghijauan mengikuti bentuk tepi alur sungai.
- Bentukkan fisik fasilitas tepi sungai seperti dermaga dan lansekap taman pada ruang terbuka dekat dengan prasarana umum maupun pemerintah yang bersifat rekreatif dan mendukung wisata air mengikuti bentuk bias/riak air yang cenderung melingkar atau berbentuk lingkaran.
- Bentuk tatanan fisik jalan mengikuti motif ukiran dayak pada tatanan sirkulasi jalan pada kawasan spesifik di areal perkantoran provinsi yang berada di Makroman.

1. Pengaturan jalan dan jambatan penghubung pada koridor sungai agar saling terhubung dan mendekati tepi sungai untuk memperlihatkan karakter sungai.



KEY PLAN.



KETERANGAN:

- SEGMENT-1
- SEGMENT-2
- SEGMENT-3
- SEGMENT-4
- SEGMENT-5
- SEGMENT-6
- SEGMENT-7

1. Membuat jalan poros baru pada titik lokasi segmen 1 (satu) di jl. Lumba-lumba, Selili yang masuk pada areal eks. pabrik plywood/kayu lapis yang sekarang menjadi lahan tidur dan mempunyai potensi sebagai landmark baru.



2. Membuat jalan poros baru pada titik lokasi segmen 3(tiga) di jl. KH. Mas Mansyur yang masuk pada areal pabrik plywood/kayu lapis yang sekarang masih menghabiskan masa waktu ijin operasionalnya yang tidak akan diperpanjang lagi dan mempunyai potensi sebagai landmark baru pada waktu yang akan datang.



Penyesuaian rencana jalur jalan.
KEY PLAN.



KETERANGAN: 2. Jembatan Mahakam dan Mahakam Kembar
 3. Jembatan Mahkota II

3. Penyesuaian rencana jalur jalan dan jalan layang penghubung jembatan Mahakam (no.2) dan jembatan kembarnya terhadap kebijakan pemerintah daerah untuk mengatur arus lalu lintas baik arus masuk, keluar maupun arus balik dengan pertimbangan seefektif mungkin.



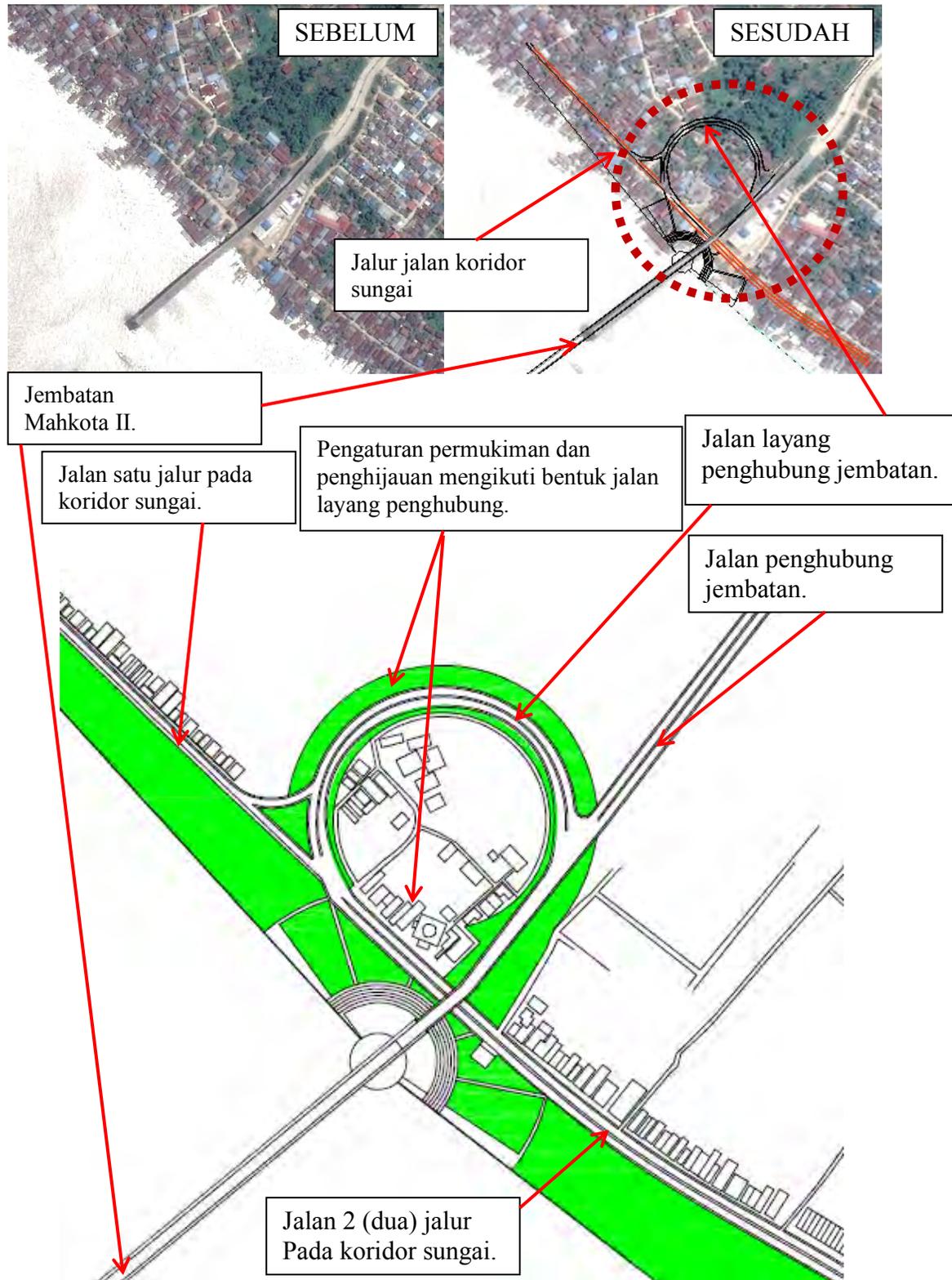
SEBELUM

SESUDAH

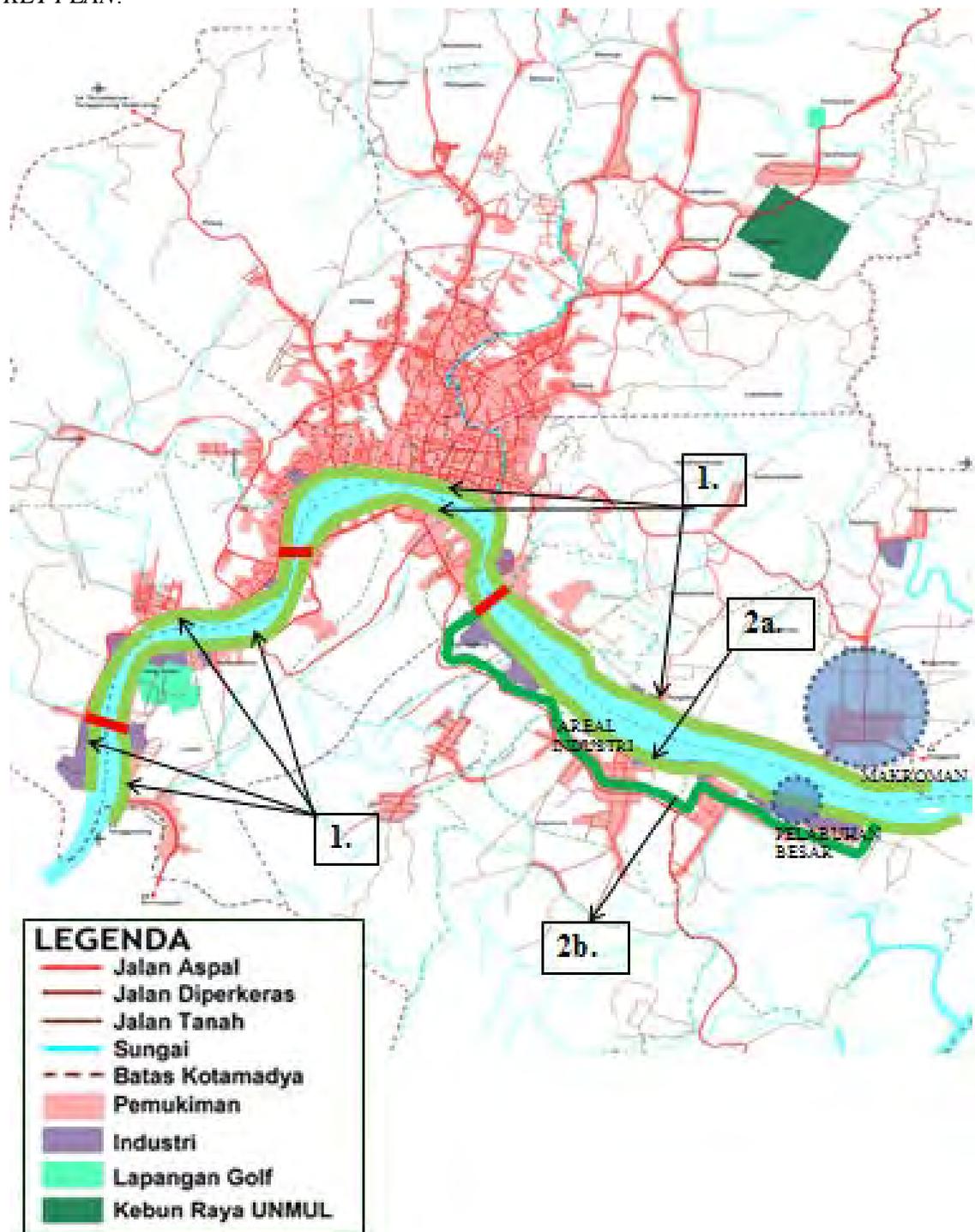
Jalur jalan penghubung ke Jembatan.

Jembatan Kembar Mahakam.

4. Penyesuaian rencana jalur jalan dan jalan layang penghubung jembatan Mahkota II (no.3) untuk mengatur lalu lintas baik arus masuk, keluar maupun arus balik.

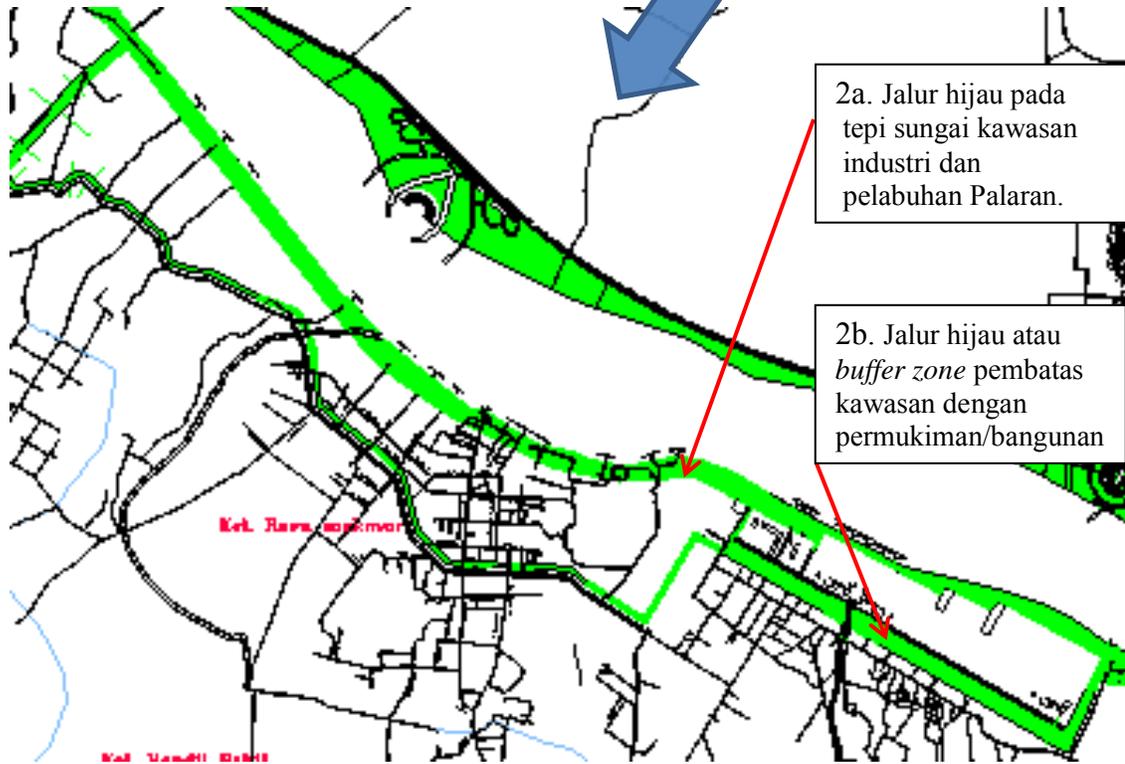
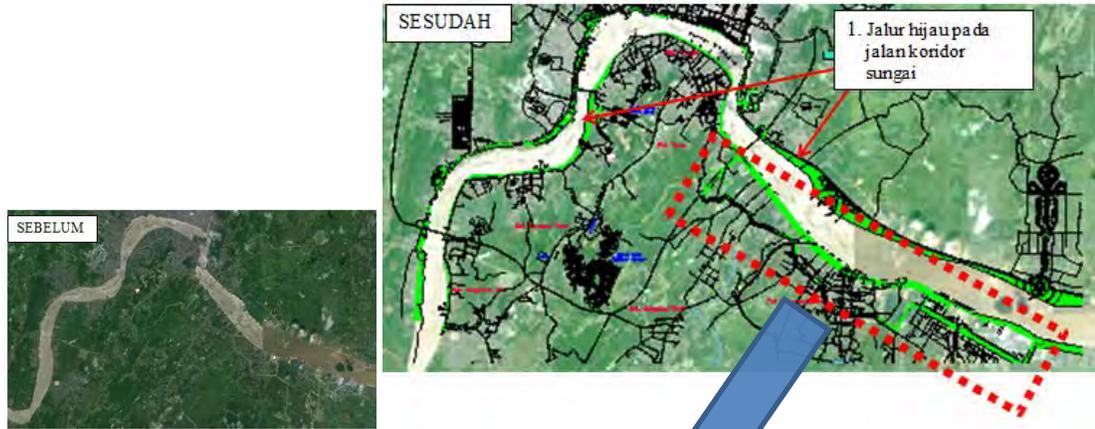


2. Pembuatan jalur hijau dan penanaman pohon.
KEY PLAN.



1. Pembuatan jalur hijau, penanaman pohon dan bebas dari permukiman di atas air pada tepi jalan yang mengikuti koridor sungai dan penyediaan fasilitas pendukung seperti tempat parkir, tempat pemberhentian angkutan umum atau halte bus, rest area dan lainnya.

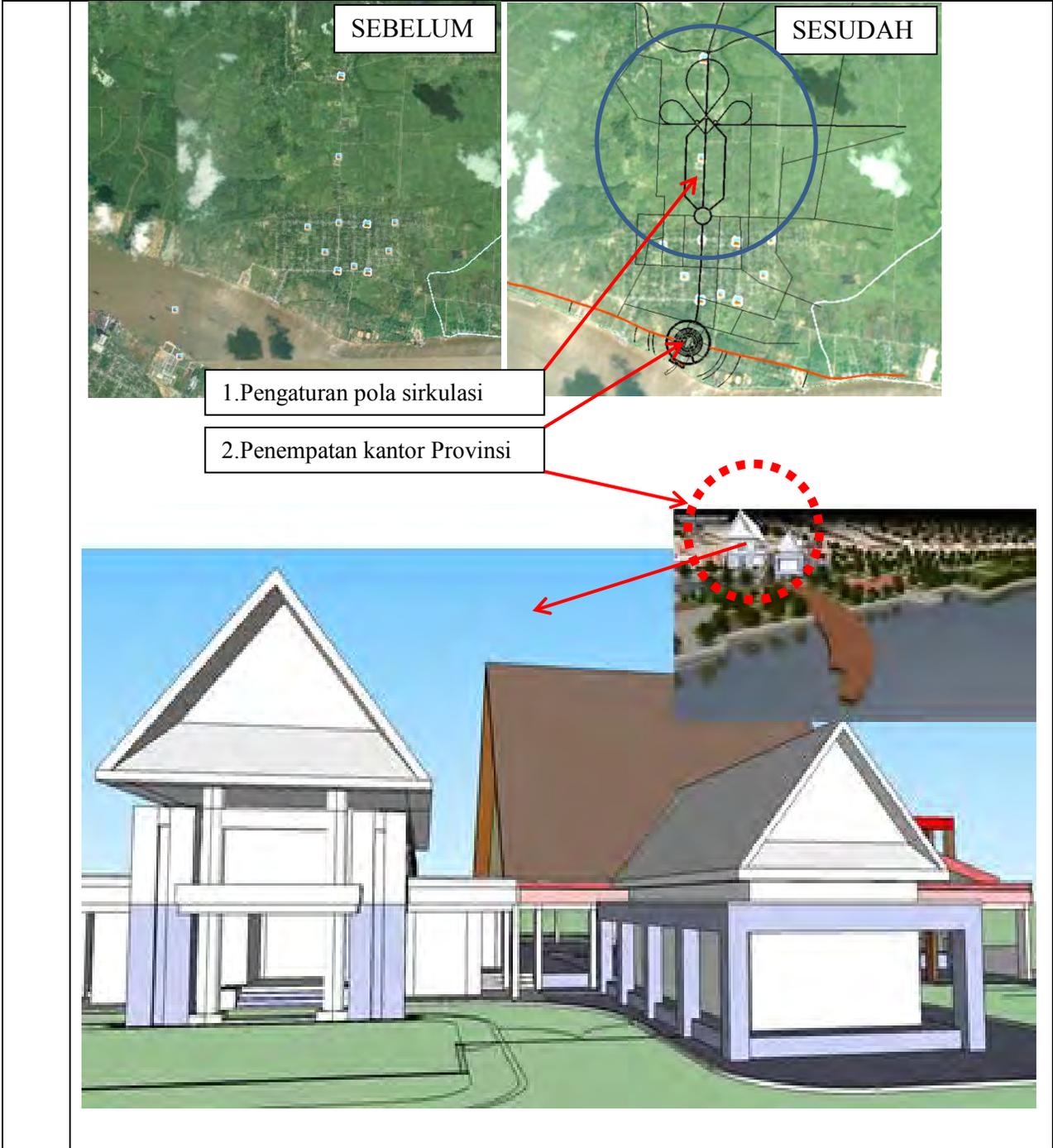
2. Pembuatan jalur hijau dan penanaman pohon pada tepi sungai khususnya pada kawasan kegiatan industri dan pelabuhan besar Palaran (2a). Disamping itu pada koridor jalan perlu dibuat buffer zone dan penanaman pohon sebagai pembatas kawasan tersebut (2b).



3. Pengaturan bentuk pola sirkulasi pada kawasan spesifik kantor pemerintahan provinsi.
KEY PLAN.



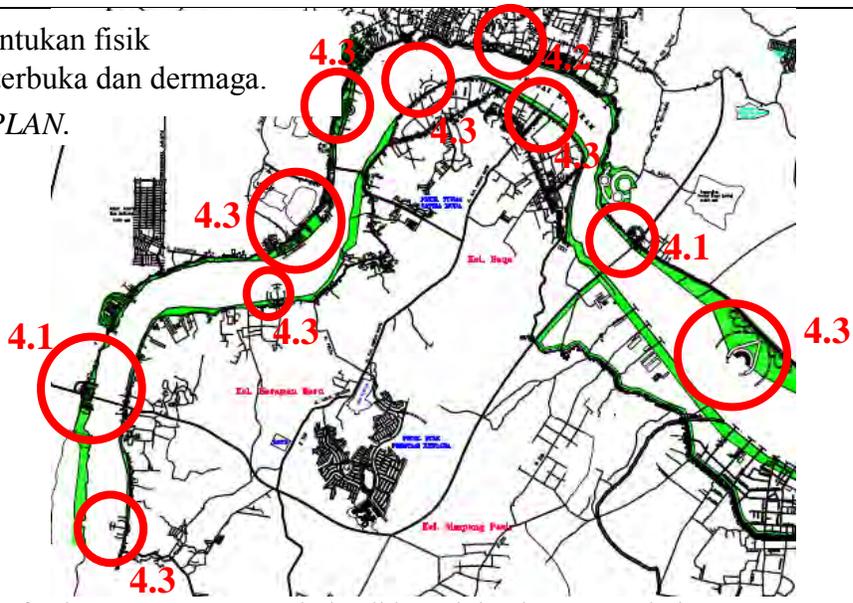
1. Pengaturan pola sirkulasi cabang jalan dengan bentuk dasar motif perintai lima sebagai bentuk khas motif dayak dan tameng dayak. Pengaturan keseragaman bentuk arsitektural pada kawasan perkantoran pemerintah dengan bentuk bangunan-bangunan kantor dinas yang mengadopsi pada rumah lamin sebagai karakteristik dasar rumah tinggal suku dayak.
2. Memanfaatkan keberadaan, letak dan bentukan bangunan kantor gubernur provinsi nantinya untuk menempatkannya pada posisi yang strategis sebagai *landmark* baru pada koridor sungai untuk mendukung kota Samarinda sebagai kota sungai. Disini juga merupakan penanda terhadap destinasi ke daerah Makroman sebagai areal perkantoran provinsi.



4.

Pembentukan fisik ruang terbuka dan dermaga.

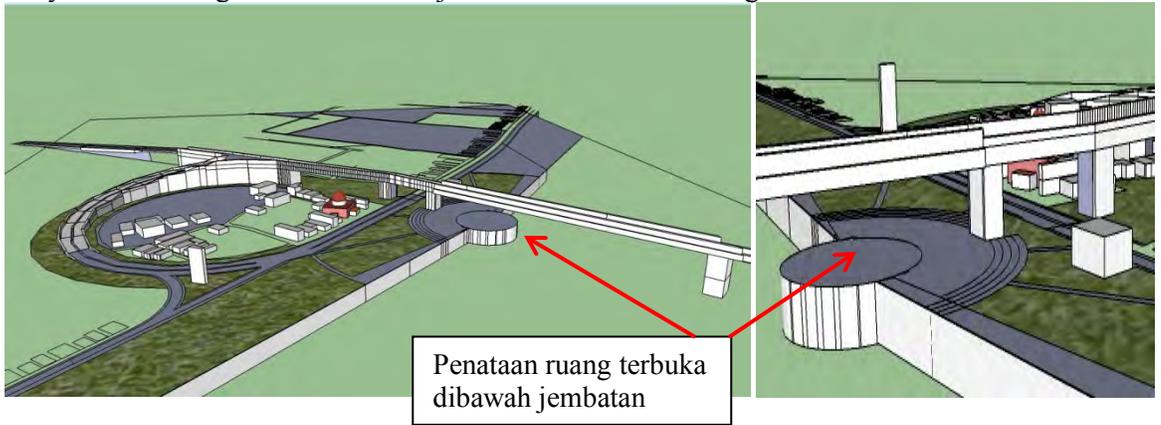
KEY PLAN.



1. Memanfaatkan semua ruang terbuka di bawah jembatan penghubung.

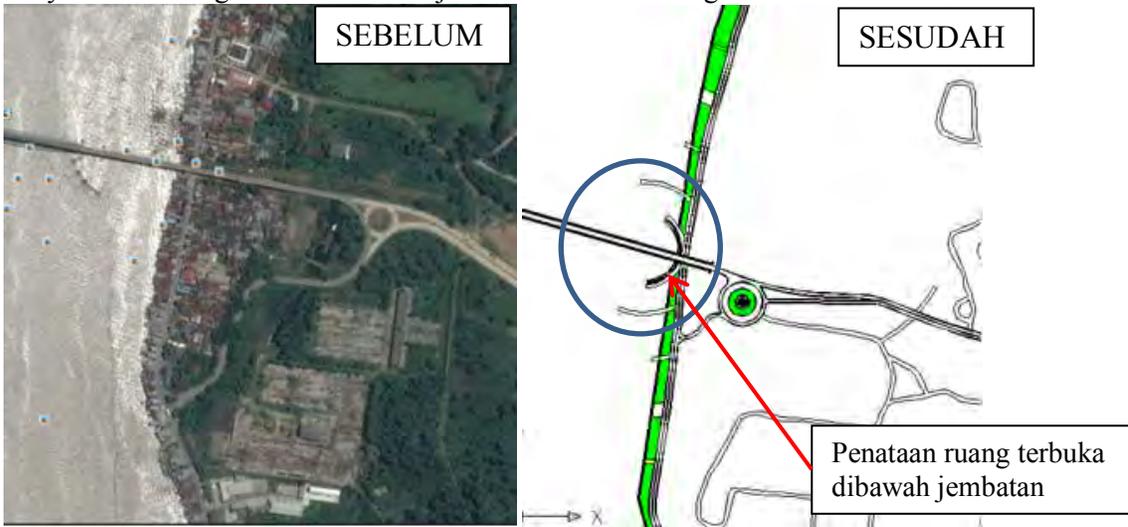


Penyelesaian ruang terbuka dibawah jembatan Mahkota II di segmen-1



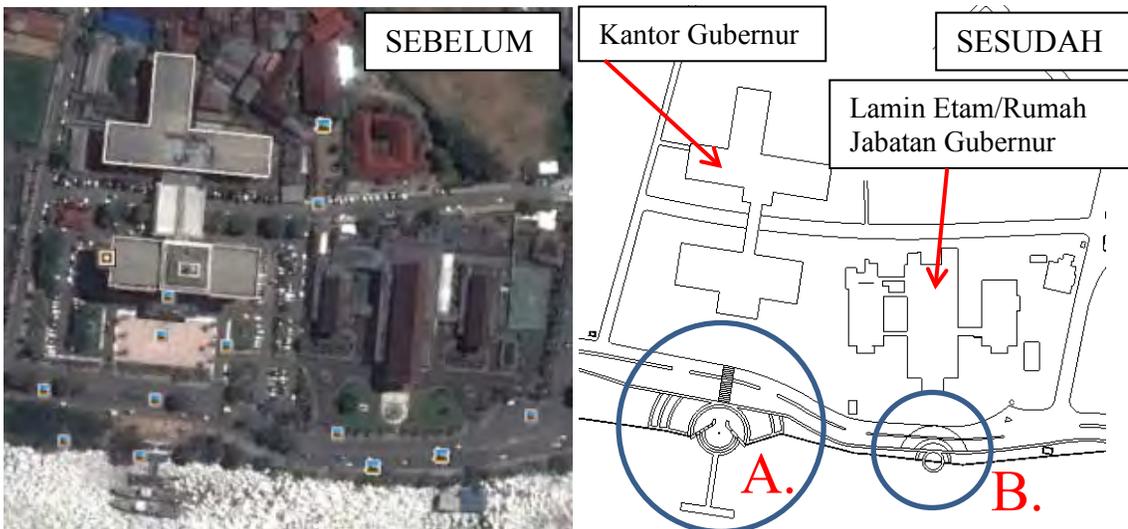


Penyelesaian ruang terbuka dibawah jembatan Mahulu di segmen-3.

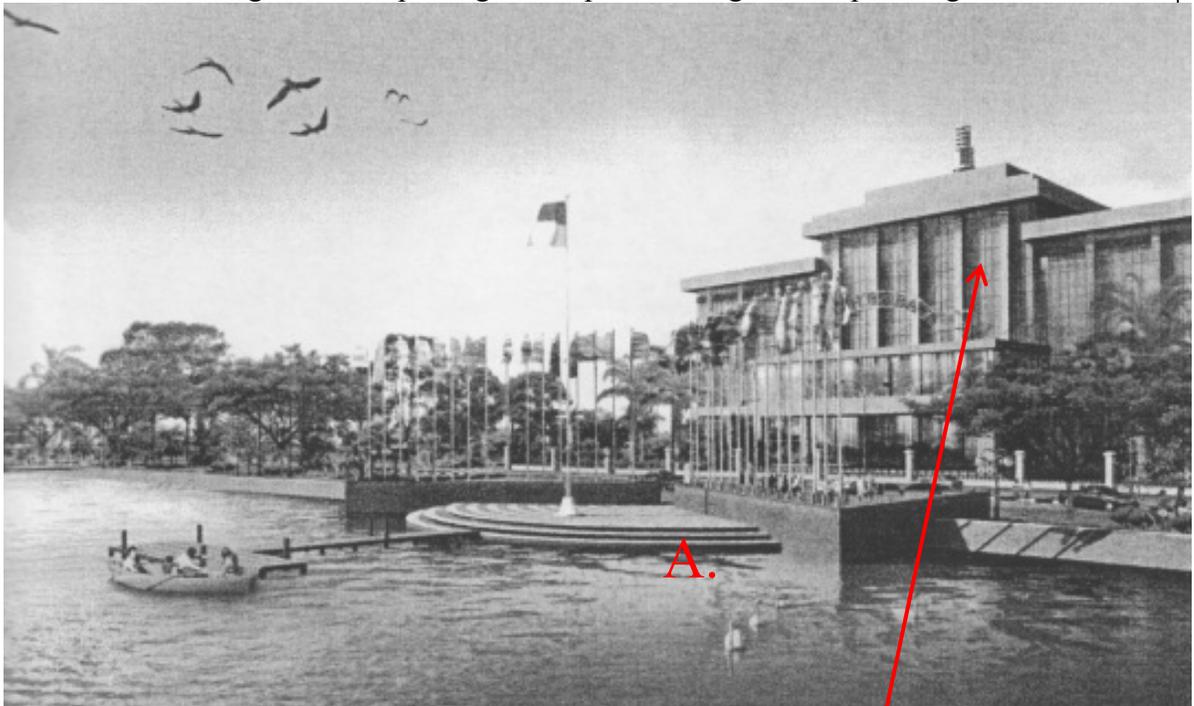


Penyelesaian ruang terbuka dibawah jembatan Mahulu di segmen-4

2. Memanfaatkan semua ruang terbuka pada koridor sungai yang mempunyai lokasi strategis.



Penataan fisik ruang terbuka tepi sungai di depan kantor gubernur pada segmen-2.



Kantor Gubernur



Penataan ruang terbuka di depan Lamin Etam/Rumah Jabatan Gubernur



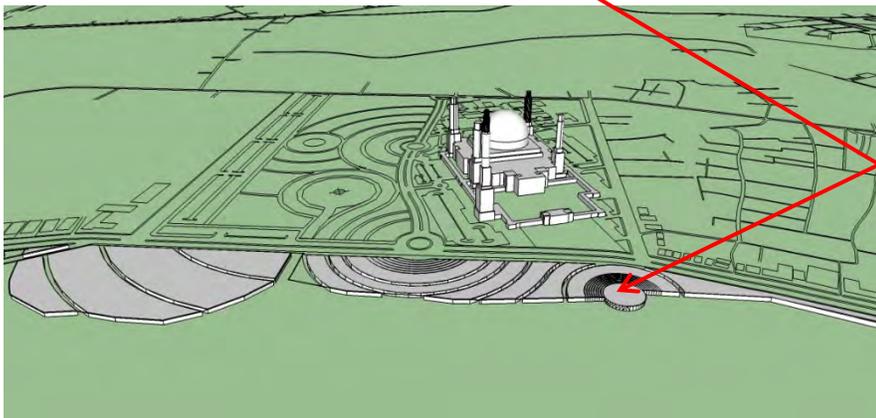
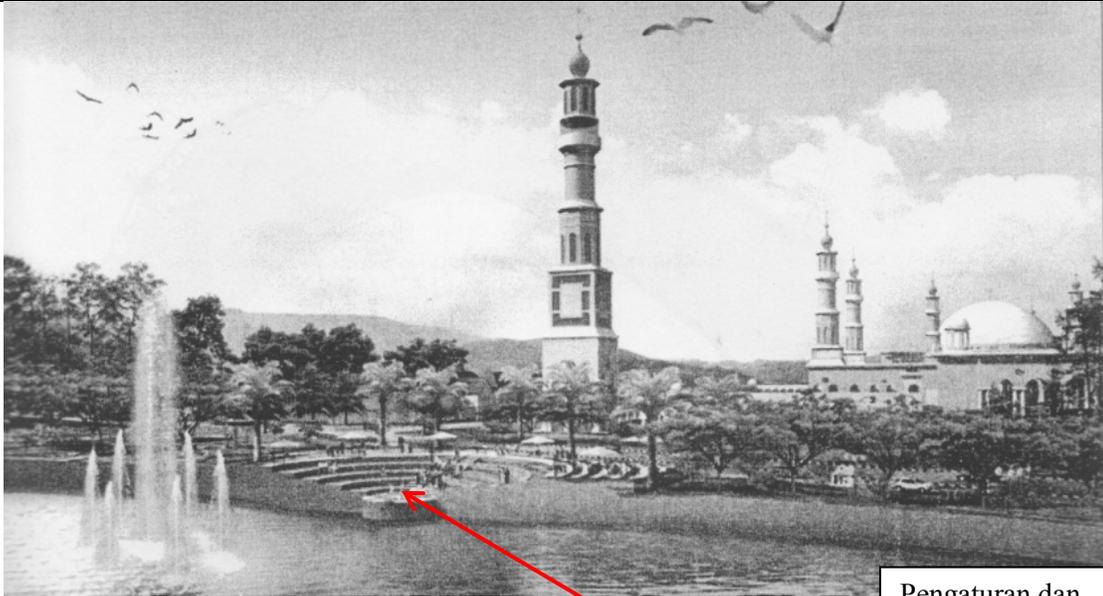
SEBELUM



SESUDAH

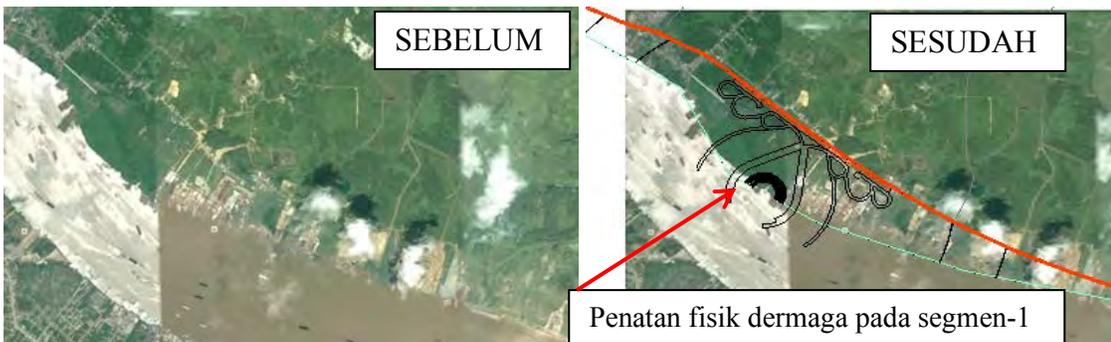
Pemanfaatan lahan disamping Islamic Centre untuk lansekaping dan penghijauan

Penataan fisik ruang terbuka tepi sungai di depan *Islamic Centre* pada segmen-3.

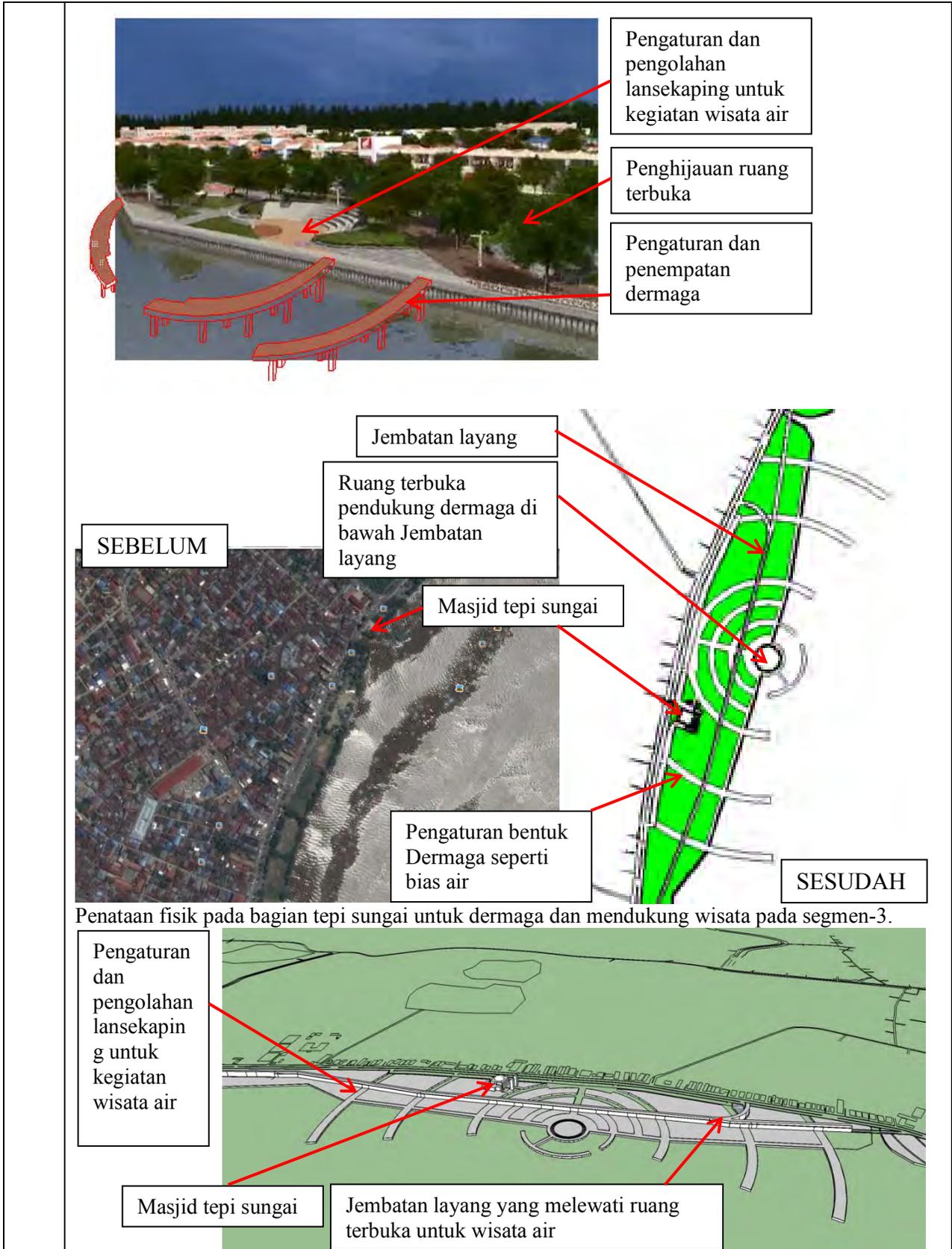


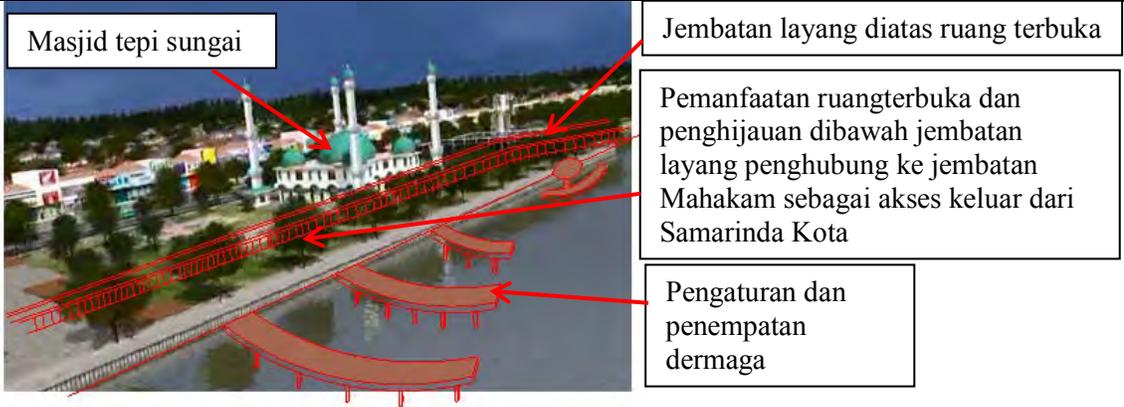
Pengaturan dan pengolahan lansekap untuk kegiatan wisata air pada areal koridor sungai yang berada di sekitar *Islamic Centre* dengan membentuk pola lingkaran untuk menunjukkan karakter bias air pada sungai.

3. Penempatan dermaga terhadap keterhubungan perletakan fasilitas kota.

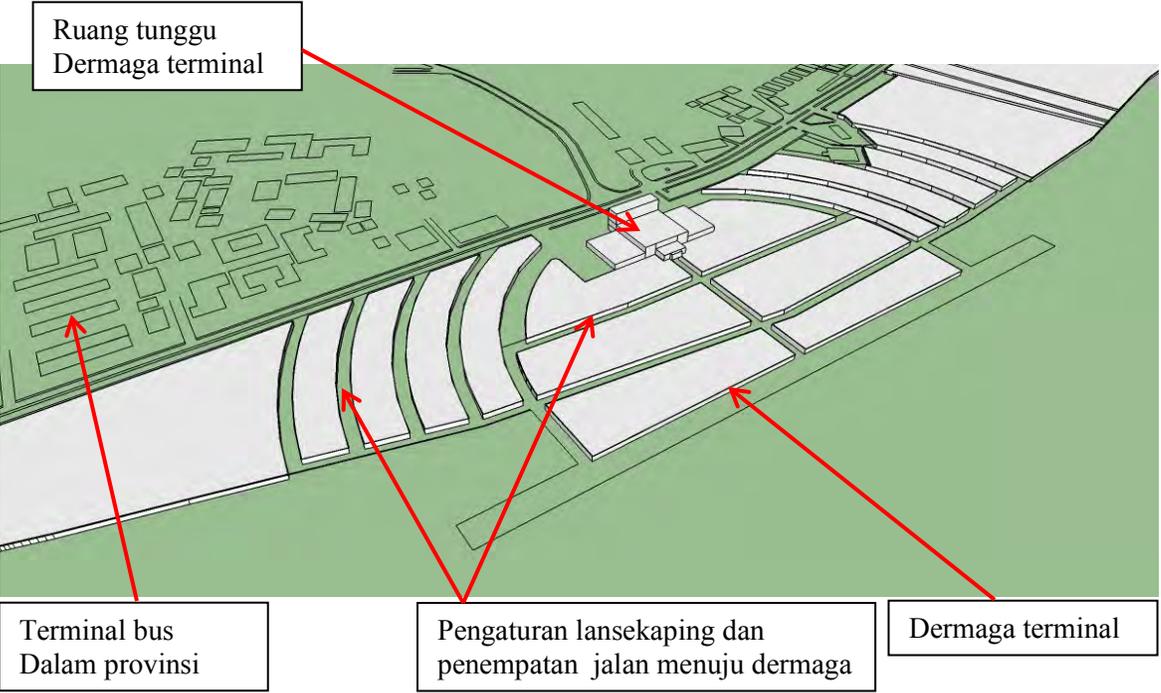


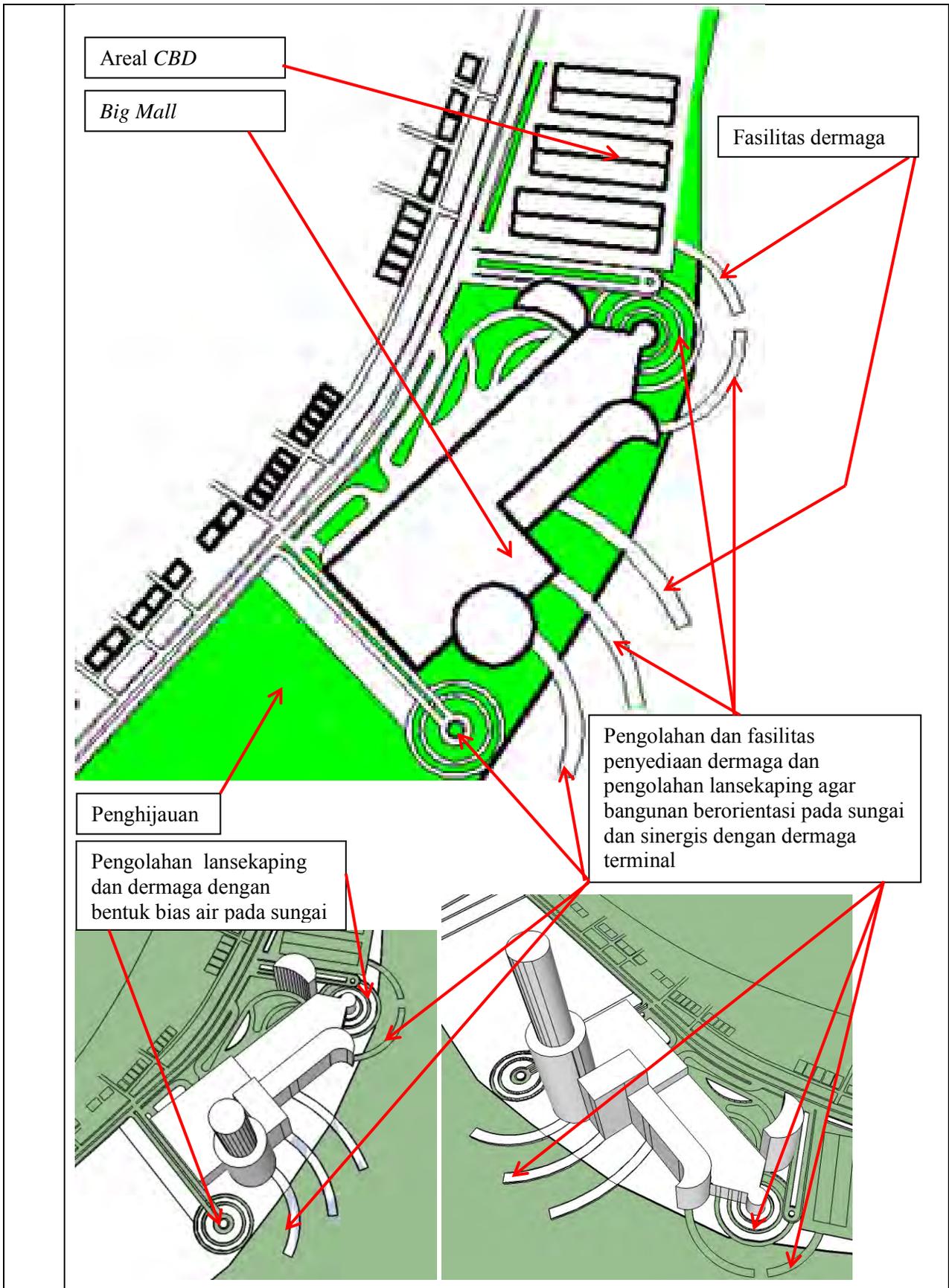
Penataan fisik dermaga bagian tepi sungai untuk mendukung wisata pada segmen-1.

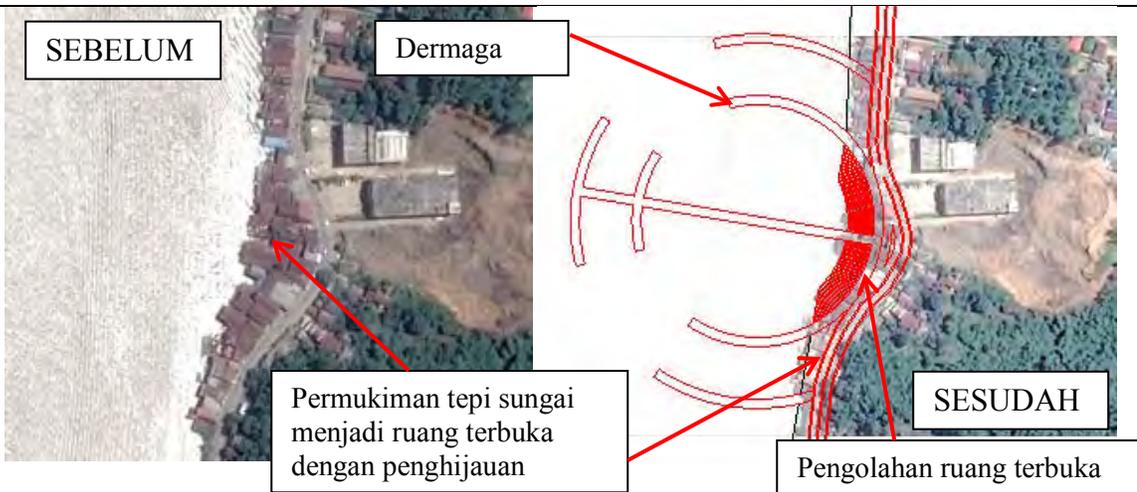




Penataan fisik pada bagian tepi sungai pada penyediaan dermaga penumpang dekat terminal bus antar kota dalam provinsi dan areal CBD-Big Mall pada segmen-3.







Penataan dermaga penumpang tepi sungai pada areal pasar Loa Janan sekaligus untuk tempat berkumpul dan wisata air pada segmen-4.



Penataan dermaga penumpang tepi sungai pada areal pasar Tanjung Harapan sekaligus untuk tempat berkumpul dan wisata air pada segmen-4.



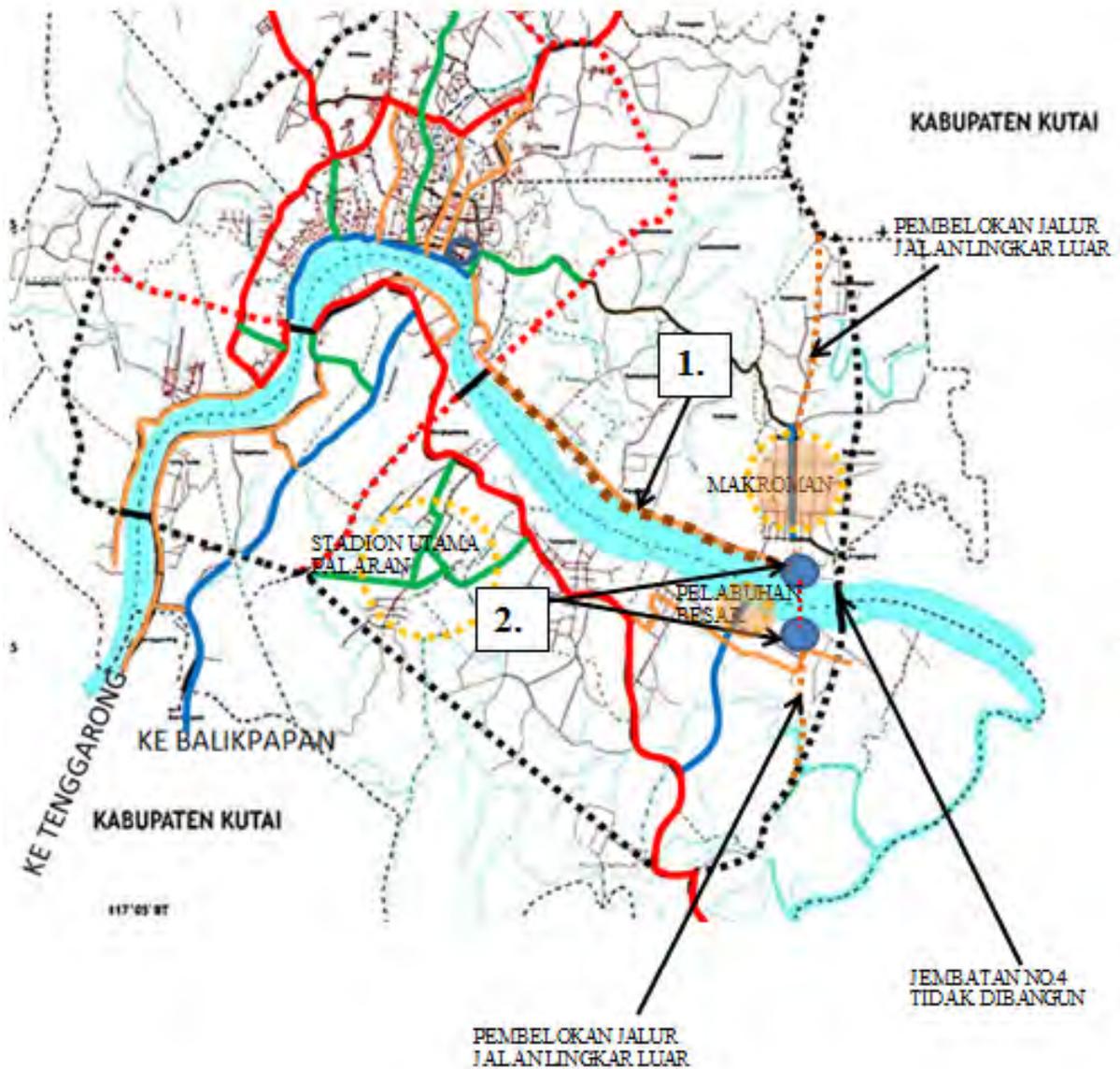
Penyelesaian dermaga tepi sungai pada daerah permukiman yang mempunyai sudut pandang cukup bagus menghadap ke Samarinda Kota pada bangunan pemerintah yang berciri khas arsitektur lokal sekaligus sebagai tempat untuk berkumpul dan wisata air pada segmen-5.

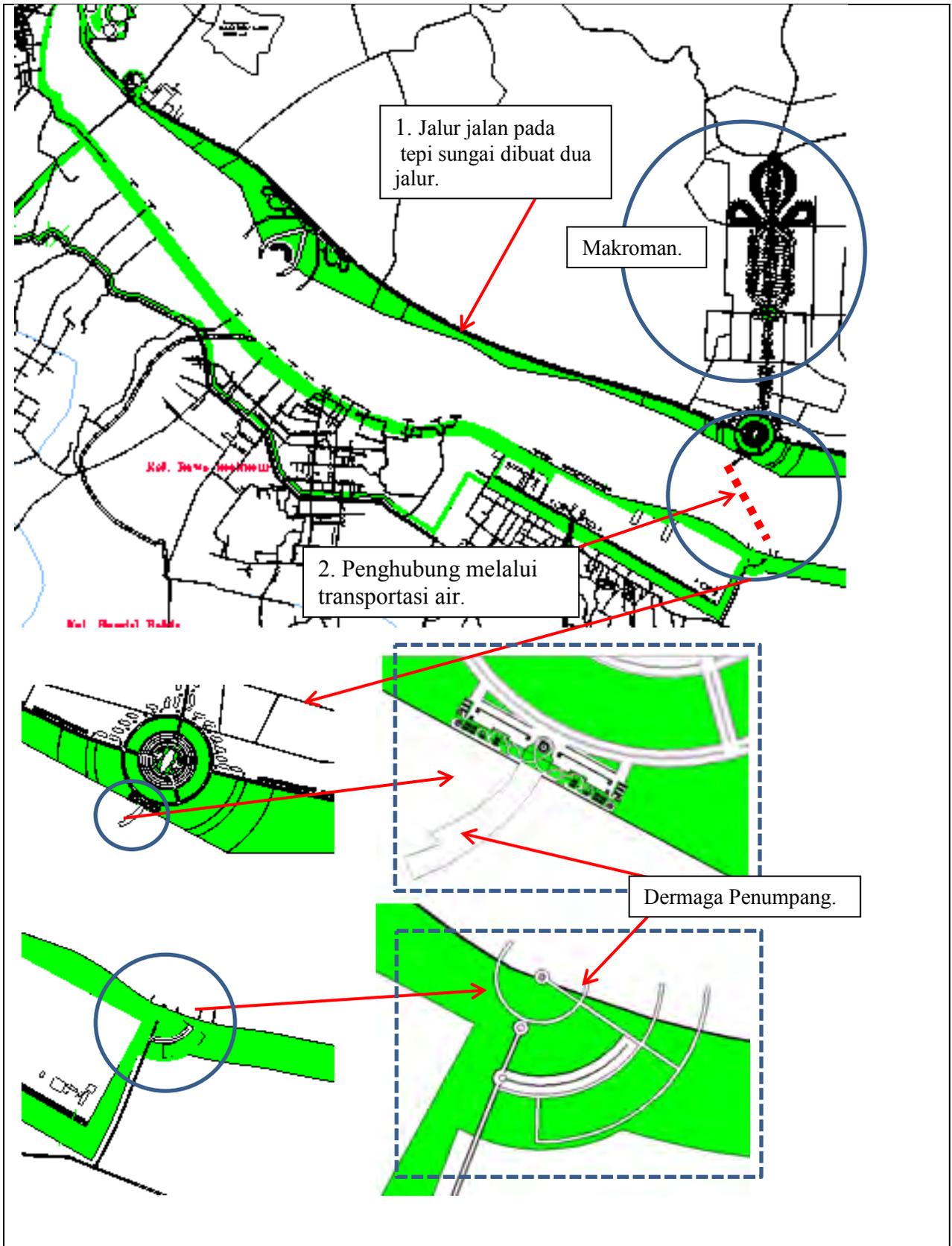


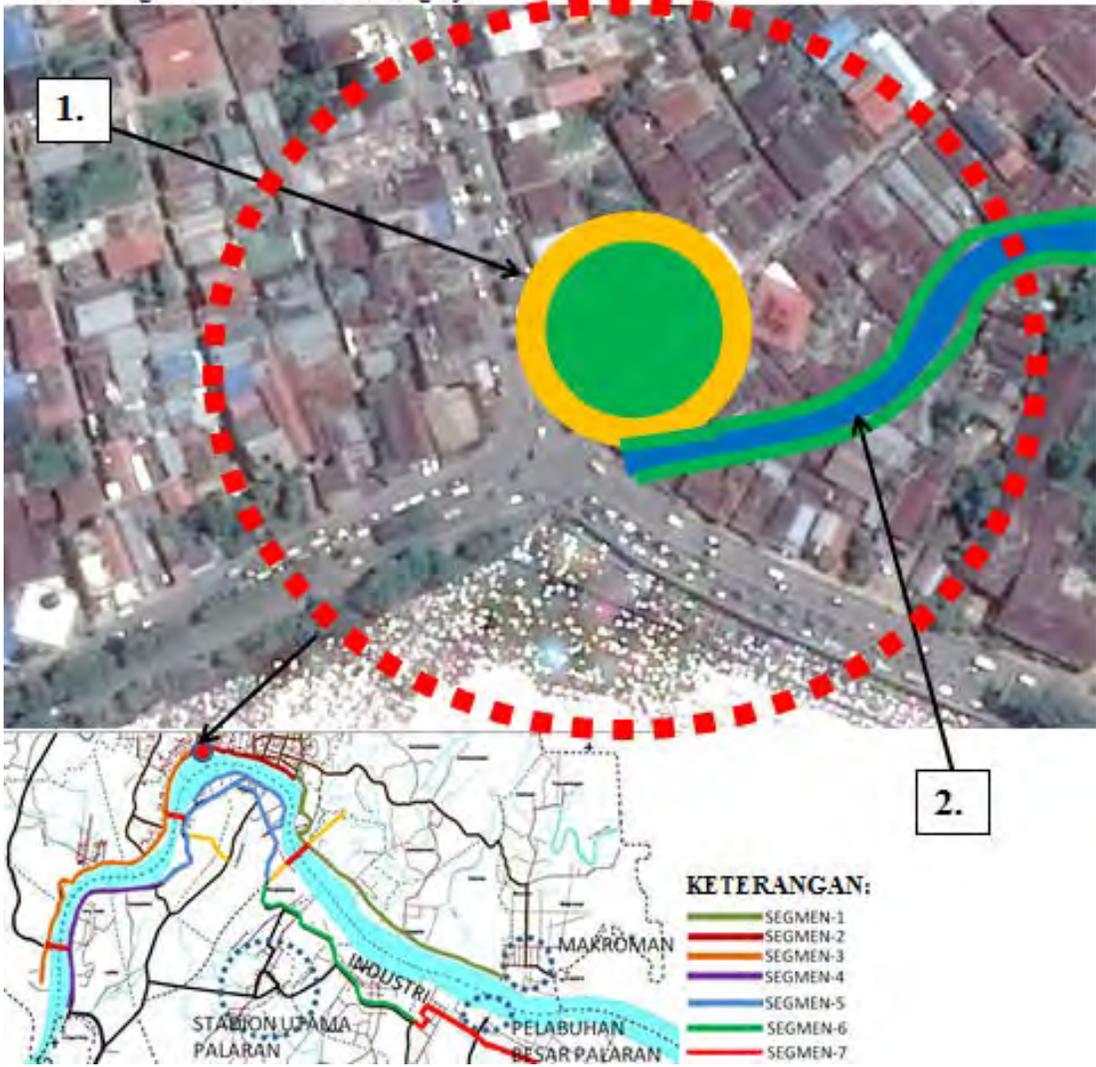
KRITERIA KHUSUS	Tujuan 1 (satu)
2. Perlunya mempertimbangkan alternatif pengganti rencana perletakan jembatan baru (jembatan no.4) pada segmen 1,6 dan 7 agar dapat menonjolkan karakter kota Samarinda sebagai kota sungai.	
KONSEP DESAIN	Tujuan 1 (satu)
Menciptakan lingkungan yang harmonis pada segmen 1,6 dan 7 agar dapat menonjolkan karakter kota Samarinda sebagai kota sungai dan penyatuan integrasi keterhubungan antar jalan pada koridor sungai dengan jembatan yang sudah ada.	

1. Mengefektifkan sebagian jalan di segmen-1 menjadi jalan utama terkecuali bagi kendaraan berat.
2. Keterhubungan daerah Makroman pada segmen-1 dengan kawasan pelabuhan besar Palaran pada segmen-7 yang difasilitasi dengan penambahan dermaga penumpang.

KEY PLAN





KRITERIA KHUSUS	Tujuan 1 (satu)
<p>3. Perlunya menata kembali dan mempertimbangkan alternatif pengganti rencana penempatan fly over pada daerah pertemuan segmen-1 dengan segmen-3 yaitu di persimpangan jalan Selamat Riyadi, jl. Martadinata dan jl.P Suryanata.</p>	
KONSEP DESAIN	Tujuan 1 (satu)
<p>Menciptakan keserasian lingkungan pada daerah pertemuan segmen-1 dengan segmen-3 yaitu di persimpangan jalan Selamat Riyadi, jl. Martadinata dan jl.P Suryanata. Lokasi ini punya karakteristik jalan dan ruang luarnya dengan adanya areal permukiman, pertemuan antar 3 (tiga) jalan dan sungai Mahakam dengan anak sungainya. Pada lokasi ini bisa lebih dioptimalkan penataan fisik kotanya dan mengatur sirkulasi kendaraan untuk menunjukkan kota Samarinda mempunyai ciri khas sebagai kota sungai.</p>	
ARAHAN DESAIN	Tujuan 1 (satu)
<p>Pengaturan bentuk sirkulasi pertemuan segmen-1 dengan segmen-2.</p>	
 <p>KETERANGAN:</p> <ul style="list-style-type: none"> — SEGMENT-1 — SEGMENT-2 — SEGMENT-3 — SEGMENT-4 — SEGMENT-5 — SEGMENT-6 — SEGMENT-7 	

KEY PLAN.



1. Penataan sirkulasi dengan model bentuk lingkaran untuk mengatur sirkulasi arah putar balik dan meminimalisasi cross circulation agar tidak terjadi kemacetan lalu-lintas.
2. Memanfaatkan posisi letak anak sungai agar terdapat karakteristik koridor dalam mengatur posisi letak sirkulasi terhadap arah putar balik, penetapan garis sempadan sungai agar permukiman tidak berada diatas sungai dan tidak membelakanginya.



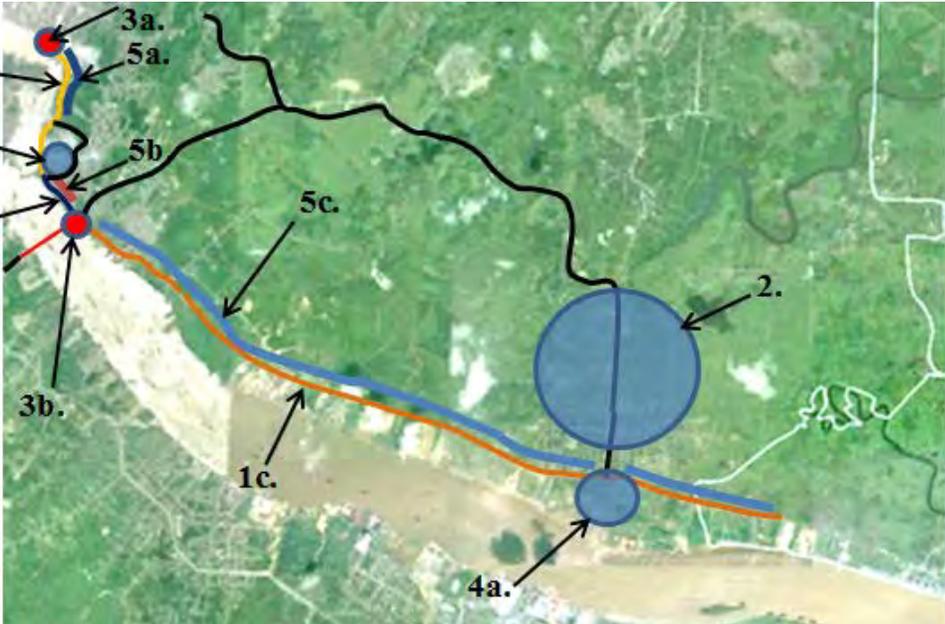
6.3.2. Konsep Desain dan Arahan Desain Tujuan 2 (dua).

Berkenaan dengan tujuan ke2 (dua) mengenai identitas kota melalui pengaturan elemen fisik kota dan fasad bangunannya, maka konsep desain dan arahan desain dibuat pada tabel berikut ini.

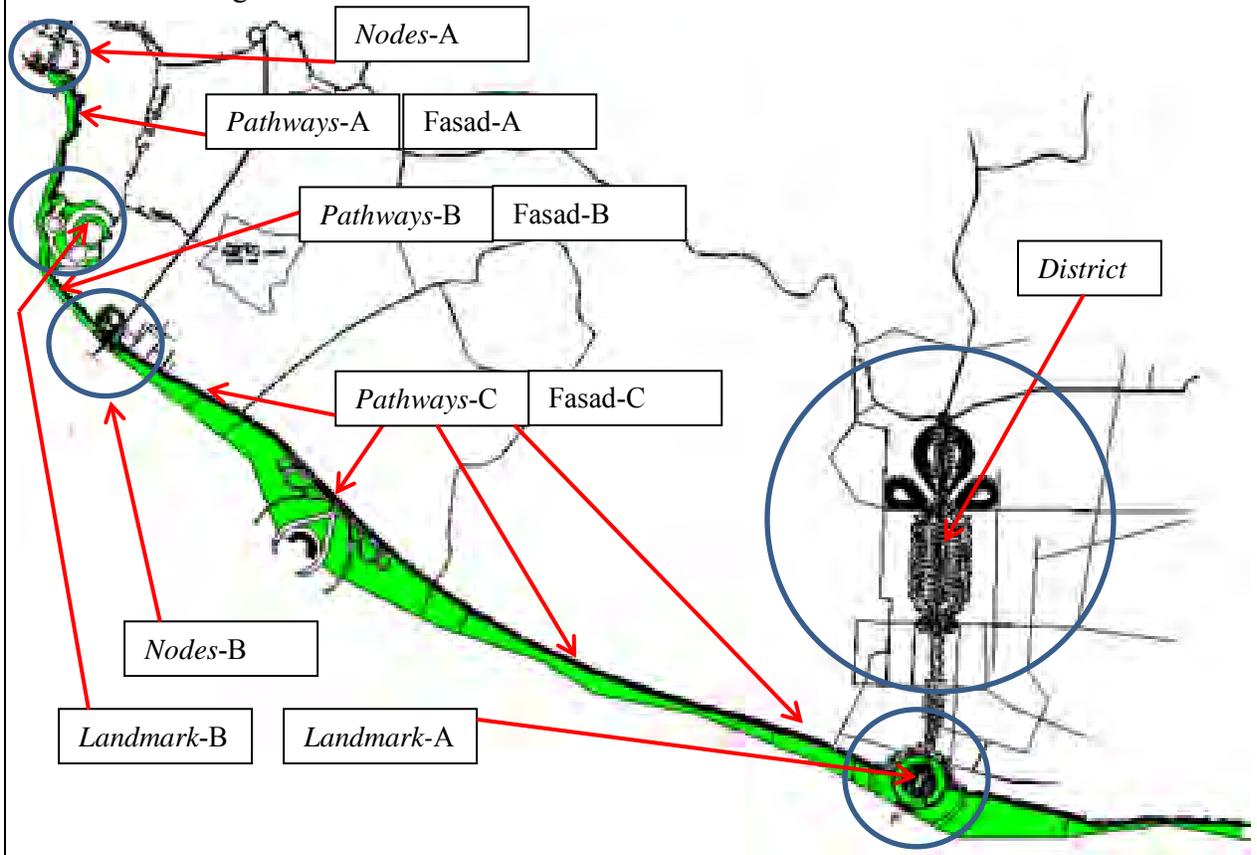
Tabel 6.2. Konsep desain dan arahan desain untuk tujuan ke 2, yaitu:

KRITERIA KHUSUS	Tujuan 2 (dua)
<ol style="list-style-type: none">1. Pengaturan Elemen Fisik Kota. Perlunya membuat bentukan elemen kota yang bisa menunjukkan identitas kota terhadap kegiatan sungai, penanda dan pengarah jalan untuk destinasi.2. Fasad bangunan. Perlunya mengatur bentukan fisik bangunan yang belum tertata dengan bentuk modern yang dipadukan dengan bentukan arsitektur lokal sebagai bentukan yang mempunyai identitas.	
KONSEP DESAIN	Tujuan 2 (dua)
<ol style="list-style-type: none">1. Elemen fisik kota. Secara keseluruhan tercipta lingkungan yang memberikan kesan harmonis, komunikatif dan aktif karena karakteristik pada koridor sungai merupakan perpaduan antara areal jasa-perdagangan dengan perkantoran, perumahan dan permukiman.2. Fasad bangunan. Menciptakan kesan bentuk yang harmonis dengan penyetaraan bentukan arsitektur lokal pada ciri khas atap.	
ARAHAN DESAIN	Tujuan 2 (dua)
<ol style="list-style-type: none">1. Elemen fisik kota. Secara keseluruhan untuk konsep harmonis, komunikatif dan aktif diterapkan pada semua bagian elemen kota yang berpotensi untuk mendapatkan identitas kota yang berada pada 7 (tujuh) segmen terkait.2. Fasad bangunan. Secara keseluruhan untuk konsep harmonis diterapkan pada beberapa bagian fasad bangunan yang berpotensi untuk mendapatkan identitas kota yang berada pada 7 (tujuh) segmen terkait.	

Tabel 6.3. Arahannya desain segmen-1 untuk tujuan ke 2.

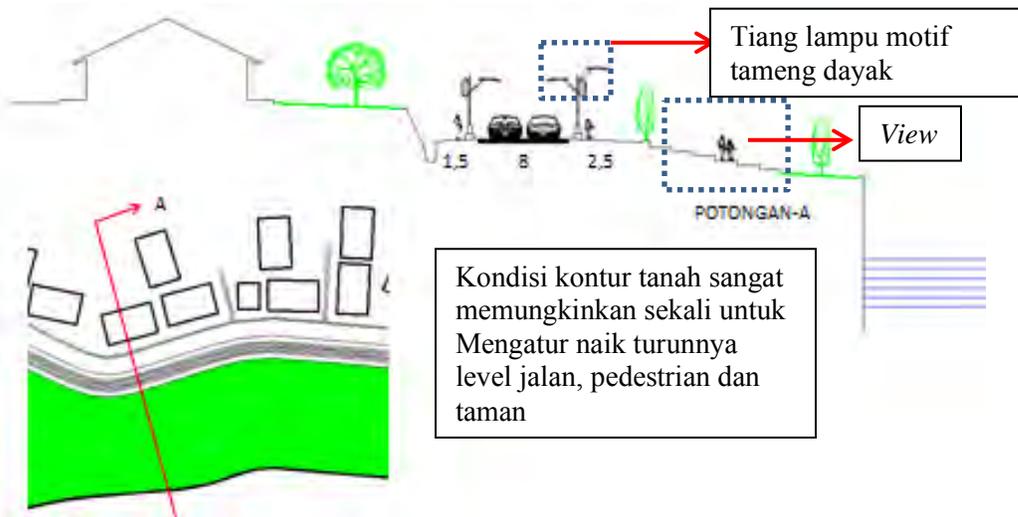
ARAHAN DESAIN	Tujuan 2 (dua)
Segmen-1.	
ELEMEN FISIK KOTA	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kesan harmonis diterapkan pada penataan fisik pada <i>pathways</i> yang dibedakan lebar jalannya untuk jl. Lumba-lumba (1a), jl. Cumi-Cumi sampai jembatan Mahkota II (no.3)(1b) dan jl. Cumi-Cumi setelah jembatan sampai menuju daerah Makroman (1c) sesuai dengan kondisi topografi, fungsi dan peruntukan jalannya. 2. Kesan komunikatif diterapkan pada penataan tata letak kawasan atau <i>district</i> Makroman sebagai perkantoran provinsi yang bisa memberikan bentuk tata letak dan fasad bangunan yang mengadopsi budaya daerah dan berarsitektur lokal agar berkesan komunikatif. 3. Kesan komunikatif diterapkan pada penataan <i>nodes</i> pada pertemuan jalan pada segmen 1-2(3a) dan pertemuan jalan dengan jembatan Mahkota II (3b). 4. Kesan aktif diterapkan pada penataan fisik pada bagian tepi sungai dengan menciptakan <i>landmark</i> baru pada kawasan Makroman (4a) agar memberi kesan komunikatif dan kawasan eks. pabrik <i>plywood</i> (4b) agar memberi kesan rekreatif. 	
FASAD BANGUNAN	
<ol style="list-style-type: none"> 5. Pengaturan fasad bangunan yang harmonis dengan perbedaan karakternya pada koridor sungai sepanjang jl.Lumba-Lumba (5a), jl. Cumi-Cumi sampai jembatan Mahkota II (no.3) dengan fungsi sebagai permukiman (5b) dan jl. Cumi-cumi setelah jembatan sampai Makroman yang berfungsi sebagai areal perumahan dan jasa (5c). 	
	

Tatanan Fisik Segmen-1.



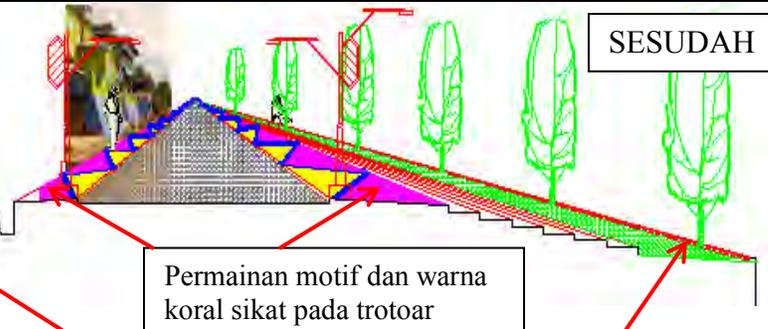
Elemen Fisik Kota-Pathways.

Rencana type-A.



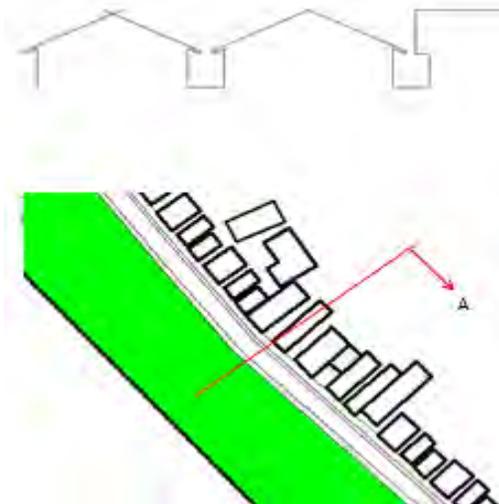


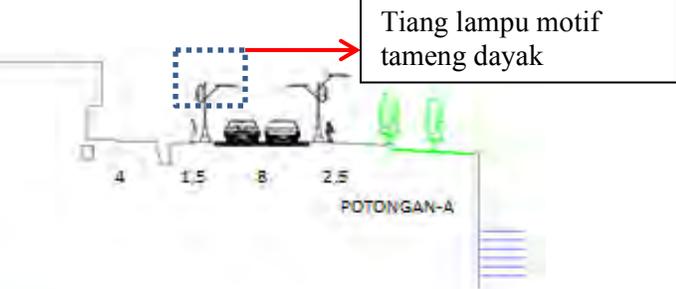
SEBELUM



SESUDAH

Rencana type-B



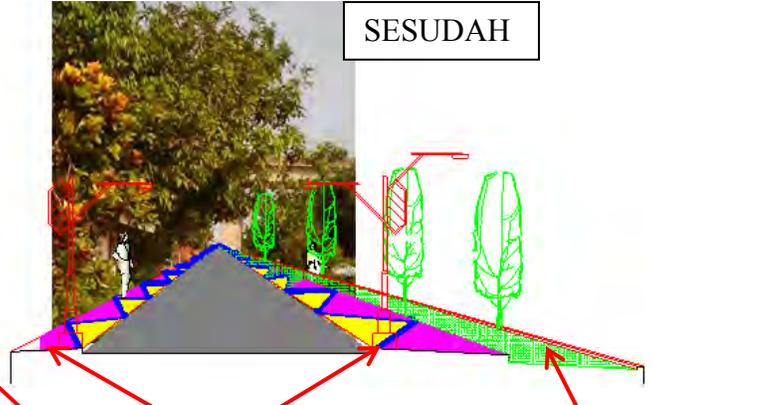


Tiang lampu motif tameng dayak

Kondisi level rumah dan jalan yang hampir rata dan selisih tinggi muka air sungai yang kurang tinggi tidak dapat mengatur naik turunnya level ruang terbuka secara maksimal.



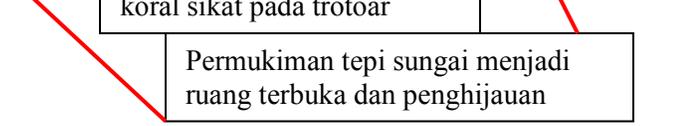
SEBELUM



SESUDAH

Rencana type-B

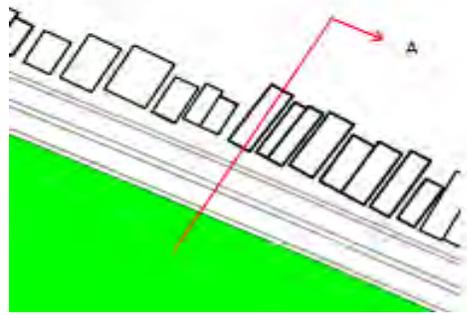




Tiang lampu motif tameng dayak

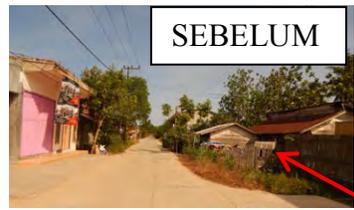
Kondisi level rumah dan jalan yang hampir rata dan selisih tinggi muka air sungai yang kurang tinggi tidak dapat mengatur naik turunnya level ruang terbuka secara maksimal.

Rencana type-C



Kondisi jalan yang direncanakan menjadi 2 (dua) jalur perlu diatur gsb yang diperuntukkan ruko/rukan mengingat kondisi kedepan daerah ini akan menjadi areal jasa dan perdagangan

SESUDAH



Permainan motif dan warna koral sikat pada trotoar untuk 2 (dua) jalur

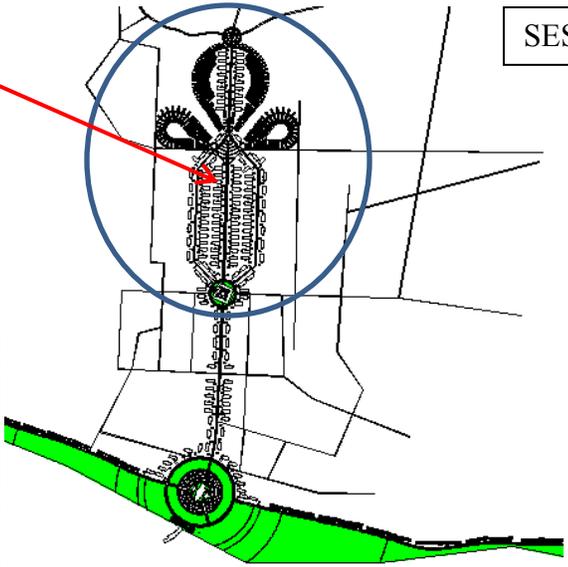
Permukiman tepi sungai menjadi ruang terbuka dan penghijauan

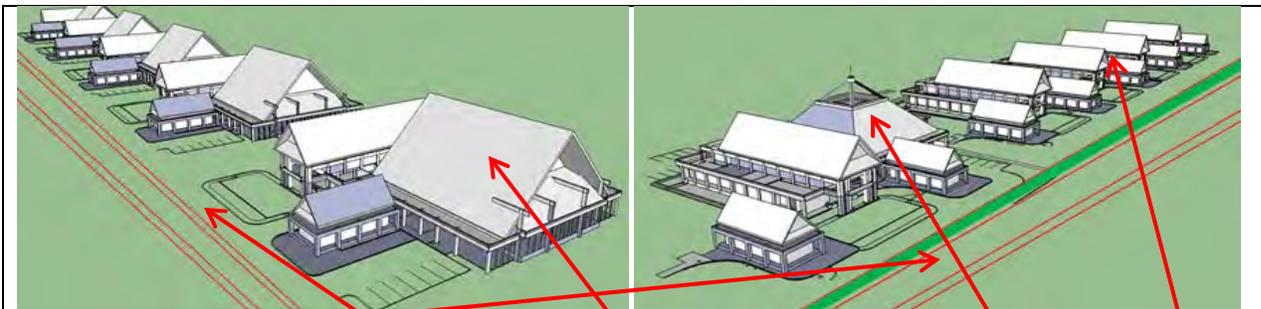
Elemen Fisik Kota-District.

District atau kawasan kantor Provinsi pada daerah Makroman menjadi area perkantoran dan perumahan pegawai atau permukiman yang mendukung kegiatan tersebut

SESUDAH

SEBELUM





Daerah Makroman menjadi kawasan perkantoran Provinsi yang spesifik dengan menonjolkan tipikal arsitektur lokal dan pengembangan bentuknya dalam susunan bangunan kantor dinas dan bangunan pendukungnya, difasilitasi dengan jalan utama 2 (dua) jalur

Pengembangan bentuk untuk Ruang Pelayanan terpadu

Pengembangan bentuk untuk Ruang Serba Guna

Kantor Dinas dengan bentuk dasar Arsitektur lokal

Elemen Fisik Kota-*Nodes*.

Penataan fisik *nodes*-A pada pertemuan segmen 1-2.



SEBELUM

Kelenteng Tempekong

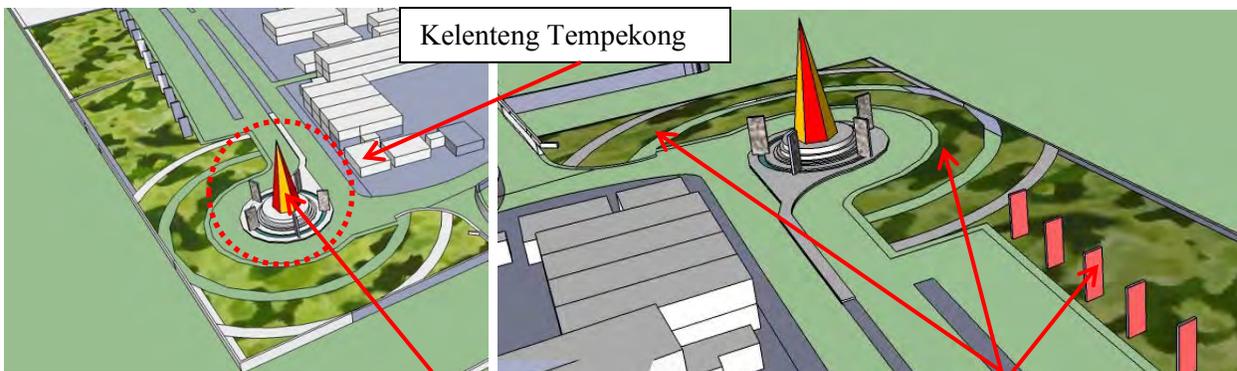
SESUDAH

Lokasi pelabuhan lama dipindahkan menjadi ruang terbuka dan penghijauan

Pengolahan *nodes*

Jalan pada segmen-2

Jalan pada segmen-1

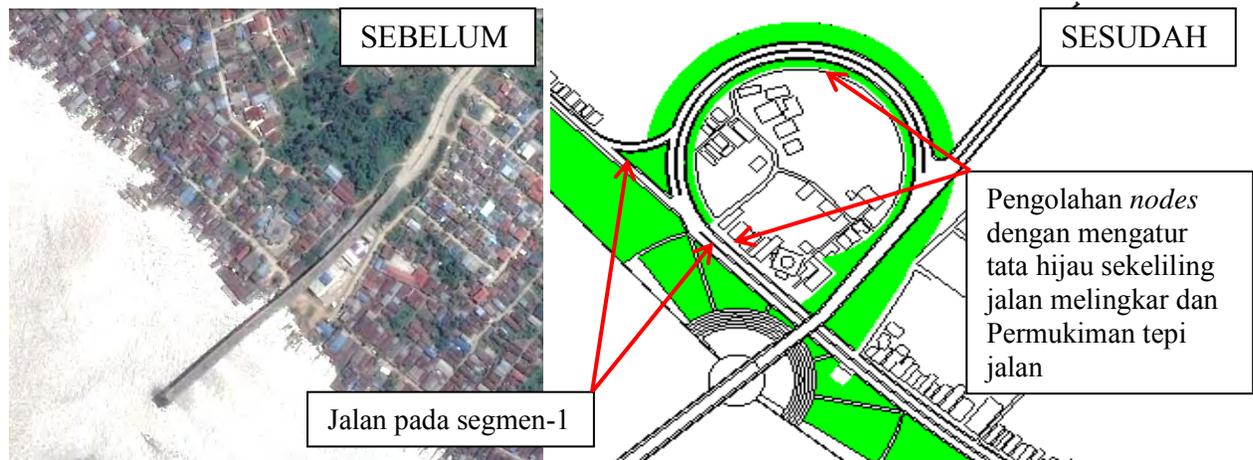


Kelenteng Tempekong

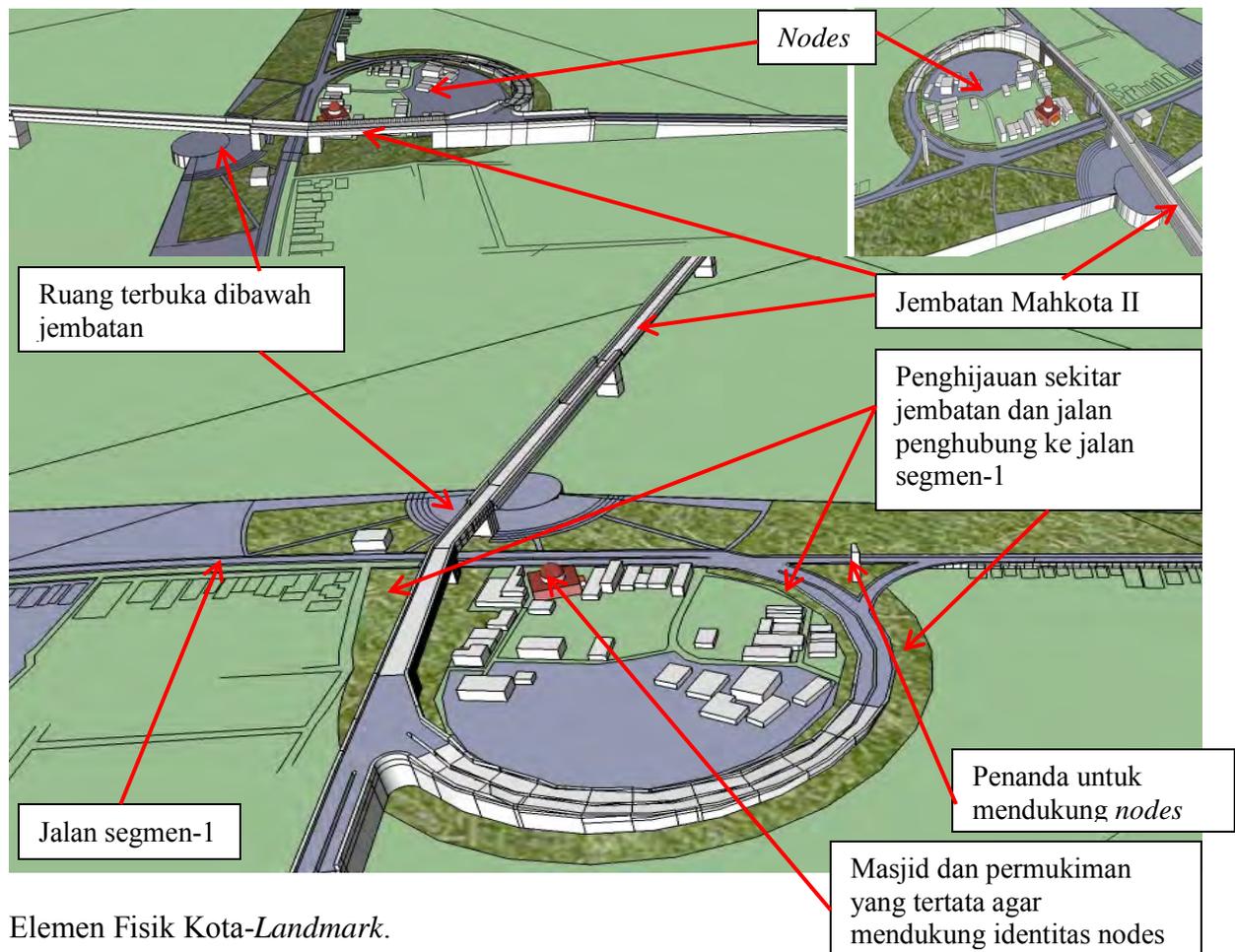
Pengolahan *nodes*, memberikan identitas adanya kegiatan pada waktu tertentu pada kelenteng Tempekong.

Penghijauan dan pengolahan lansekaping untuk mendukung *nodes*.

Penataan fisik *nodes*-B pada pertemuan jembatan Mahkota II dan jalan pada segmen-1.

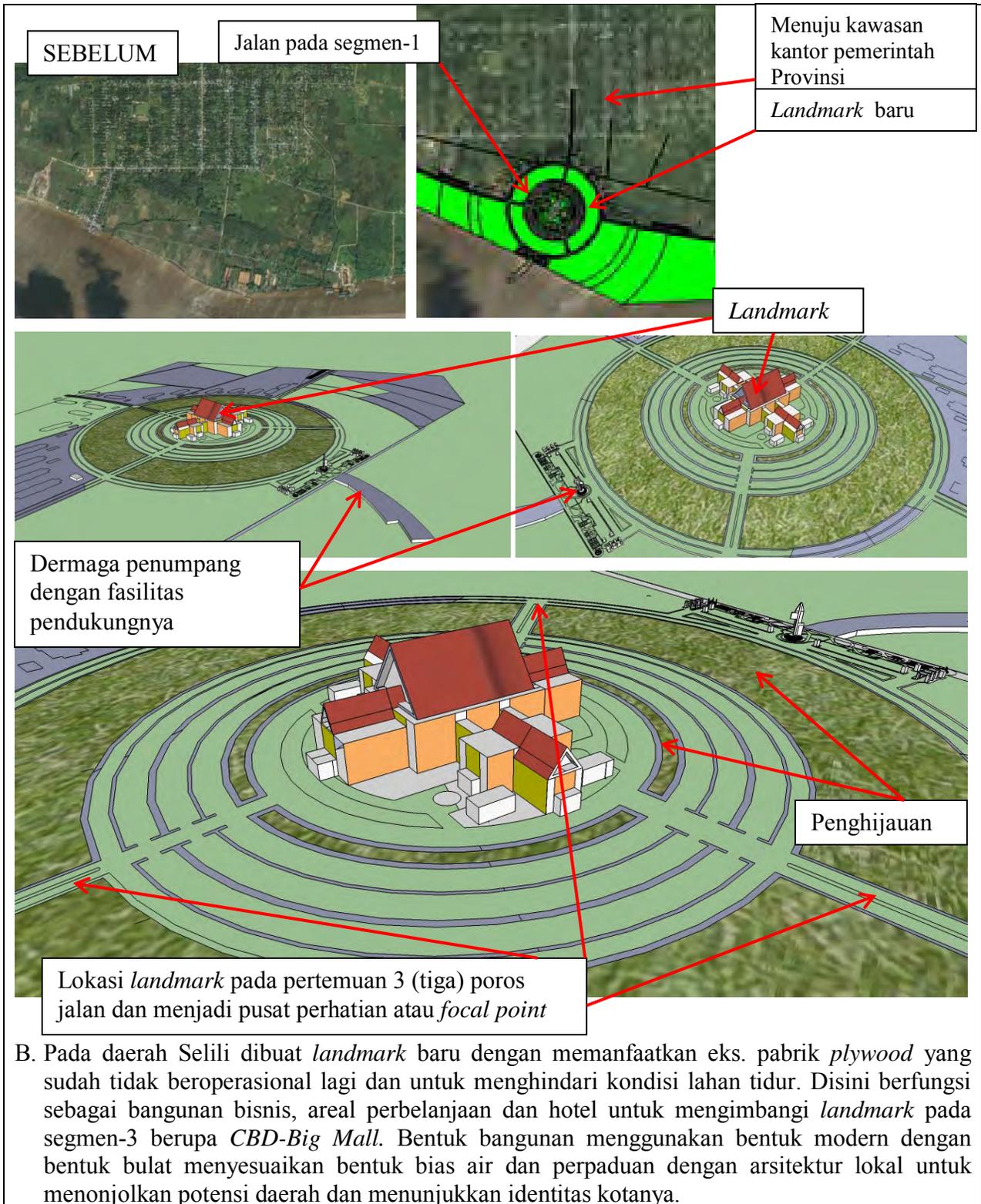


Penataan fisik *nodes*-B pada pertemuan jembatan Mahkota II dan jalan pada segmen-1.



Elemen Fisik Kota-Landmark.

A. Pada daerah Makroman sebagai kawasan kantor pemerintah provinsi perlu dibuat *landmark* baru yang berfungsi sebagai tanda pengenal wilayah untuk masuk pada kawasan kegiatan spesifik tersebut ditandai dengan adanya bangunan kantor pusat provinsi bentuk arsitektur lokal untuk mewakili identitas kotanya.



SEBELUM

Bangunan eks. pabrik plywood

Penghijauan lingkungan bangunan

Landmark baru

SESUDAH

Perpaduan bentuk modern pada bentuk bulat mengikuti karakter bentuk bias pada tetesan air

Tepi sungai

Penggunaan warna kontras agar bisa dilihat dari jauh

Landmark dibagi dalam 3(tiga) bangunan

Penerapan arsitektur lokal pada atap dan bentuk bangunan persegi yang memanjang

Fasad bangunan.

Fasad-A.

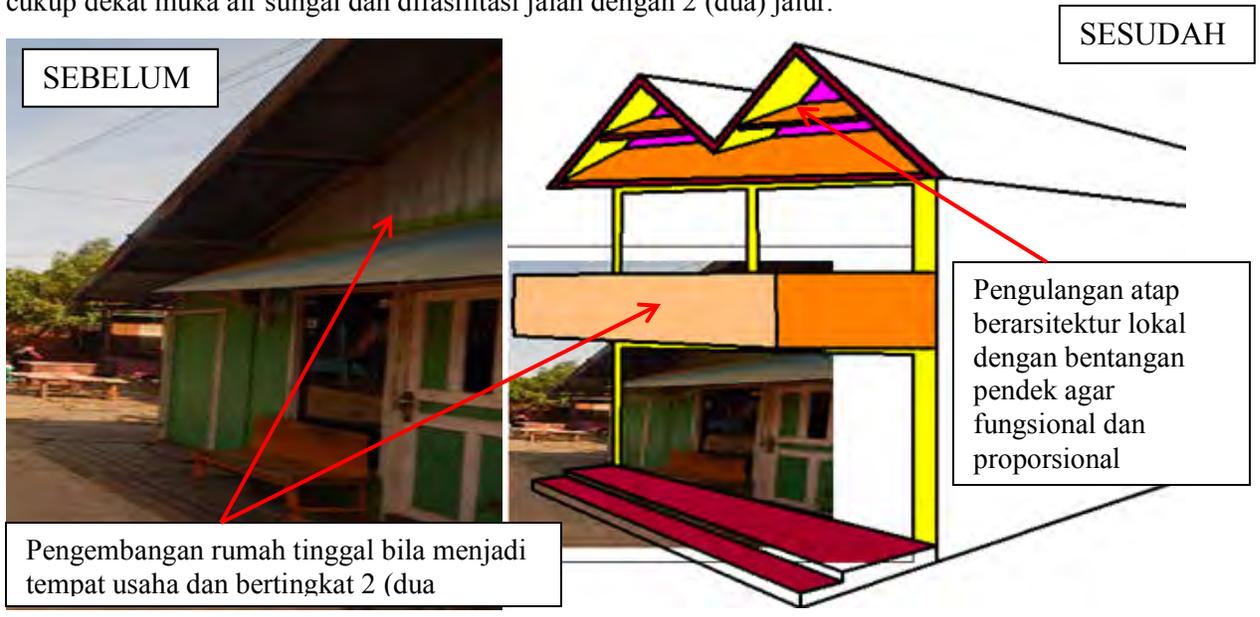
Berada pada lokasi tanah yang cukup tinggi dengan muka air sungai, sehingga pandangan ke arah sungai cukup bagus dan demikian pula sebaliknya.



Berada pada daerah permukiman dengan jarak yang cukup dekat muka air sungai.

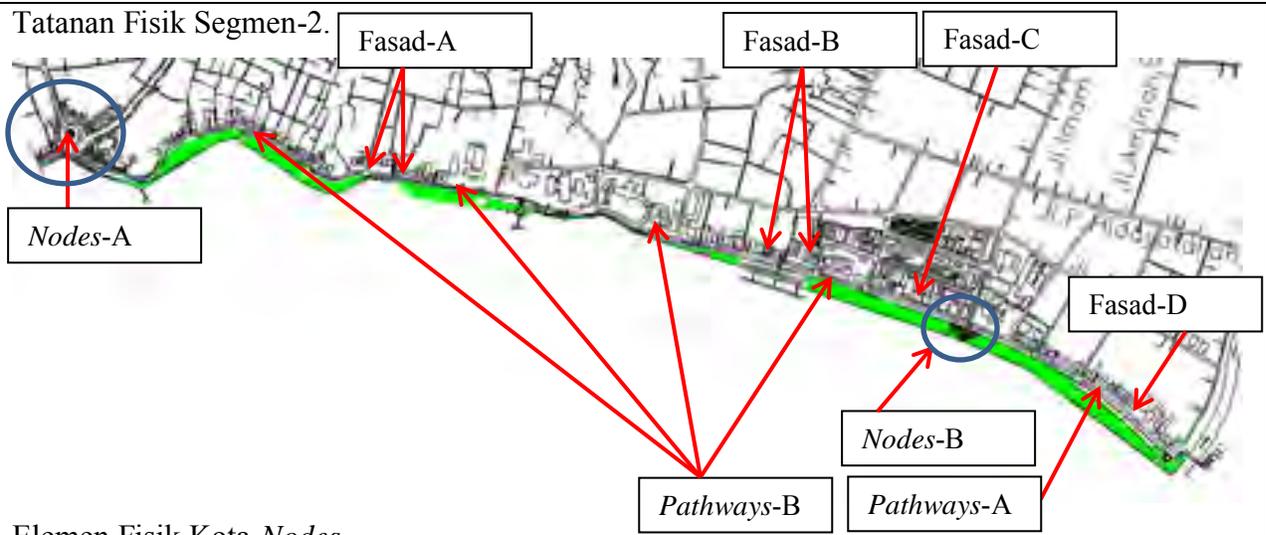


Berada pada daerah pengembangan permukiman menjadi areal perdagangan dan jasa dengan jarak yang cukup dekat muka air sungai dan difasilitasi jalan dengan 2 (dua) jalur.



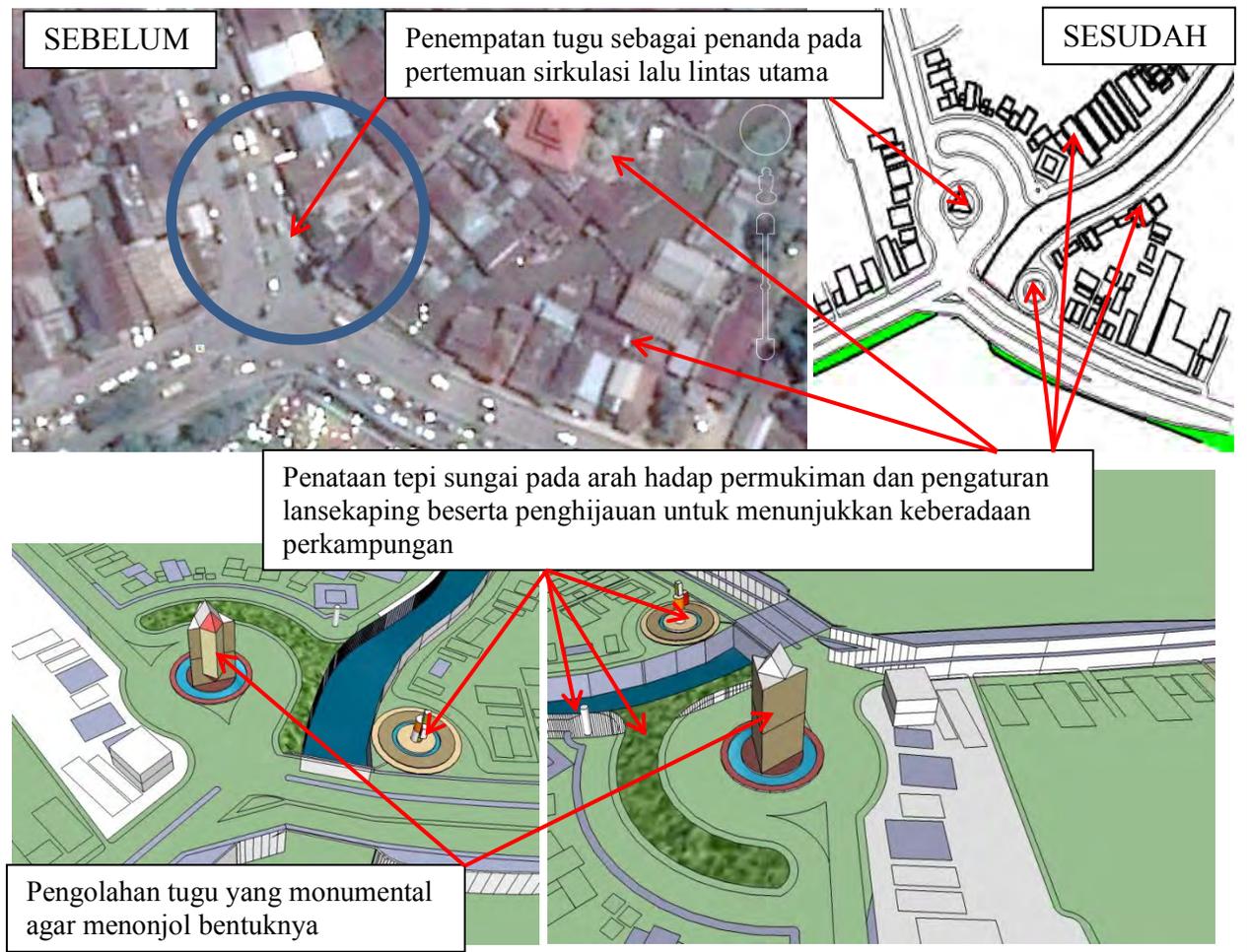
Tabel 6.4. Arahkan desain segmen-2 untuk tujuan ke 2.

ARAHAN DESAIN	Tujuan 2 (dua)						
<p>Segmen-2.</p> <p>ELEMEN FISIK KOTA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kesan harmonis diterapkan pada penataan <i>pathways</i> yang dibedakan karakter fisiknya pada jl. Nahkoda (2a) dan sepanjang jl. Gajah Mada-jl. Martadinata (2b) yang memberi kesan aktif. 2. Kesan komunikatif dan aktif diterapkan dalam bentuk tugu pada penataan <i>nodes</i> yang merupakan penanda masuk dan keluar dari koridor sungai ke bagian wilayah lain di dalam kota pada pertemuan jalan segmen 2-3 (1a) dan pertemuan jl. Gajah Mada dengan jalan menuju kawasan perniagaan Citra Niaga (1b) yang memberi kesan komunikatif. <p>FASAD BANGUNAN</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Kesan harmonis diterapkan pada pengaturan fasad bangunan pada koridor sungai yang cukup berdekatan dengan bangunan spesifik seperti bangunan pemerintah, <i>landmark</i> berupa kantor Gubernur dan Lamin Etam (rumah jabatan Gubernur)(3a), pasar pagi (3b), masjid Raya, pertokoan Citra Niaga (3c) dan kelenteng Tempekong (3d) yang memberi kesan komunikatif. 							
 <p>KETERANGAN:</p> <table border="0"> <tr> <td> Bangunan Pemerintah/<i>Landmark</i></td> <td> Masjid Raya</td> <td> <i>Nodes</i> pertemuan jalan segmen 1-2</td> </tr> <tr> <td> Bangunan Pasar Pagi</td> <td> Kelenteng Tempekong</td> <td> Kawasan pertokoan Citra Niaga</td> </tr> </table>		 Bangunan Pemerintah/ <i>Landmark</i>	 Masjid Raya	 <i>Nodes</i> pertemuan jalan segmen 1-2	 Bangunan Pasar Pagi	 Kelenteng Tempekong	 Kawasan pertokoan Citra Niaga
 Bangunan Pemerintah/ <i>Landmark</i>	 Masjid Raya	 <i>Nodes</i> pertemuan jalan segmen 1-2					
 Bangunan Pasar Pagi	 Kelenteng Tempekong	 Kawasan pertokoan Citra Niaga					



Elemen Fisik Kota-Nodes.

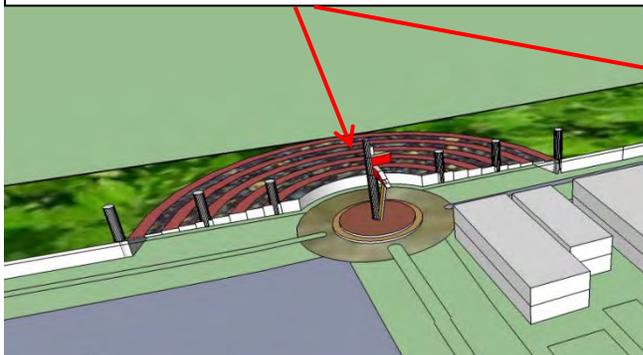
Penataan fisik *nodes-A* pada pertemuan segmen 2-3.



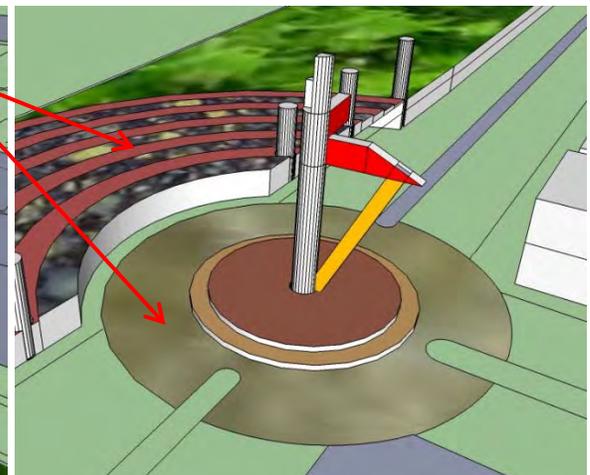
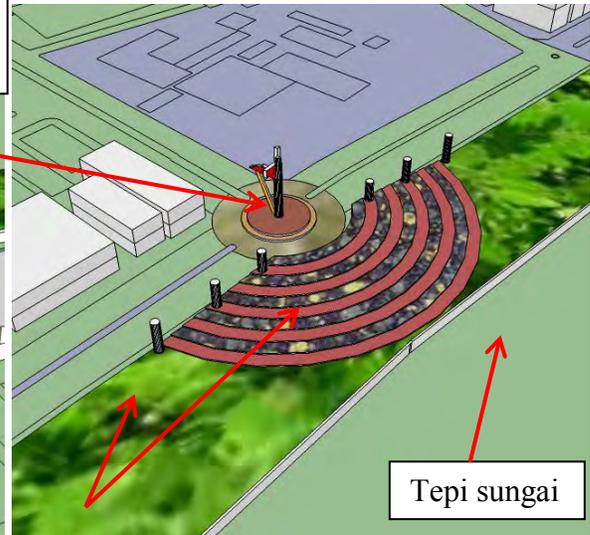
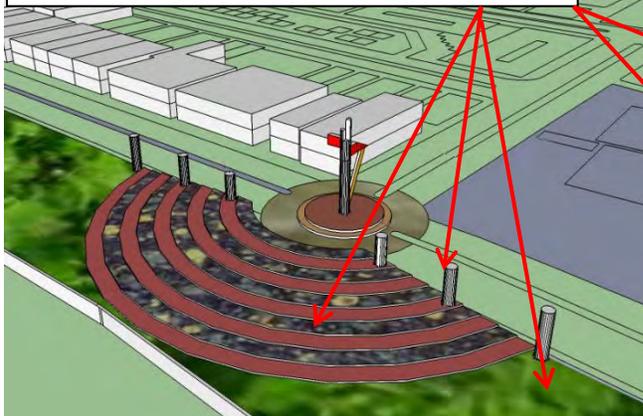
Penataan fisik *nodes-B* pada pertemuan jl. Gajah Mada (kiri) dan jl. Nahkoda (kanan).

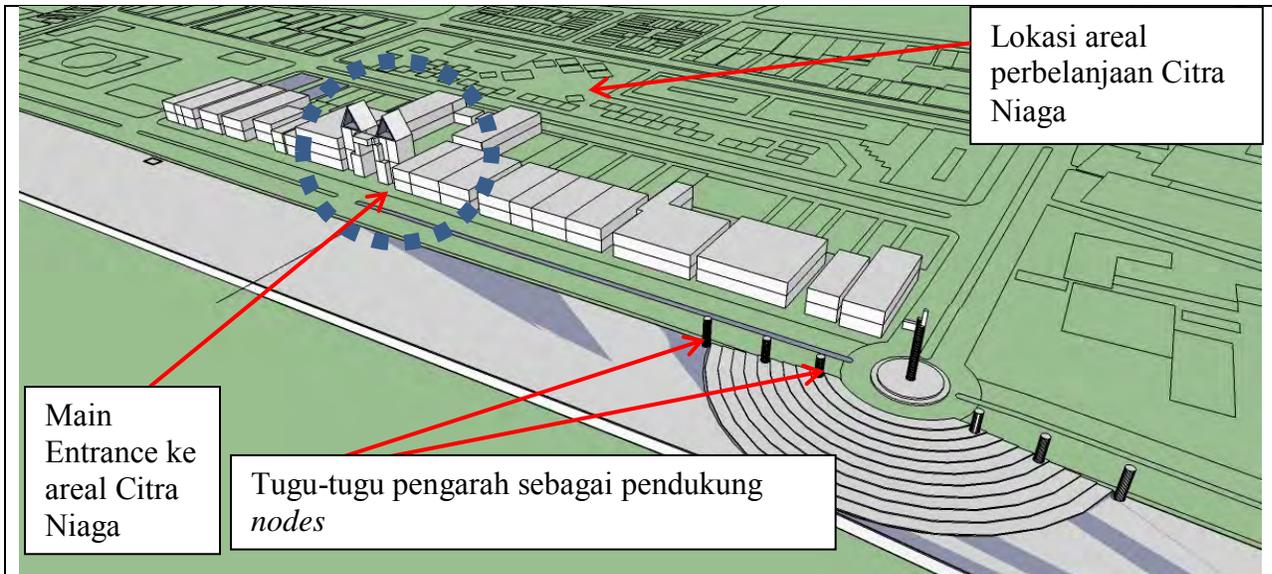


Pengolahan tugu agar menonjol bentuknya sebagai penanda untuk menunjukkan arah pada kawasan Citra Niaga



Pengolahan lansekap, penghijauan dan tekstur jalan untuk mengurangi kecepatan kendaraan dan untuk memperkuat identitas *nodes*

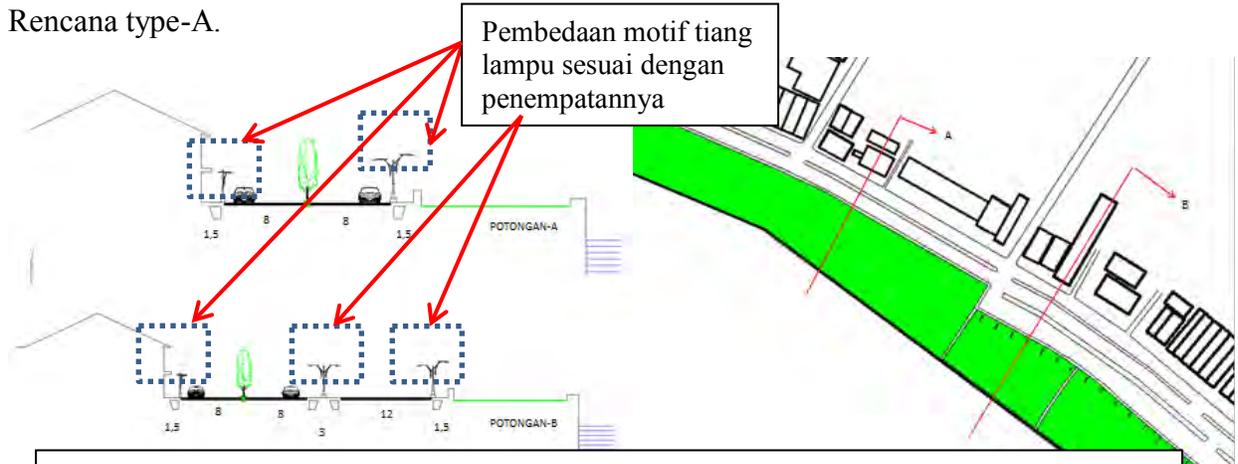




Pada *nodes*-B ini mempunyai fungsi sebagai penunjuk arah terhadap adanya daerah tujuan atau destinasi berupa areal perbelanjaan Citra Niaga. Juga didukung dengan pengaturan sebagian fasad bangunan yang berada pada koridor sungai agar menjadi main entrance ke areal tersebut, meskipun lokasinya agak jauh dengan koridor sungai namun pengolahan *nodes* Dibantu dengan tugu-tugu pengarah dimaksudkan untuk menyatukan areal perniagaan menjadi satu kesatuan dengan koridor terkait.

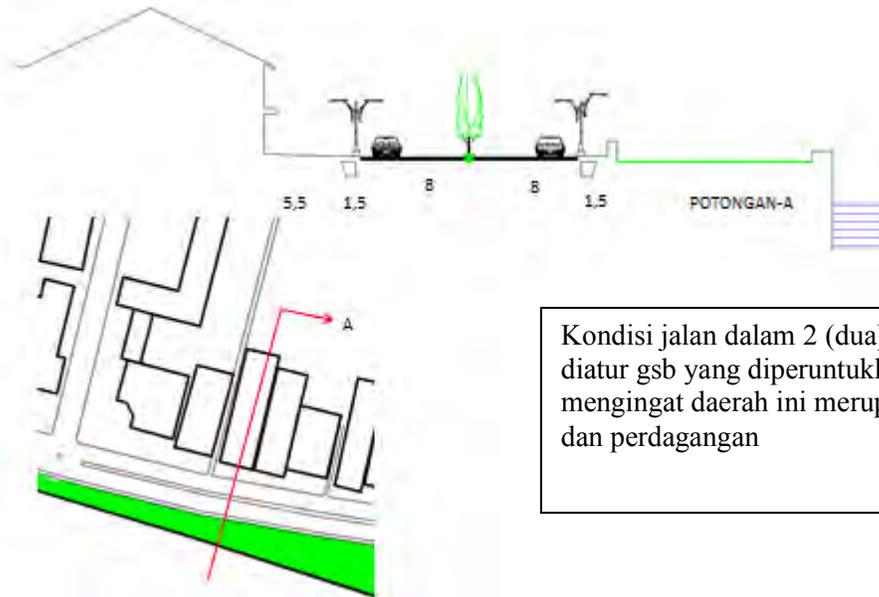
Elemen Fisik Kota-Pathways.

Rencana type-A.



Pada type-A ada 2 (dua) kondisi jalan yang direncanakan berbeda yaitu untuk 2 (dua) jalur dan untuk 3 (tiga) jalur yang dekat dengan areal *nodes* pertemuan segmen-1,2 dengan menyediakan tempat parkir kendaraan yang cukup leluasa untuk mengembangkan daerah ini menjadi tempat kegiatan publik karena adanya kelenteng Tempekong yang menjadi ramai pada saat hari raya Imlek

Rencana type-B.

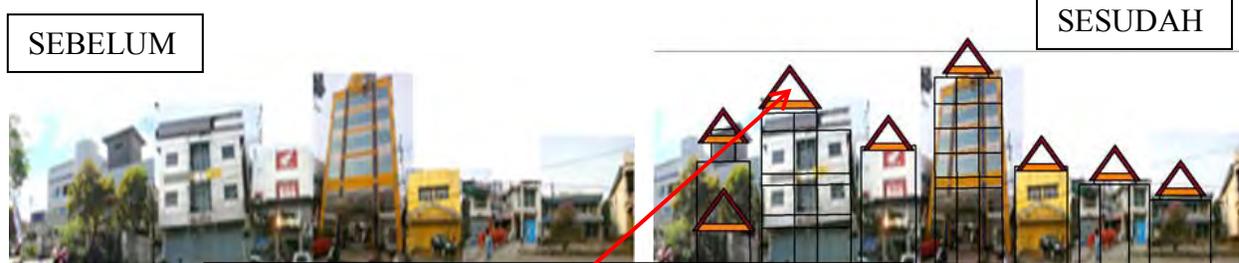


Kondisi jalan dalam 2 (dua) jalur perlu diatur gsb yang diperuntukkan ruko/rukan mengingat daerah ini merupakan areal jasa dan perdagangan

Fasad Bangunan

Fasad-A.

Berada pada lokasi dekat bangunan pemerintahan.



Penyesuaian atap berarsitektur lokal agar tercapai identitas dan irama skyline yang harmonis

Fasad-B.

Berada pada lokasi berdekatan dengan fasilitas umum berupa pasar pagi.



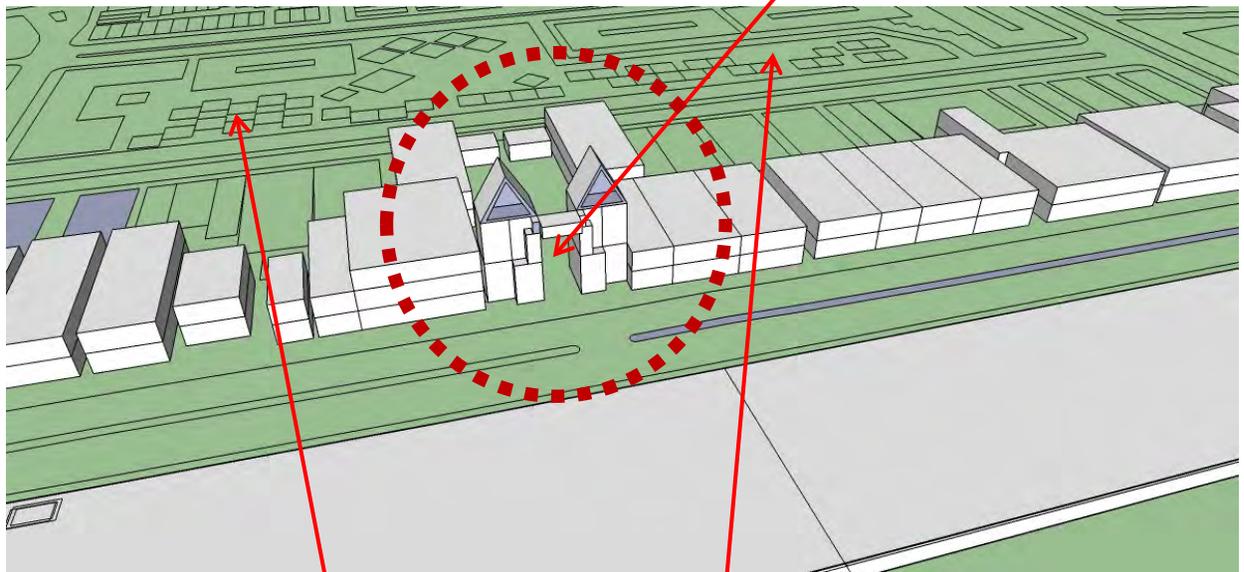
Penyesuaian atap berarsitektur lokal dan pemakaian atap tropis untuk atap dak yang cukup panjang agar tidak monoton

Fasad-C.

Berada pada lokasi yang berdekatan dengan kawasan pertokoan Citara Niaga.



Penyesuaian atap berarsitektur lokal dan pengaturan bidang fasad pada entrance ke Citra Niaga



Areal perbelanjaan Citra Niaga di belakang koridor sungai

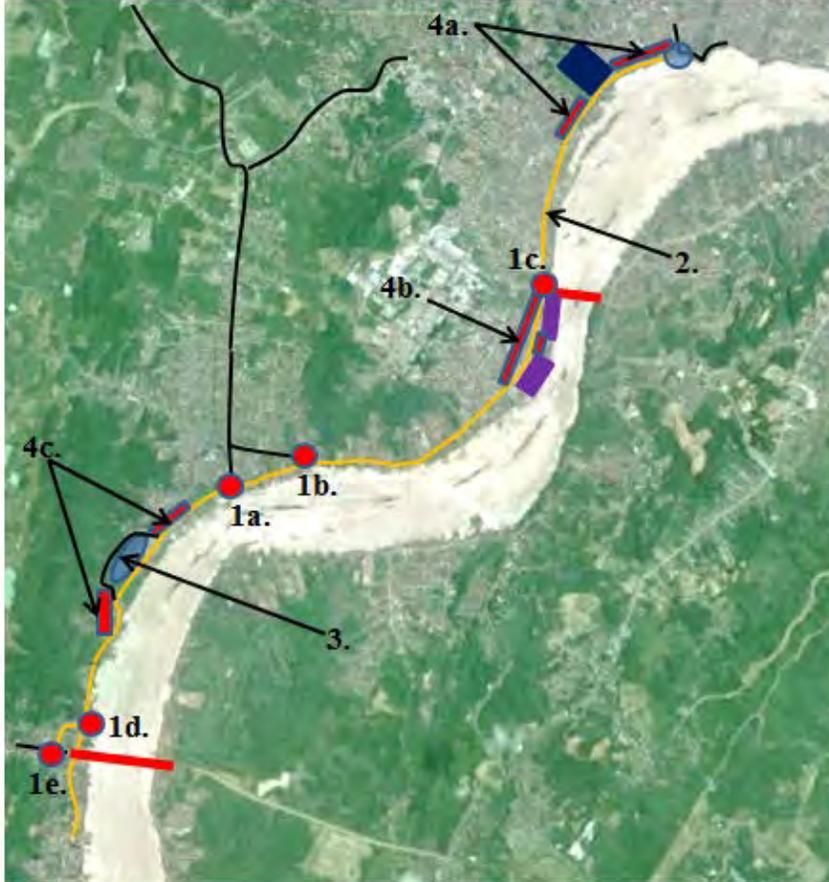
Fasad-D.

Berada pada lokasi dekat dengan bangunan kelenteng Tempekong.

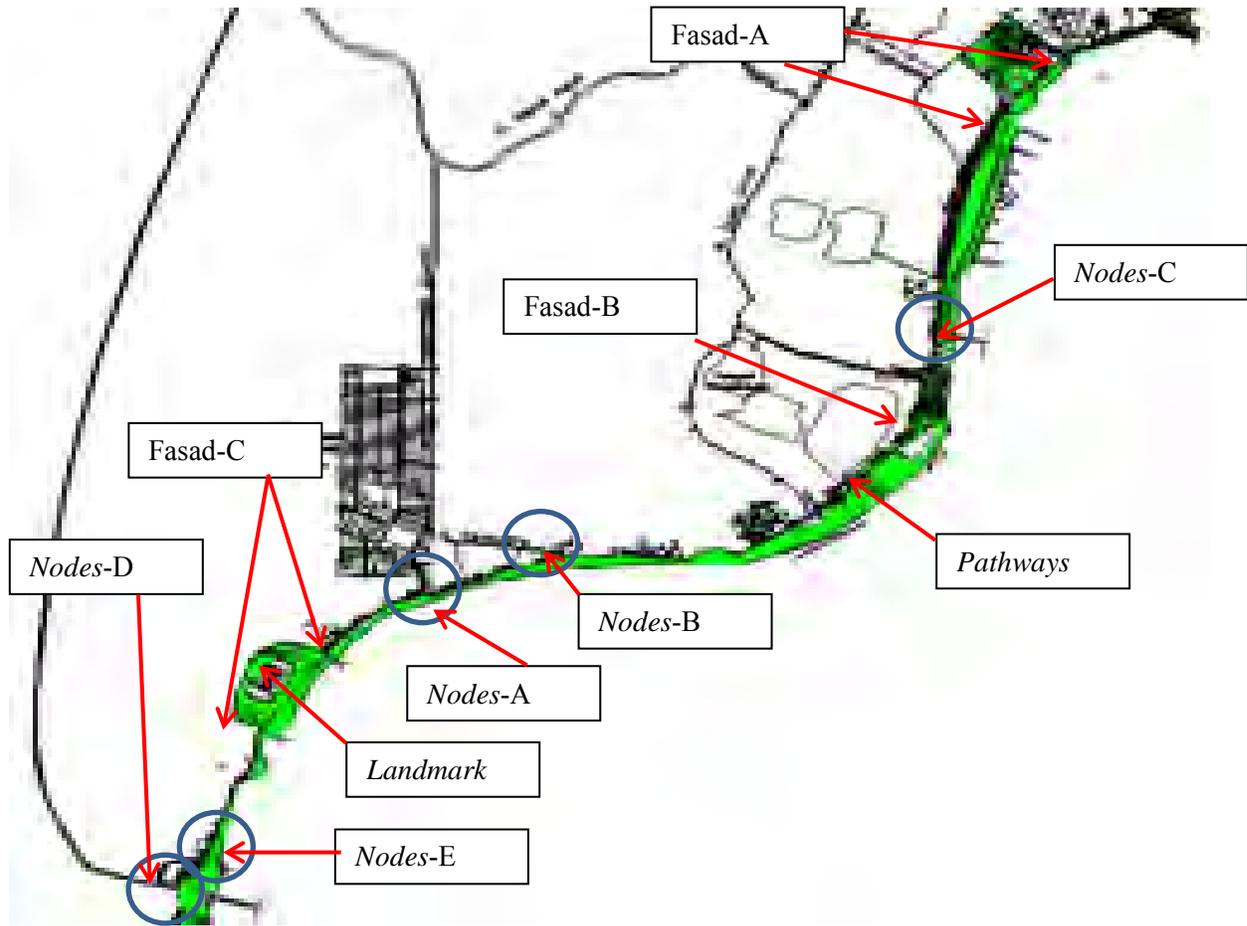


Penyesuaian atap berarsitektur lokal dan pengaturan warna bidang fasad menyesuaikan atap kelenteng

Tabel 6.5. Arahannya desain segmen-3 untuk tujuan ke 2.

ARAHAN DESAIN	Tujuan 2 (dua)				
<p>Segmen-3.</p>					
<p>ELEMEN FISIK KOTA</p>					
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kesan harmonis diterapkan pada penataan <i>pathways</i> dengan karakter yang sama untuk semua jalan pada koridor sungai. 2. Kesan komunikatif diterapkan pada bentuk tugu pada penataan <i>nodes</i> sebagai penanda arah destinasi pada areal perumahan (1a), areal permukiman (1b), areal jembatan Mahakam kembar (1c) dan arah jembatan Mahulu (no.1)(1d,1e) yang memberi kesan komunikatif. 3. Kesan aktif diterapkan pada penataan fisik pada bagian tepi sungai dengan menciptakan <i>landmark</i> baru pada bangunan eks. pabrik <i>plywood</i>. 					
<p>FASAD BANGUNAN</p>					
<ol style="list-style-type: none"> 4. Kesan harmonis diterapkan pada penataan fasad toko maupun ruko-ruko pada koridor sungai agar sesuai dengan lingkungannya untuk yang dekat dengan bangunan <i>Islamic Centre</i> (4a) yang memberi kesan aktif, <i>CBD-Big Mall</i> yang memberi kesan atraktif (4b) dan areal <i>landmark</i> yang baru (4c) yang memberi kesan komunikatif. 					
					
<p>KETERANGAN:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; border: none;"> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: blue; margin-right: 5px;"></div> Bangunan <i>Islamic Centre</i> </div> </td> <td style="width: 50%; border: none;"> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: purple; margin-right: 5px;"></div> Bangunan <i>CBD-Big Mall</i> </div> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="border: none; text-align: center;"> <div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; border: 1px solid blue; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></div> <i>Nodes</i> pertemuan jalan segmen 2-3 </div> </td> </tr> </table>		<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: blue; margin-right: 5px;"></div> Bangunan <i>Islamic Centre</i> </div>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: purple; margin-right: 5px;"></div> Bangunan <i>CBD-Big Mall</i> </div>	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; border: 1px solid blue; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></div> <i>Nodes</i> pertemuan jalan segmen 2-3 </div>	
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: blue; margin-right: 5px;"></div> Bangunan <i>Islamic Centre</i> </div>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: purple; margin-right: 5px;"></div> Bangunan <i>CBD-Big Mall</i> </div>				
<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; border: 1px solid blue; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></div> <i>Nodes</i> pertemuan jalan segmen 2-3 </div>					

Tatanan Fisik Segmen-3.



Elemen Fisik Kota-Nodes.

Penyelesaian *nodes-A* sebagai penanda masuk ke perumahan Loa Bakung.



Penyelesaian *nodes*-B sebagai penanda masuk ke permukiman Loa Bakung.

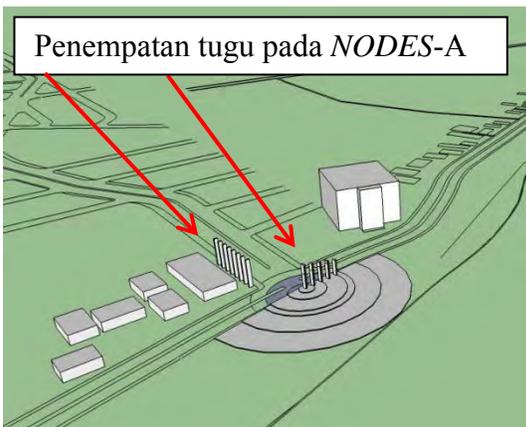
Pengaturan *nodes* dalam bentuk tugu dan taman

SEBELUM

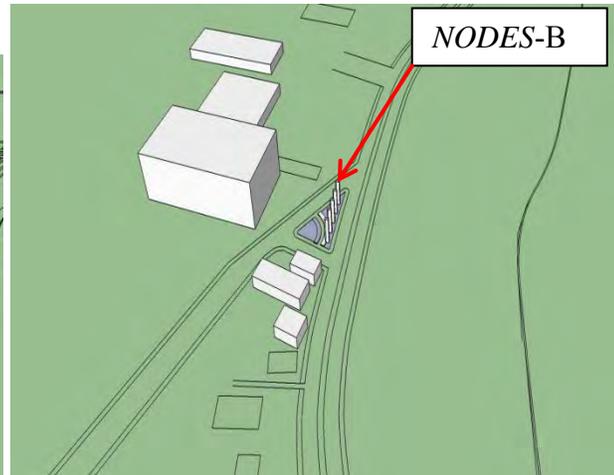


Alokasi permukiman untuk penghijauan

Penempatan tugu pada *NODES-A*



NODES-B



Penyelesaian *nodes*-C sebagai penanda masuk ke jembatan Mahakam dan jembatan kembarnya.

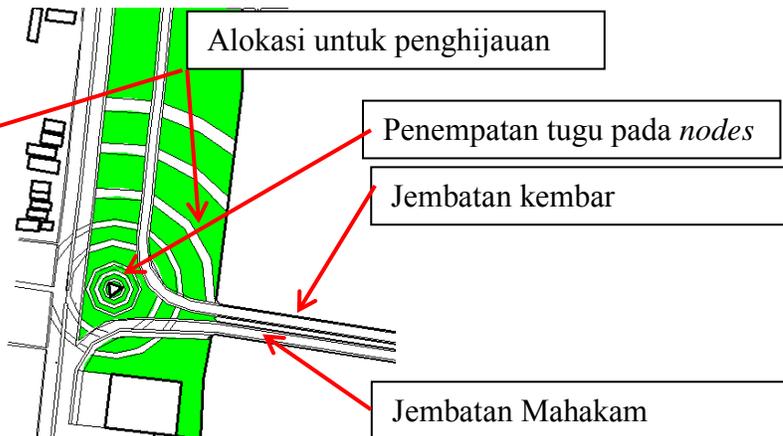


Alokasi untuk penghijauan

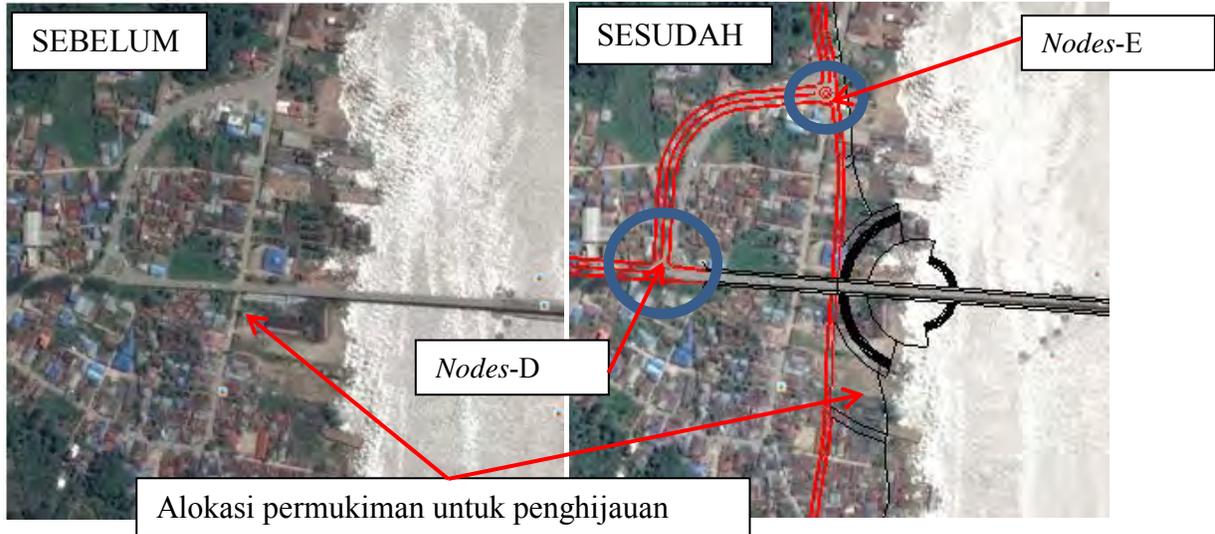
Penempatan tugu pada *nodes*

Jembatan kembar

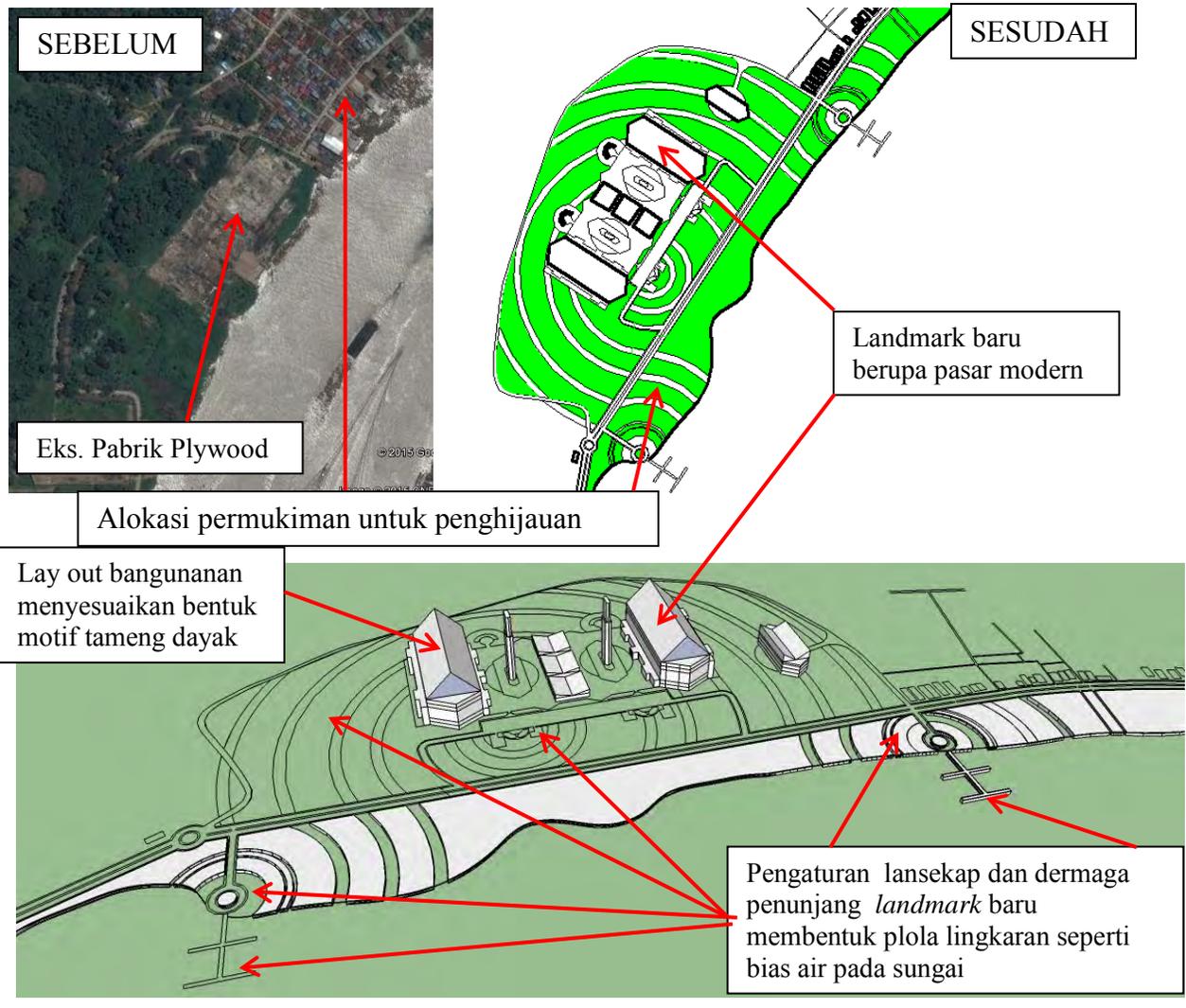
Jembatan Mahakam



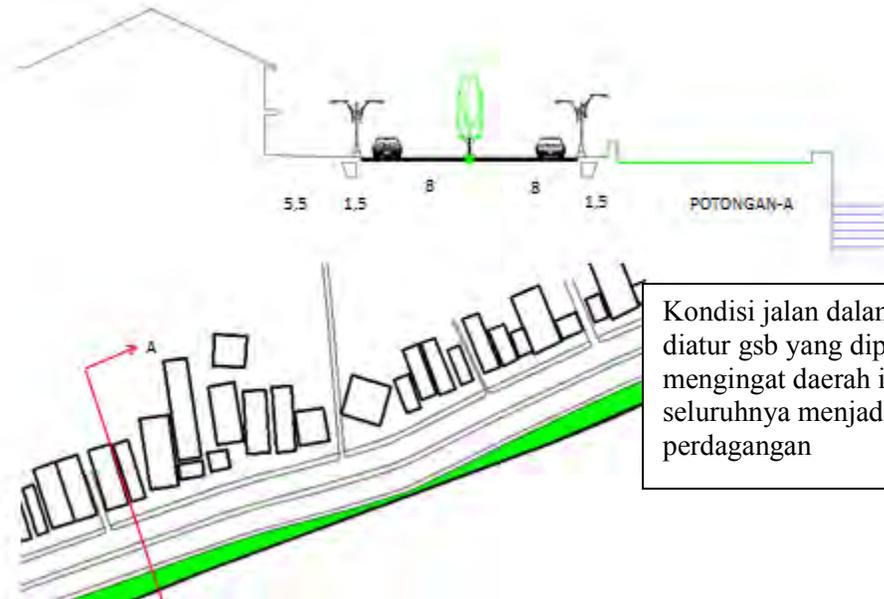
Penyelesaian *nodes* D dan E pada jembatan Mahulu.



Elemen Fisik Kota-Landmark.



Elemen Fisik Kota-Pathways.



Kondisi jalan dalam 2 (dua) jalur perlu diatur gsb yang diperuntukkan ruko/rukan mengingat daerah ini akan berkembang seluruhnya menjadi areal jasa dan perdagangan

Fasad Bangunan

Fasad-A.

Berada pada lokasi dekat bangunan *Islamic Centre* dan merupakan kios makanan khas Samarinda.

SEBELUM



Bentuk geometris menyesuaikan dengan Islamic Centre.

Penyesuaian atap tropis untuk kanopi teras

SESUDAH

Pengembangan kios menjadi tempat usaha lantai 2 (dua) dengan sistem perblok massa bangunan

Model bangunan menyesuaikan arsitektur lokal yang ditonjolkan pada atap dan sistem bertumpuk





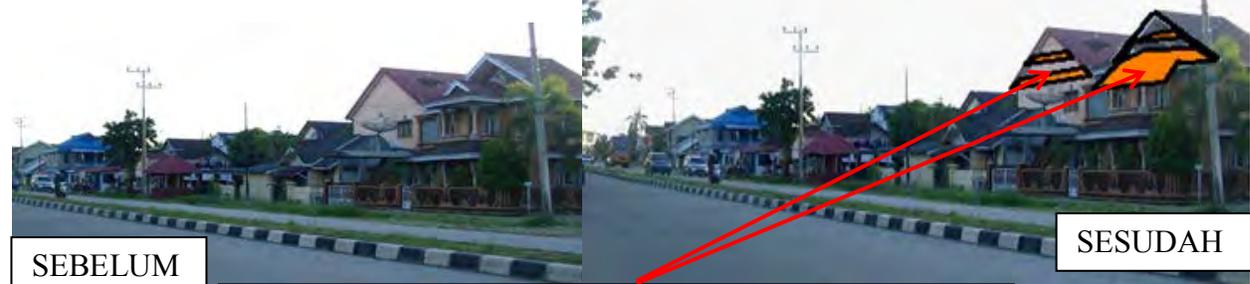
SEBELUM

SESUDAH

Penambahan dan penyesuaian atap berciri khas arsitektur lokal mengikuti irama ketinggian bangunan

Fasad-B.

Berada pada lokasi dekat bangunan *CBD-Big Mall*.



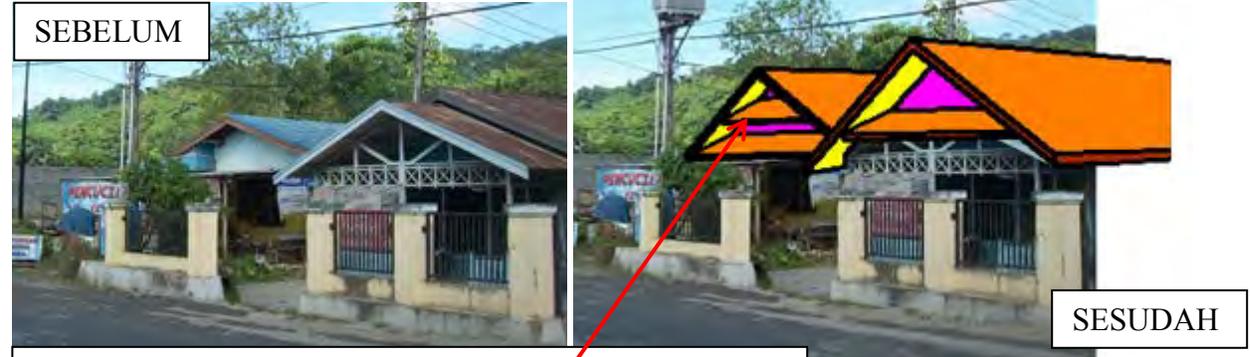
SEBELUM

SESUDAH

Penyesuaian atap tropis untuk kanopi teras dan penambahan atap bertumpuk untuk memberikan identitas arsitektur lokal

Fasad-C.

Berada pada lokasi dekat bangunan *landmark* baru.



SEBELUM

SESUDAH

Penyesuaian atap tropis untuk kanopi teras dan penambahan atap bertumpuk untuk memberikan identitas arsitektur lokal



SEBELUM

SESUDAH

Tabel 6.6. Arahkan desain segmen-4 untuk tujuan ke 2.

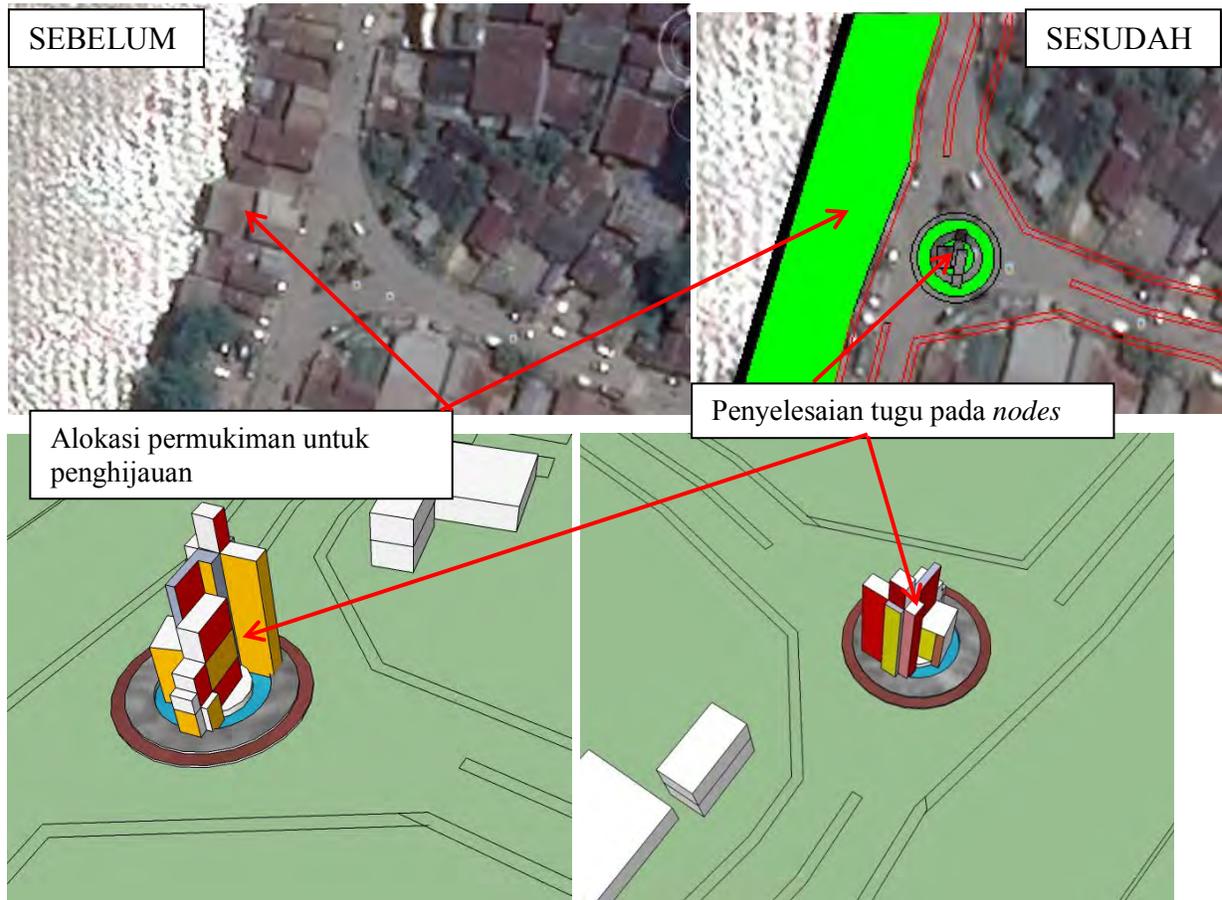
ARAHAN DESAIN	Tujuan 2 (dua)
<p>Segmen-4.</p> <p>ELEMEN FISIK KOTA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kesan harmonis diterapkan pada penataan <i>pathways</i> dengan karakter yang sama untuk jalan pada koridor sungai yang efektif 2. Kesan komunikatif dan aktif diterapkan pada bentuk tugu pada penataan <i>nodes</i> sebagai penanda masuk dari arah Balikpapan dengan skala monumental yang memberi kesan komunikatif. <p>FASAD BANGUNAN</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Kesan harmonis diterapkan pada penataan bentuk fasad bangunan menyesuaikan dengan lingkungannya yang cukup dekat dengan pasar (3a) dan arah destinasi menuju Putri Ayu Cottage-Padang Golf (3b) yang komunikatif. 	

Tatanan Fisik Segmen-4.

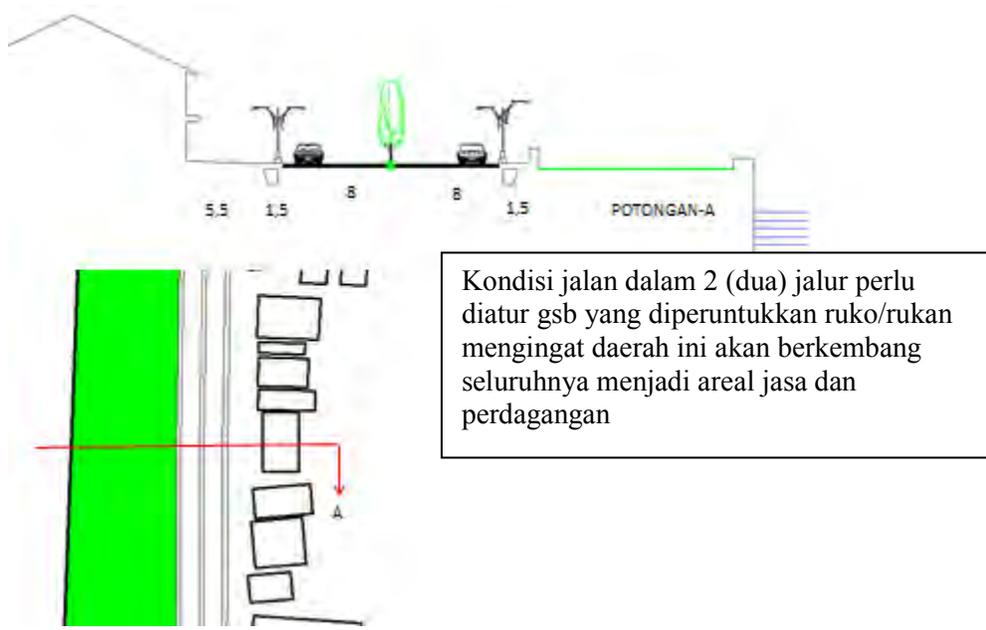


Elemen Fisik Kota-*Nodes*.

Penyelesaian *nodes* untuk masuk ke wilayah Samarinda Seberang dan Samarinda Kota.



Elemen Fisik Kota-*Pathways*.



Fasad Bangunan

Fasad-A.

Berada pada lokasi dekat pasar Loajanan.

SEBELUM



Penyesuaian atap tropis untuk kanopi teras dan penambahan atap bertumpuk untuk memberikan identitas arsitektur lokal



Berada pada lokasi dekat pasar Harapan Baru.

SESUDAH



Fasad-B.

Penyesuaian atap tropis untuk kanopi teras dan penambahan atap bertumpuk untuk memberikan identitas arsitektur lokal

SESUDAH

Berada pada lokasi dekat areal masuk ke Putri Ayu Cottage-Padang Golf.

SESUDAH

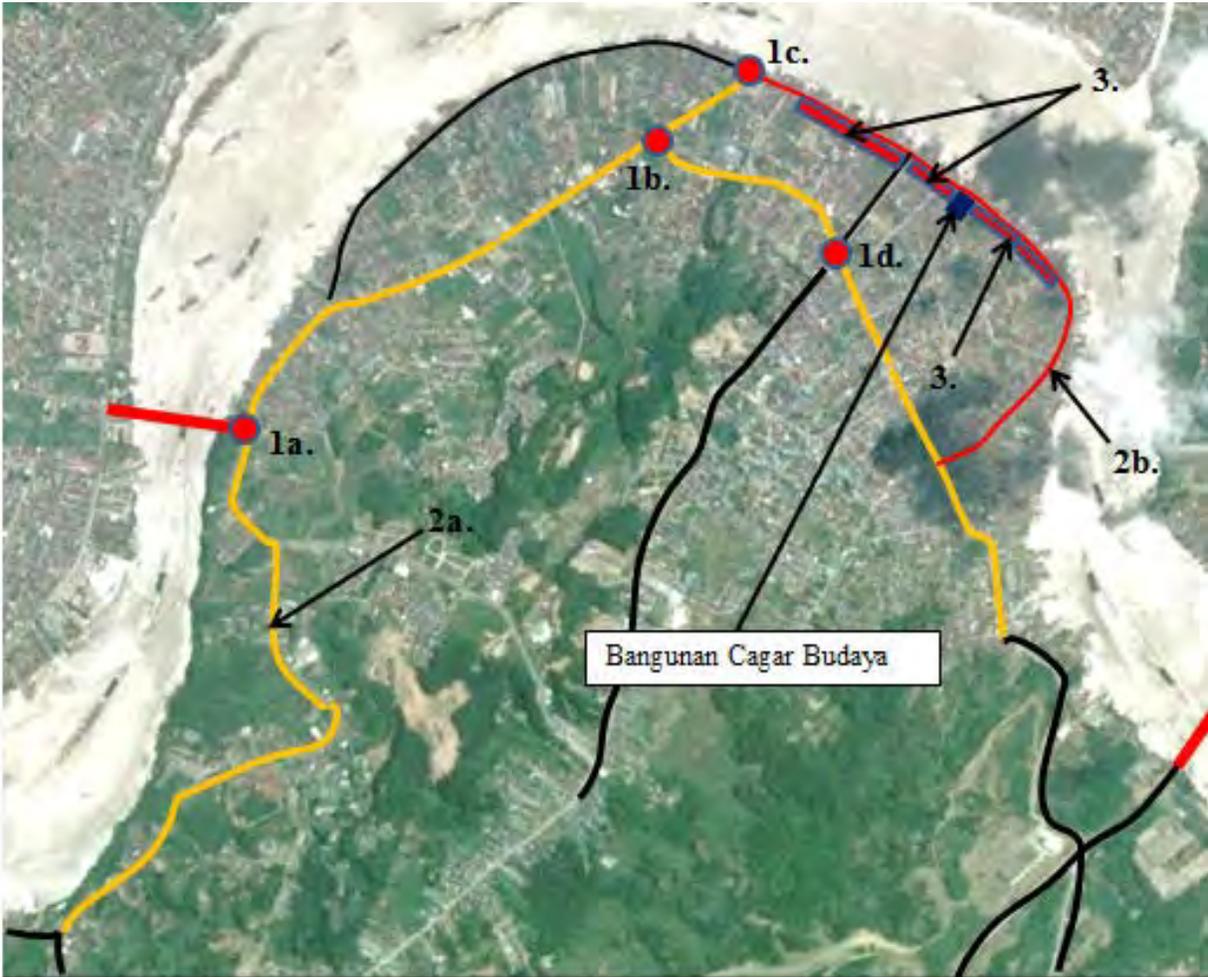


Penandaan terhadap arah destinasi

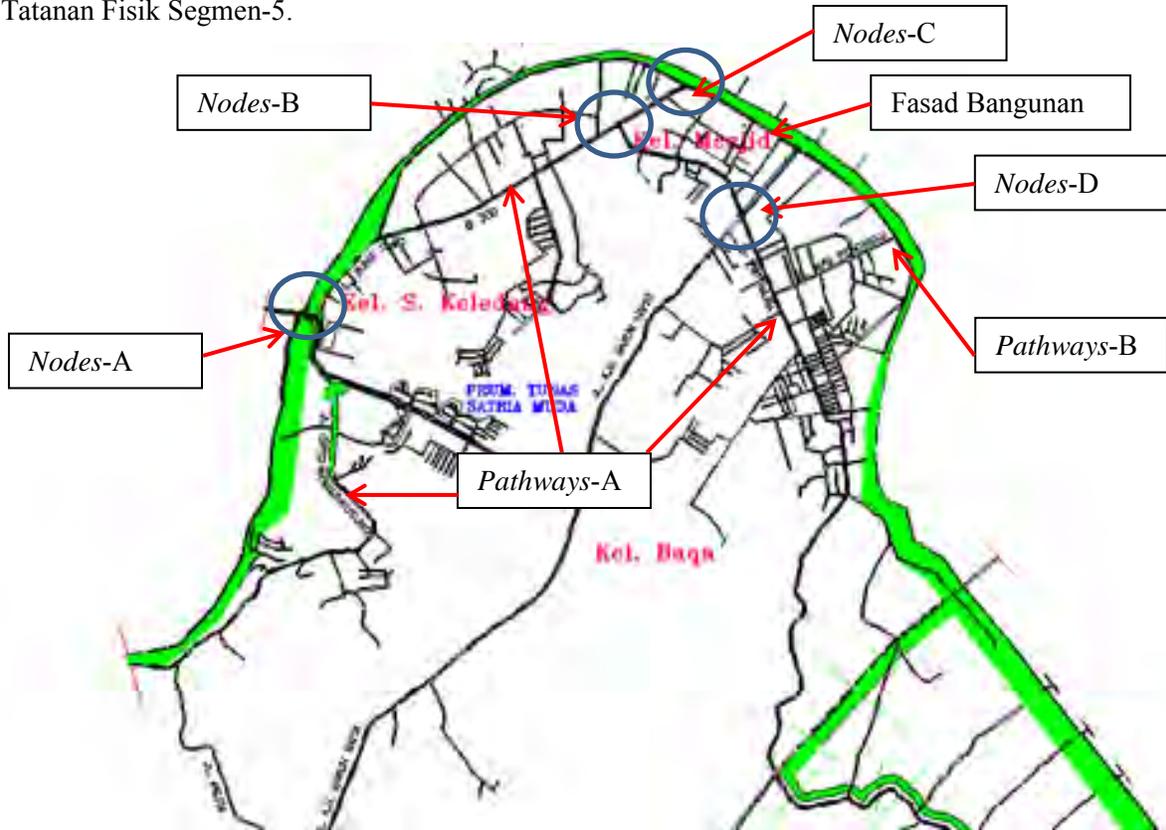


SEBELUM

Tabel 6.7. Arahannya desain segmen-5 untuk tujuan ke 2.

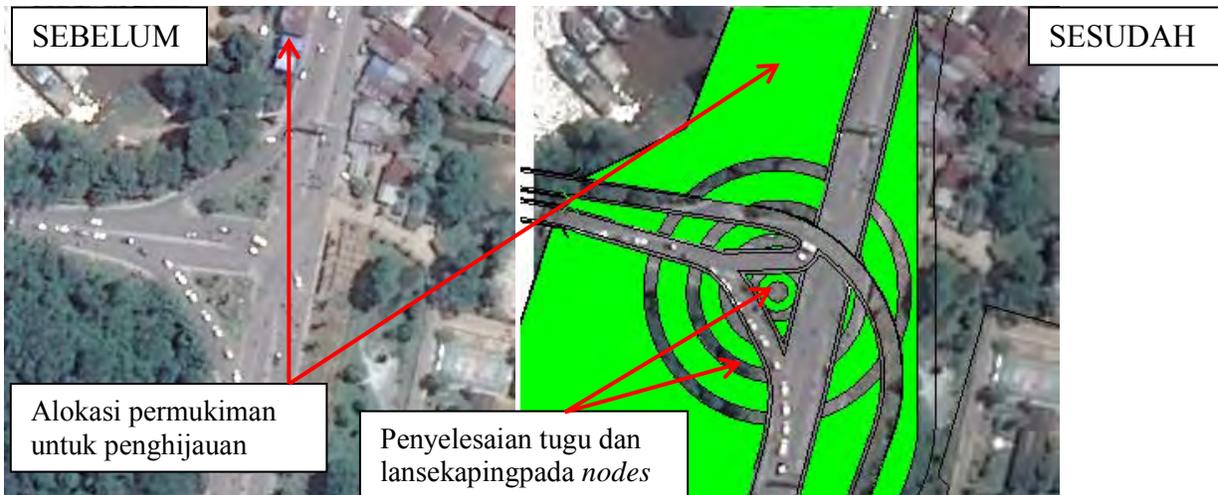
ARAHAN DESAIN	Tujuan 2 (dua)
Segmen-5.	
ELEMEN FISIK KOTA	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Kesan harmonis diterapkan pada penataan pathways pada koridor sungai yang memberikan karakter yang berbeda pada jl. Bendahara (2a) dan jl. Cipto Mangunkusumo-jl. Bung Tomo-jl. Pattimura (2b) berkesan aktif. 2. Kesan komunikatif dan aktif diterapkan pada bentuk tugu yang merupakan penanda masuk dan keluar pada jembatan Mahakam dan daerah lain diluar koridor sungai yang memberikan kesan monumental (1a), pertemuan jl. Bung Tomo-jl. Pattimura (1b), pertemuan jl. Bung Tomo-jl. Bendahara (1c), pertemuan jl. Pattimura dengan jalan pada anak sungai Mahakam (1d) dengan tujuan untuk penataan <i>nodes</i> berkesan komunikatif. 	
FASAD BANGUNAN	
<ol style="list-style-type: none"> 3. Kesan harmonis diterapkan pada penataan bentuk fasad bangunan pada permukiman yang dekat dengan bangunan cagar budaya di jl. Bendahara yang perlu menyesuaikan dengan lingkungannya. 	
	

Tatanan Fisik Segmen-5.



Elemen Fisik Kota-Nodes.

Penyelesaian *nodes-A* pada pertemuan jalan dengan jembatan Mahakam dan jembatan kembarnya.



Penyelesaian *nodes*-B pada jl. Bung Tomo-jl.Pattimura.

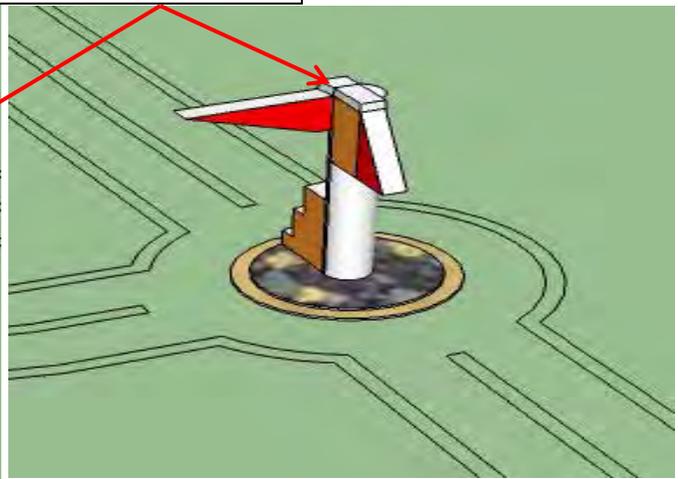
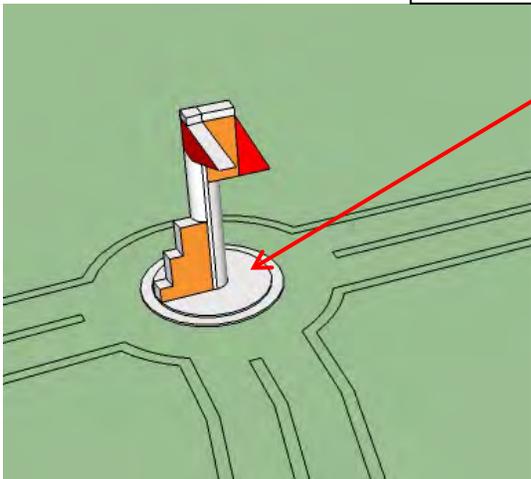
SEBELUM



SESUDAH



Penyelesaian tugu pada *nodes*



Penyelesaian *nodes*-C pada areal permukiman yang dekat dengan terminal bus antar provinsi

SEBELUM

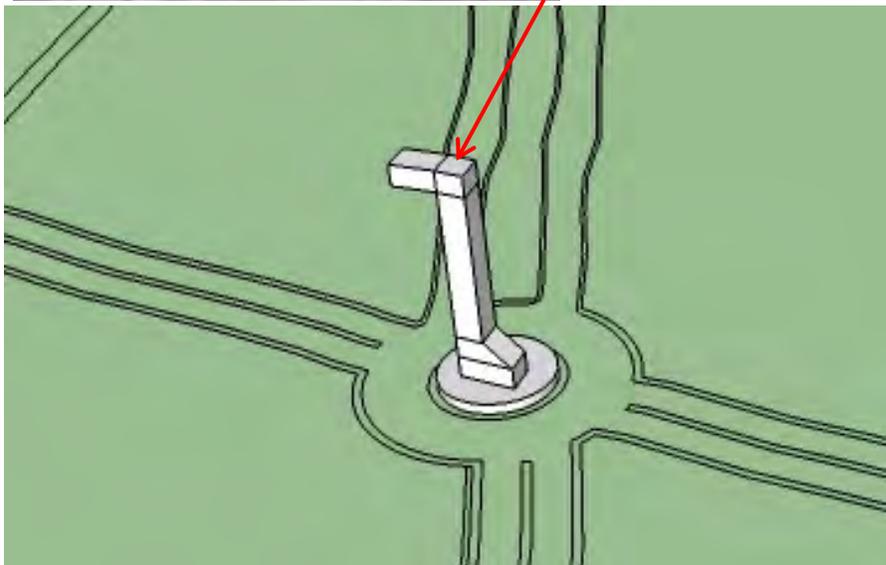


SESUDAH



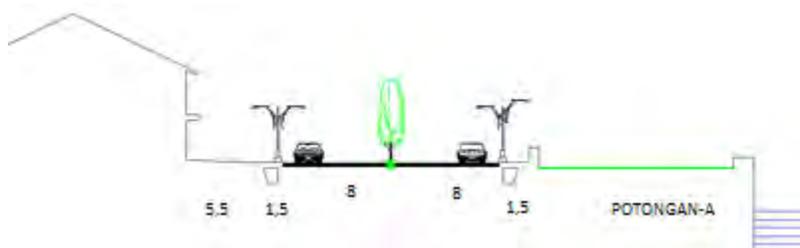
Penyelesaian tugu pada *nodes*

Penyelesaian *nodes-C* pada jl. Pattimura-anak sungai Mahakam dengan cara mengembangkan jalan pada ke dua tepi anak sungainya.



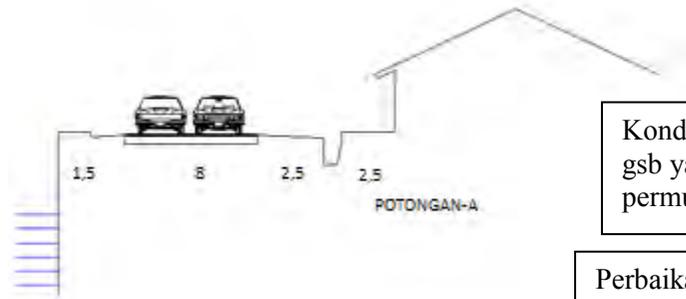
Elemen Fisik Kota-*Pathways*.

Rencana type-A



Kondisi jalan dalam 2 (dua) jalur perlu diatur gsb yang diperuntukkan ruko/rukan mengingat daerah ini akan berkembang seluruhnya menjadi areal jasa, perdagangan dan pendidikan

Rencana type-B



Kondisi jalan dalam 1 (satu) jalur perlu diatur gsb yang diperuntukkan perumahan dan permukiman.

Perbaiki atap bangunan cagar budaya dan penyesuaian atap bangunan disekitarnya untuk kanopi teras dan penambahan atap bertumpuk untuk meherikan identitas arsitektur lokal

Fasad Bangunan

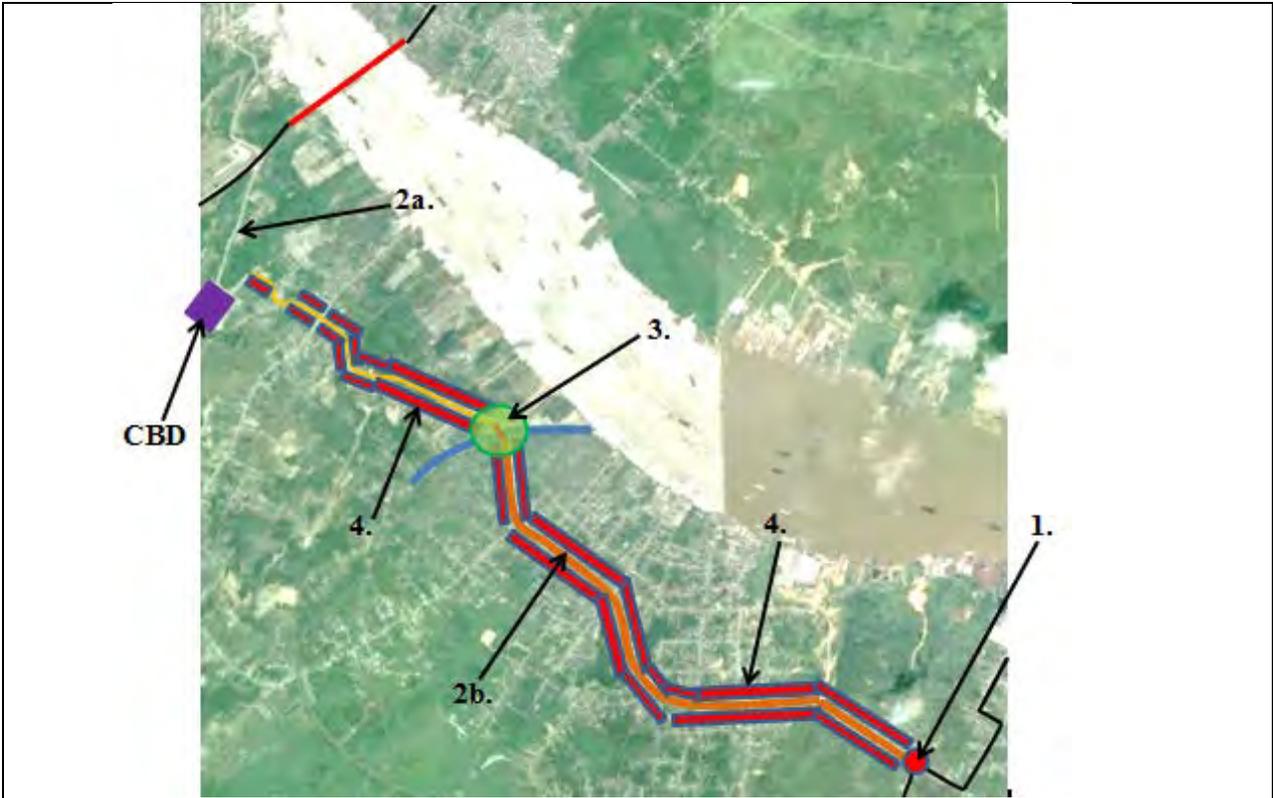
SEBELUM



SESUDAH

Tabel 6.8. Arahan desain segmen-6 terhadap tujuan ke 2.

ARAHAN DESAIN	Tujuan 2 (dua)
<p>Segmen-6.</p> <p>ELEMEN FISIK KOTA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kesan harmonis diterapkan pada penataan pathways dengan perbedaan karakter pada jl. Tri Kora (2a) dan jl. Ampera (2b) dengan memberikan kesan lebar dan dilengkapi pot bunga untuk penghijauan dan penanaman pohon untuk mendukung keberadaan <i>district</i> yang ada. 2. Kesan harmonis diterapkan pada lingkungan yang hijau dengan penanaman pohon terutama pengaturan pada areal anak sungai untuk mendukung penataan <i>edge</i> pada segmen ini dengan memberikan penandaan masuk pada kawasan yang spesifik. 3. Kesan komunikatif dan aktif diterapkan pada bentuk tugu dan pintu gerbang yang merupakan penanda masuk dan keluar pada daerah koridor sungai yang memberikan bentuk unik dan bercorak khas untuk menata <i>nodes</i> pada pertemuan jalan segmen 6-7 yang berkesan efektif. <p>FASAD BANGUNAN</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Kesan harmonis diterapkan pada penataan bentuk fasad bangunannya yang cenderung berbentuk ruko dengan menyesuaikan lingkungannya pada <i>CBD</i> yang berada pada segmen ini. 	

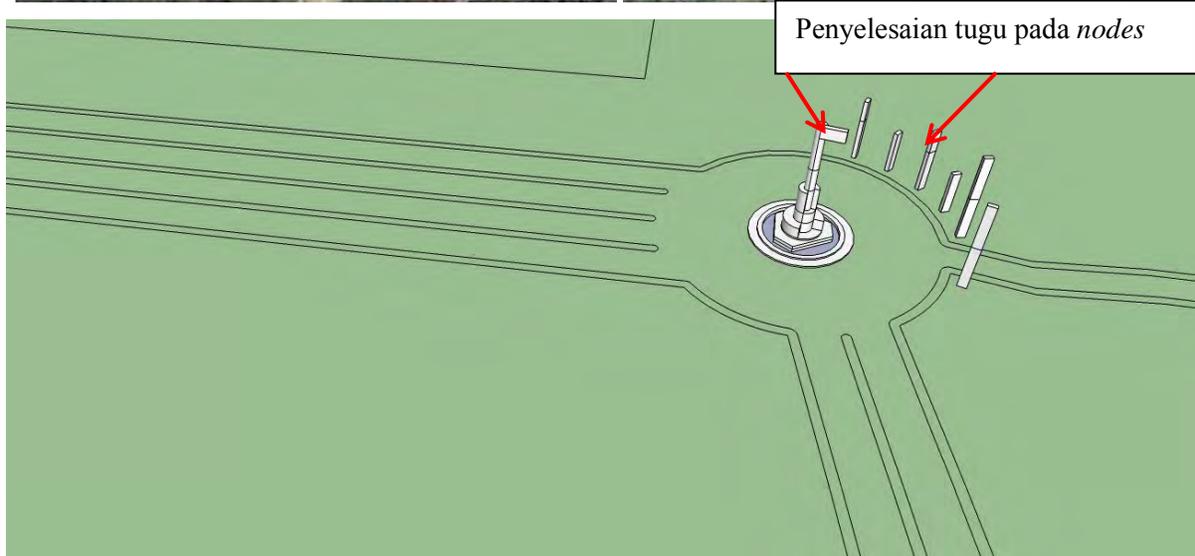


Tatanan Fisik Segmen-6.



Elemen Fisik Kota-*Nodes*.

Penyelesaian *nodes* sebagai batas pertemuan segmen 6-7.

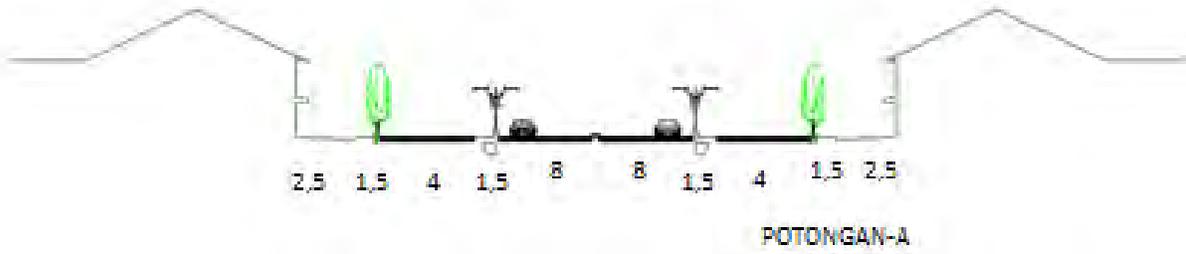


Elemen Fisik Kota-*Pathways*.

Rencana type-A



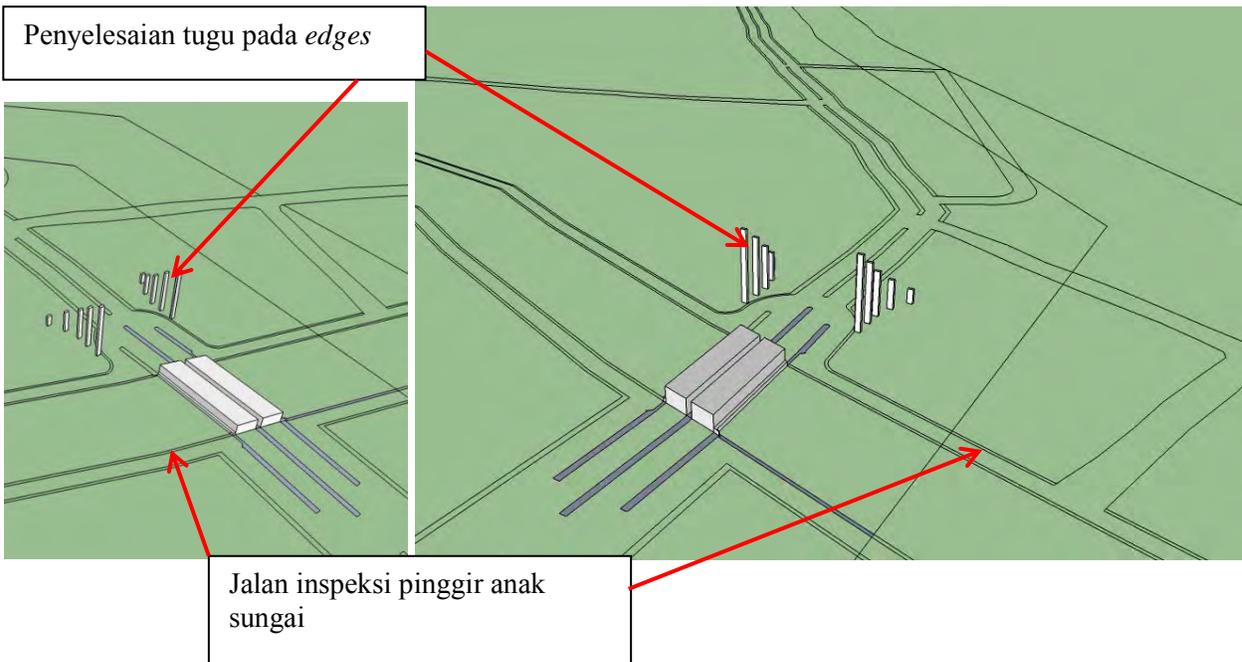
Rencana type-B



Elemen Fisik Kota-Edge.



Penyelesaian edge untuk masuk ke kawasan industri dengan menata dan membuat jalan inspeksi pada ke dua tepi anak sungai untuk memberi identitas batas kawasan.



Fasad bangunan



Penyesuaian kemiringan atap dan penambahan atap bertumpuk pada deretan bangunan ruko untuk memberikan identitas arsitektur lokal



Penyesuaian kemiringan atap dan penambahan atap bertumpuk pada bangunan rumah tinggal dan ruko untuk memberikan identitas arsitektur lokal



Penyesuaian kemiringan atap dan penambahan atap bertumpuk pada bangunan toko dan ruko untuk memberikan identitas arsitektur lokal

Tabel 6.9. Arahannya desain segmen-7 untuk tujuan ke 2.

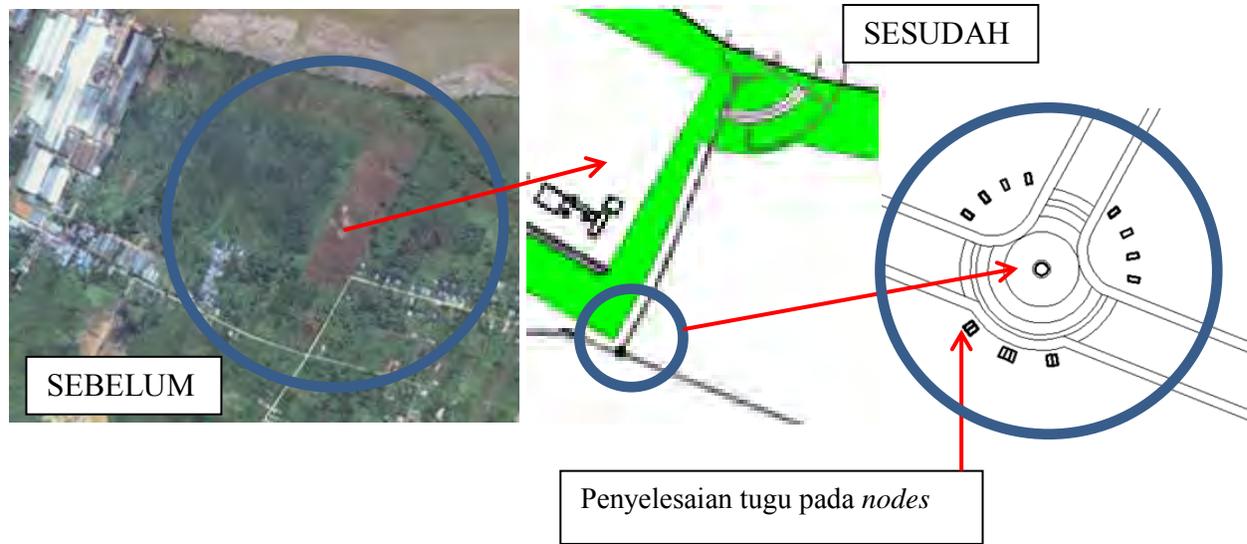
ARAHAN DESAIN	Tujuan 2 (dua)
<p>Segmen-7.</p> <p>ELEMEN FISIK KOTA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kesan harmonis diterapkan pada penataan pathways pada koridor jalan dengan karakter yang sama yang memberikan bentuk yang menyesuaikan dengan areal lingkungan sekitar sebagai daerah permukiman. 2. Kesan komunikatif diterapkan pada bentuk pintu gerbang sebagai penanda masuk pada <i>district</i> berupa kawasan spesifik kegiatannya pada pelabuhan besar Palaran. 3. Kesan komunikatif dan aktif diterapkan pada penataan <i>nodes</i> yang merupakan penanda masuk dan keluar pada areal koridor dengan bentuk menyesuaikan lingkungan dan pembuatan tanda pengarah pada pertemuan jalan permukiman yang mengarah ke tepi sungai (2a) dan jalan permukiman dengan jalan masuk ke pelabuhan besar Palaran (2b) yang memberi kesan komunikatif. <p>FASAD BANGUNAN</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Kesan harmonis diterapkan pada penataan bentuk fasad bangunan rumah dibuat teratur dan memberikan karakteristik yang berbeda sebagai permukiman yang berdekatan dengan pelabuhan besar Palaran. 	
 <p>KETERANGAN:</p> <ul style="list-style-type: none"> Pelabuhan Besar Palaran Areal Pengembangan Pelabuhan Peti Kemas Nodus pertemuan jalan segmen 6-7 Areal Pengembangan Pelabuhan Penumpang 	

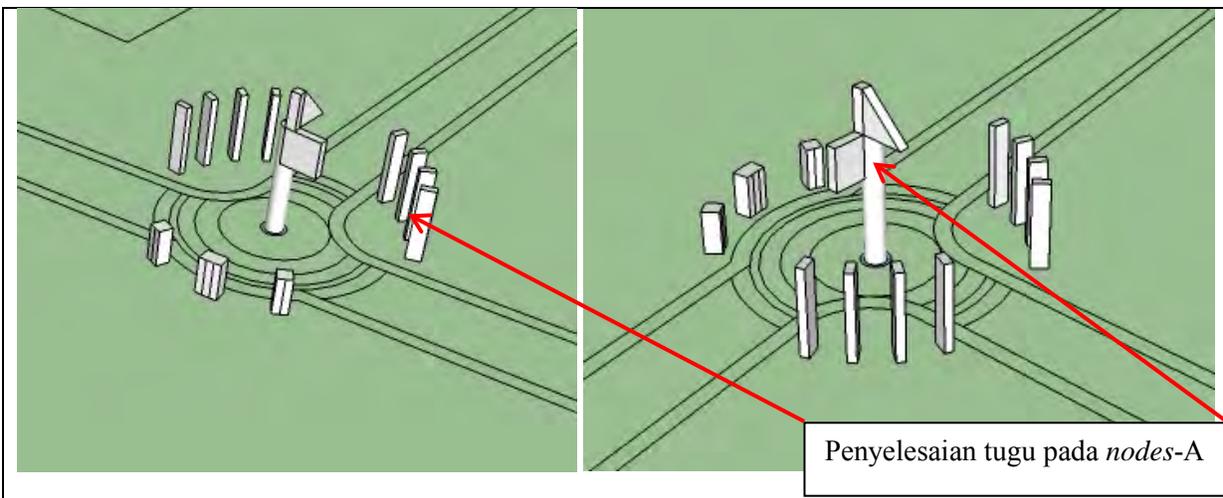
Tatanan Fisik Segmen-7.



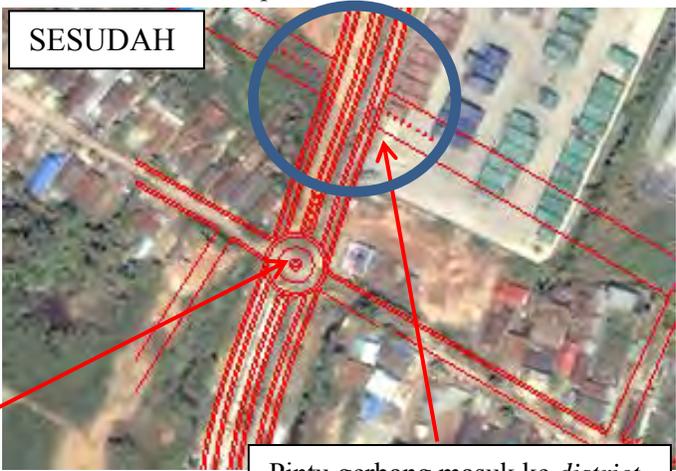
Elemen Fisik Kota-Nodes.

Penyelesaian *nodes-A* pada pertemuan jalan menuju tepi sungai.



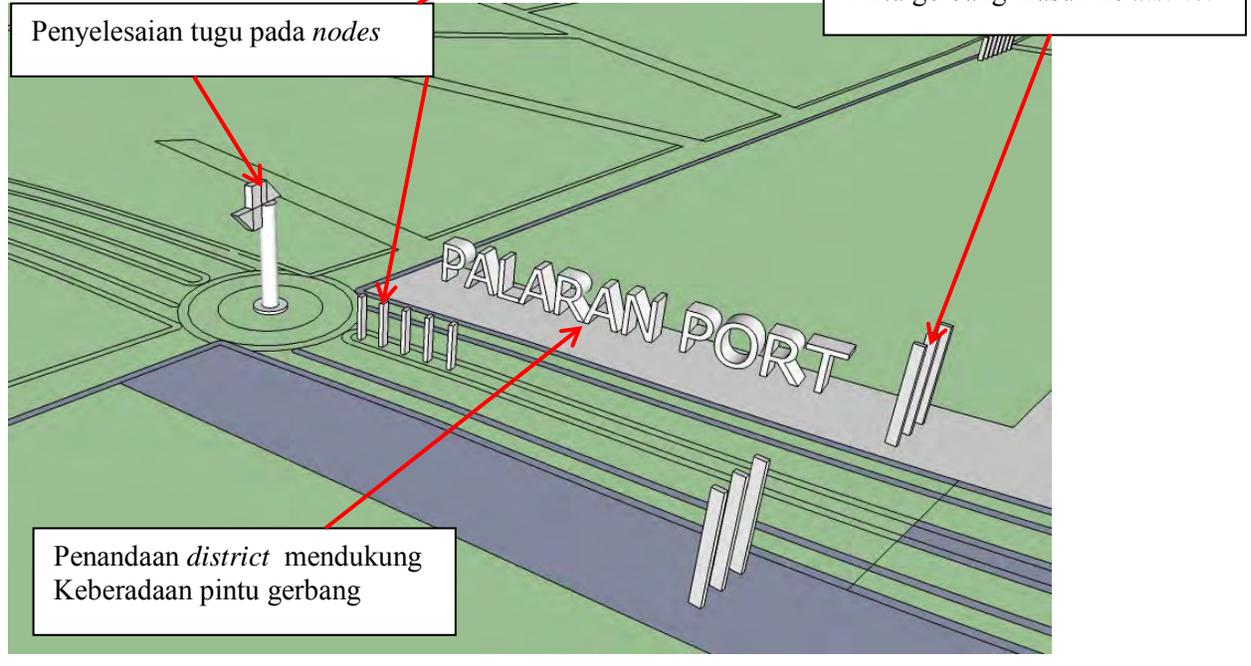


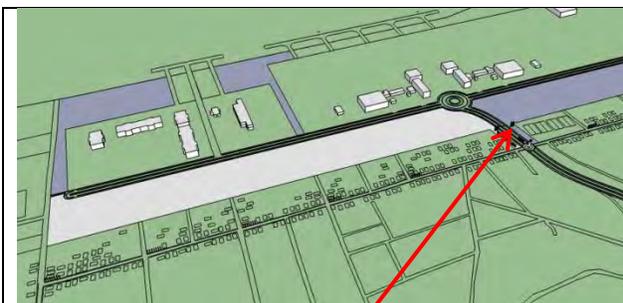
Penyelesaian *nodes-B* terhadap pertemuan jalan permukiman dengan jalan menuju pelabuhan besar Palaran ditandai dengan pintu gerbang masuk ke kawasan atau *district* pelabuhan besar Palaran.



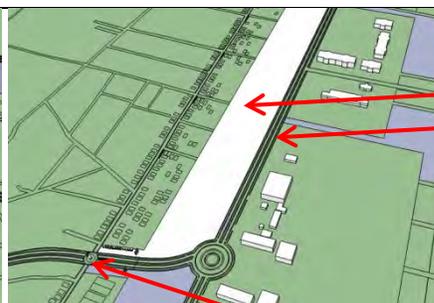
Penyelesaian tugu pada *nodes*

Pintu gerbang masuk ke *district*





Pintu gerbang masuk ke *district*



Penyelesaian tugu pada *nodes*

Penempatan *buffer zonet* untuk memisahkan areal permukiman mendukung keberadaan distrik

Fasad bangunan

SEBELUM



SESUDAH



Penyesuaian kemiringan atap dan penambahan atap bertumpuk pada deretan bangunan permukiman untuk memberikan identitas arsitektur lokal

BAB 7

KESIMPULAN DAN SARAN

Secara garis besar disimpulkan bahwa apa yang dikerjakan dalam penelitian telah menjawab sekaligus 2 (dua) pertanyaan penelitian dan 2 (dua) tujuan penelitian. Pada pertanyaan ke 1 (satu) mengenai pengembangan dan mendapatkan alternatif rancangan fisik berdasarkan penggunaan fungsi guna lahan dan karakter kota sungai, pertanyaan ke 2 (dua) mengenai panduan penataan elemen kota dan penataan fasad bangunannya dengan menonjolkan sisi arsitektur lokalnya untuk mendapatkan identitas kota. Kedua pertanyaan penelitian tersebut berkaitan erat dengan tujuan penelitian untuk mendapatkan sasaran penelitian yang ada. Pada tujuan ke 1(satu) untuk mendapatkan hasil kajian kebijakan pemerintah daerah untuk dilanjutkan menjadi alternatif rancangan fisik dengan pendekatan perancangan kota yang cukup berperan disini. Sedangkan tujuan ke 2 (dua) merupakan detail dari alternatif rancangan fisik tersebut yang lebih mengarah pada identitas kota pada penataan fisik bentuk elemen kota dan fasad bangunan yang berarsitektur lokal.

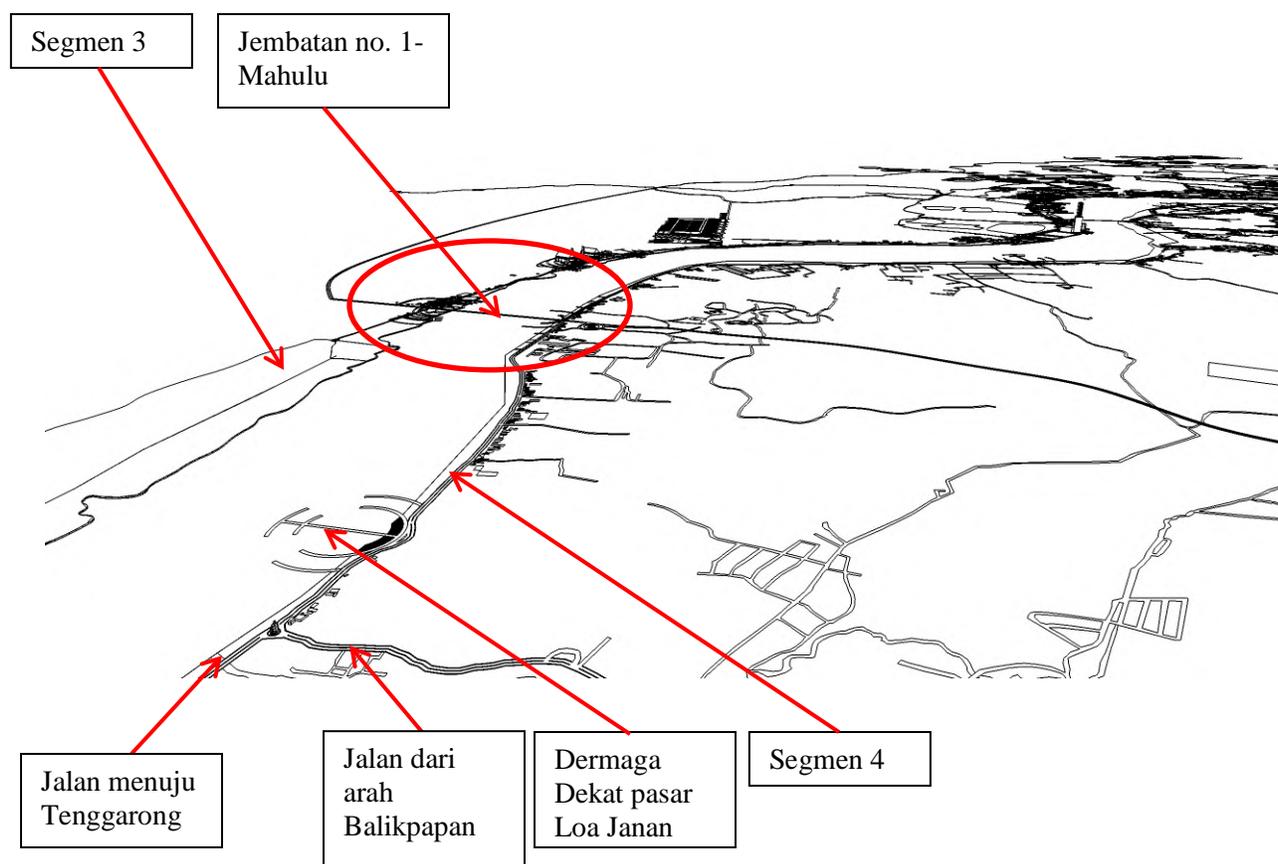
7.1. Kesimpulan Hasil Tujuan 1 (satu) terhadap Pengaturan Fungsi Lahan.

Dari hasil kajian terhadap kebijaksanaan pemerintah daerah setempat kota Samarinda maka pada koridor sungai Mahakam harus mengikuti sempadan sungai mengikuti peraturan pemerintah yang berpedoman pada RTRW. Kegiatan-kegiatan tepi sungai diluar kebijakan pemerintah daerah perlu dipindah dan dikonsentrasikan pada zona yang sudah direncanakan, seperti peruntukan kegiatan industri dan terutama permukiman tepi sungai yang melanggar sempadan sungai. Tepi sungai Mahakam dan anak sungainya perlu dibuat ruang terbuka dan penghijauan secara keseluruhan untuk memenuhi tujuan Samarinda sebagai *Garden City* dan mendapatkan prosentase RTH bisa diatas 30%.

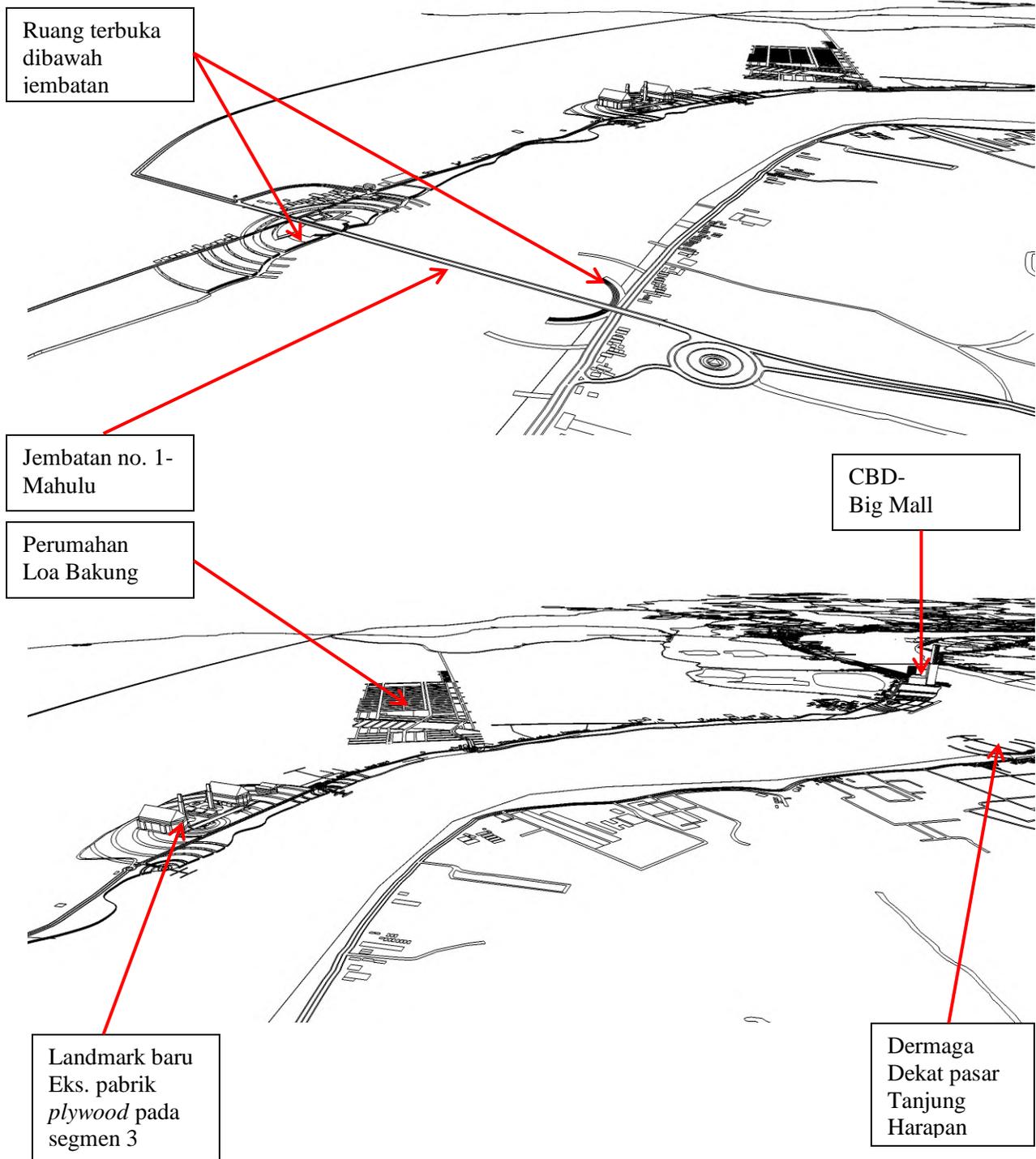
Kemudian hasil kajian tersebut berkembang menjadi alternatif rancangan fisik dengan membuat bentukan fisik yang dinamis pada fasilitas yang berada pada koridor sungai. Disini memperlihatkan terdapatnya model jalur, bentuk jalan pada dermaga, ruang terbuka untuk wisata air. Terdapatnya pola sirkulasi, kejelasan akses dan arah distinasi pada jalan, jembatan dan daerah-daerah yang berpotensi menjadi kawasan spesifik untuk menjadi *district* dan *landmark*.



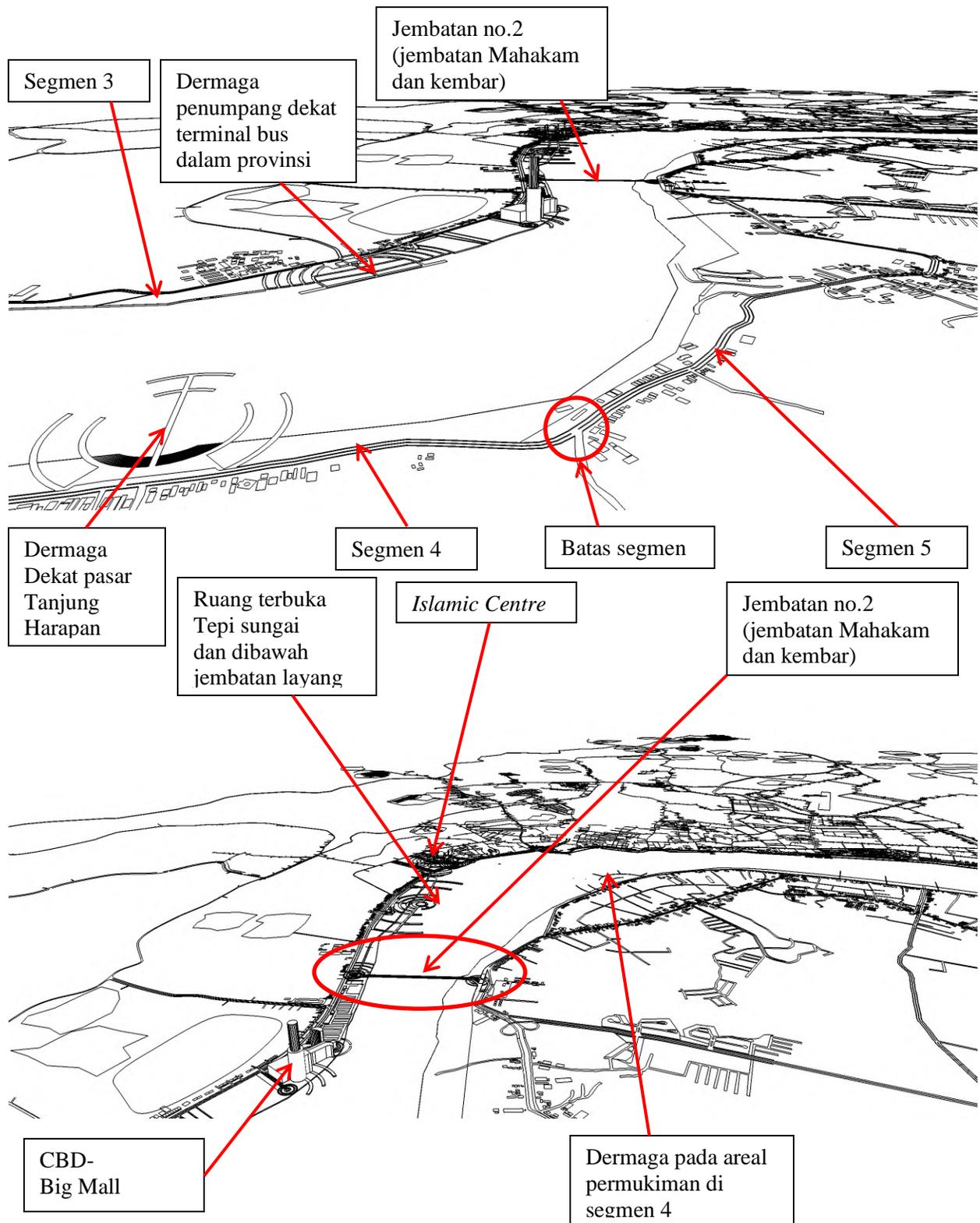
Gambar 7.1. Salah satu area koridor sungai Mahakam pada pertemuan jalan segmen-1,2 yang menunjukkan pengolahan tepi sungai untuk ruang terbuka dan penghijauan untuk mendukung RTH, sumber: Hasil penelitian, 2014



Gambar 7.2. Alternatif rancangan fisik pada segmen 3-4 yang memperlihatkan pintu masuk menuju koridor sungai dari arah balikpapan, sumber: Hasil penelitian, 2014

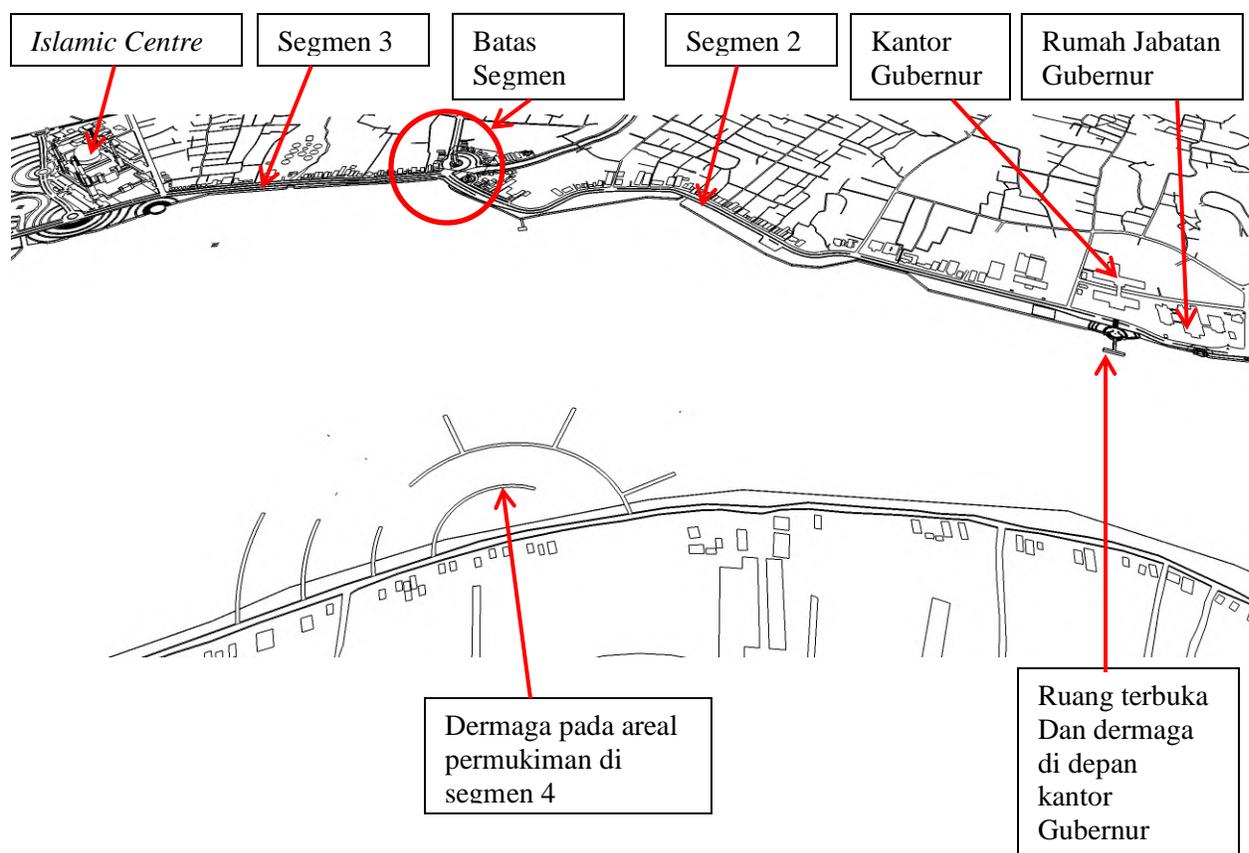


Gambar 7.3. Alternatif rancangan fisik pada segmen 3-4 yang memperlihatkan fasilitas pada koridor sungai, sumber: Hasil penelitian, 2014

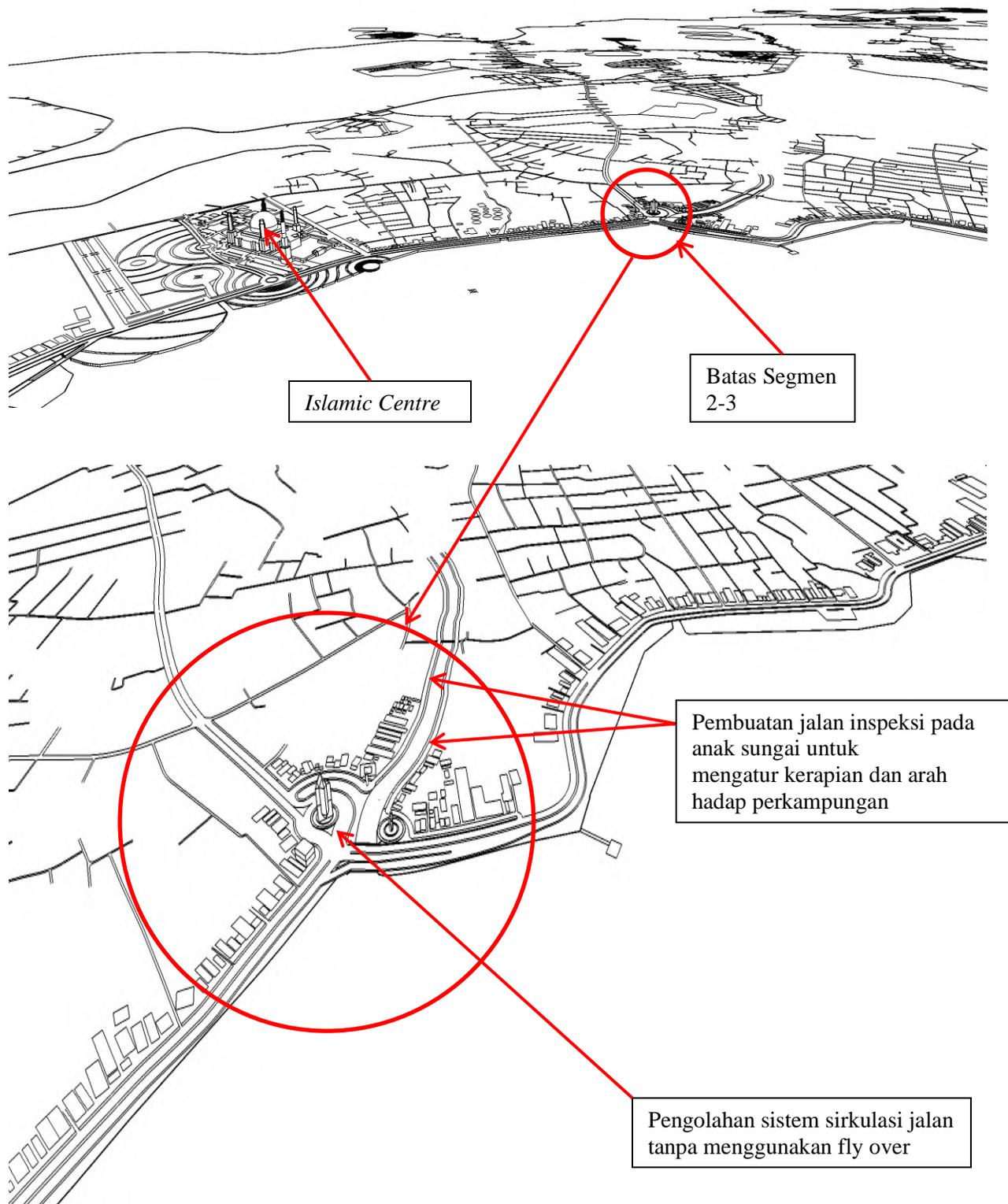


Gambar 7.4. Alternatif rancangan fisik pada segmen 3,4,5 yang memperlihatkan fasilitas pada koridor sungai, sumber: Hasil penelitian, 2014

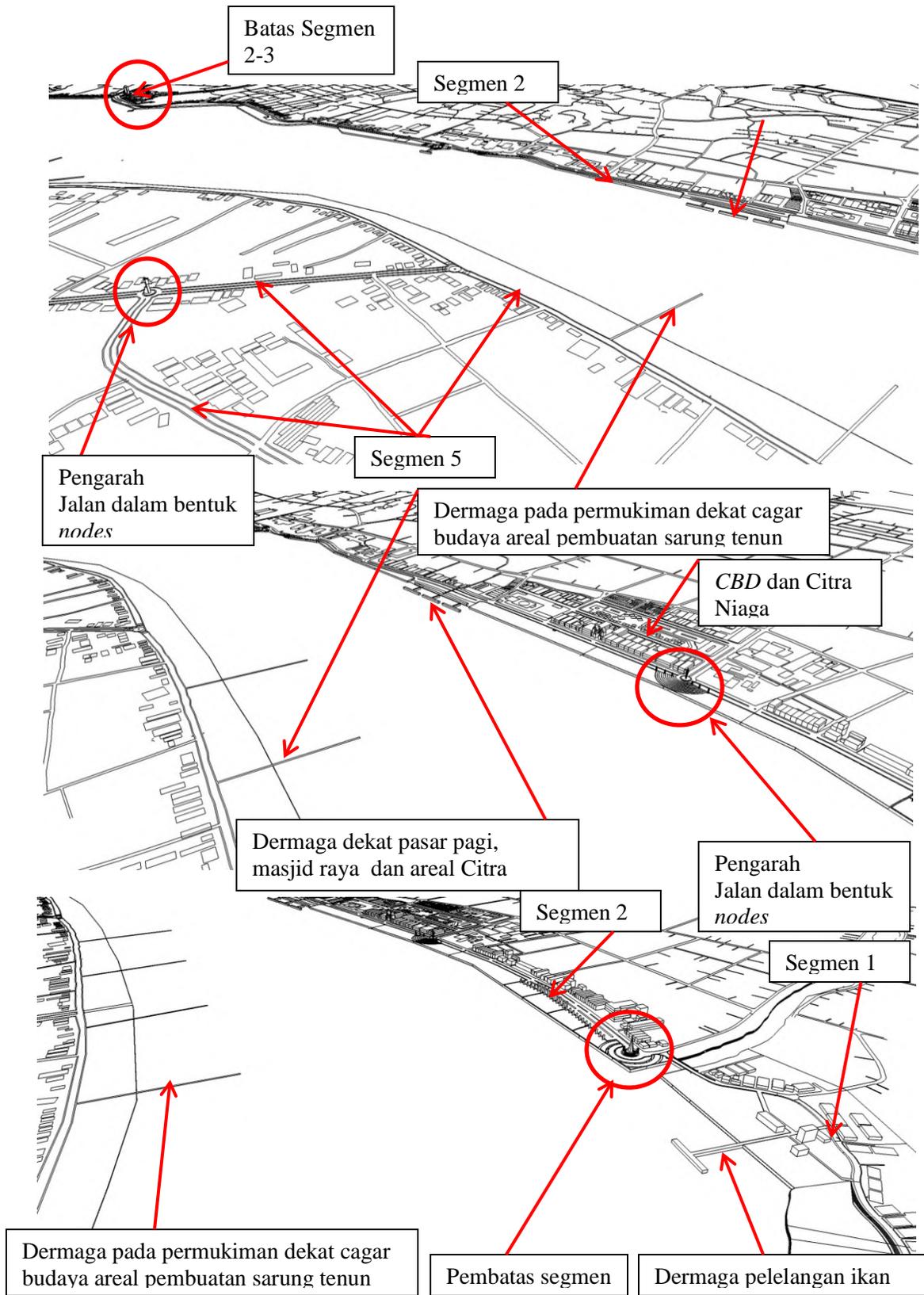
Kemudian pada anak sungainya perlu dibuat jalan inspeksi untuk membatasi areal permukiman agar tidak berkembang pada tepi sungai. Pada jalan yang mengikuti koridor sungai ada yang berfungsi sebagai jalan utama dan jalan lingkungan yang akan dipertahankan fungsinya dengan membuat rancangan fisik terkait dengan koridor sungai Mahakam dengan mempertimbangkan gsb, potensi titik simpul jalan yang mempengaruhi destinasi, bangunan *landmark* yang berpotensi bisa dikembangkan dan bentuk dermaga yang spesifik mencerminkan karakter dan sifat khas sungai. Khususnya rencana jalur jalan yang menghubungkan jembatan dalam bentuk jalan layang termasuk juga *fly over* yang diusulkan tidak dibangun perlu disesuaikan rancangan fisiknya pada karakteristik dan potensi koridor sungai.



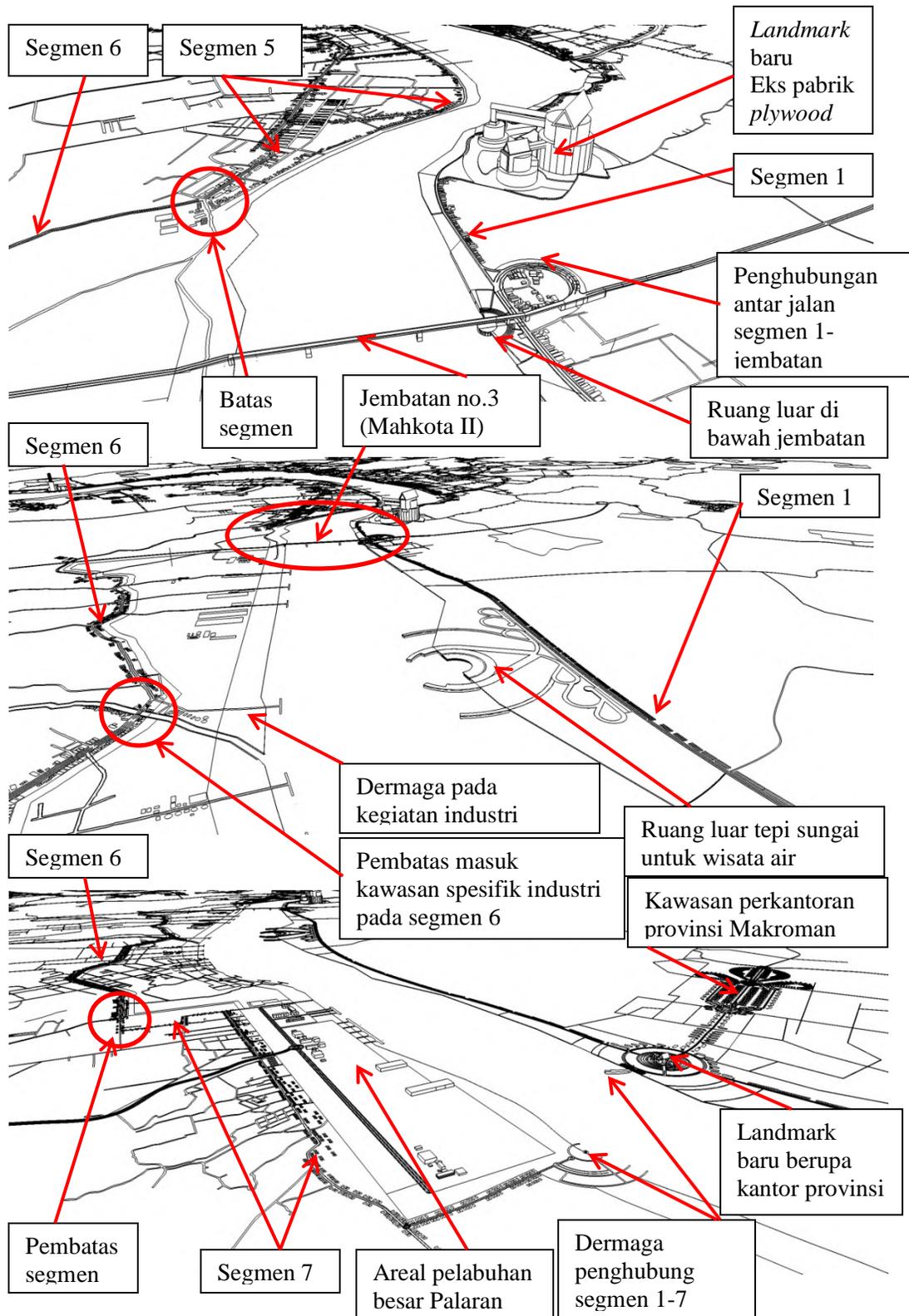
Gambar 7.5. Alternatif rancangan fisik pada segmen 2,3,5 yang memperlihatkan fasilitas pada koridor sungai, sumber: Hasil penelitian, 2014



Gambar 7.6. Alternatif rancangan fisik koridor sungai Mahakam pada penyelesaian jalan pada pertemuan segmen 2-3 yang meniadakan fasilitas *fly over*, sumber: Hasil penelitian, 2014



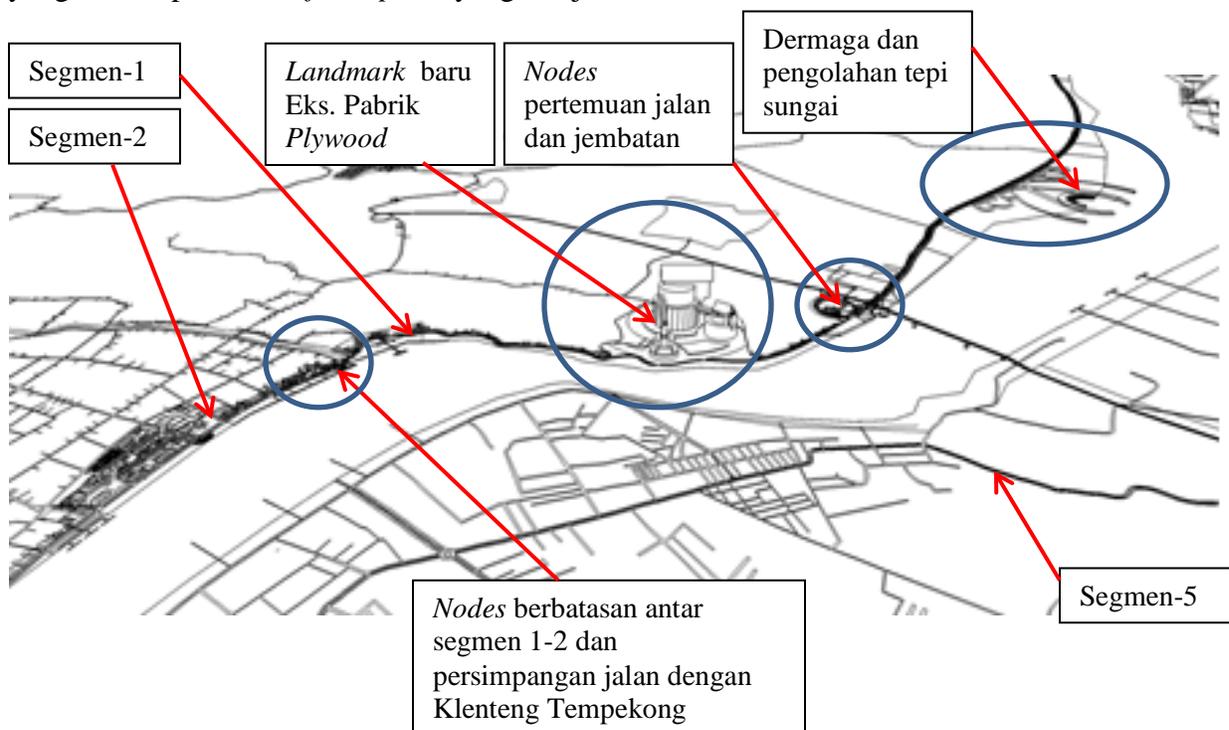
Gambar 7.7. Alternatif rancangan fisik pada segmen 1,2,5 yang memperlihatkan fasilitas pada koridor sungai, sumber: Hasil penelitian, 2014



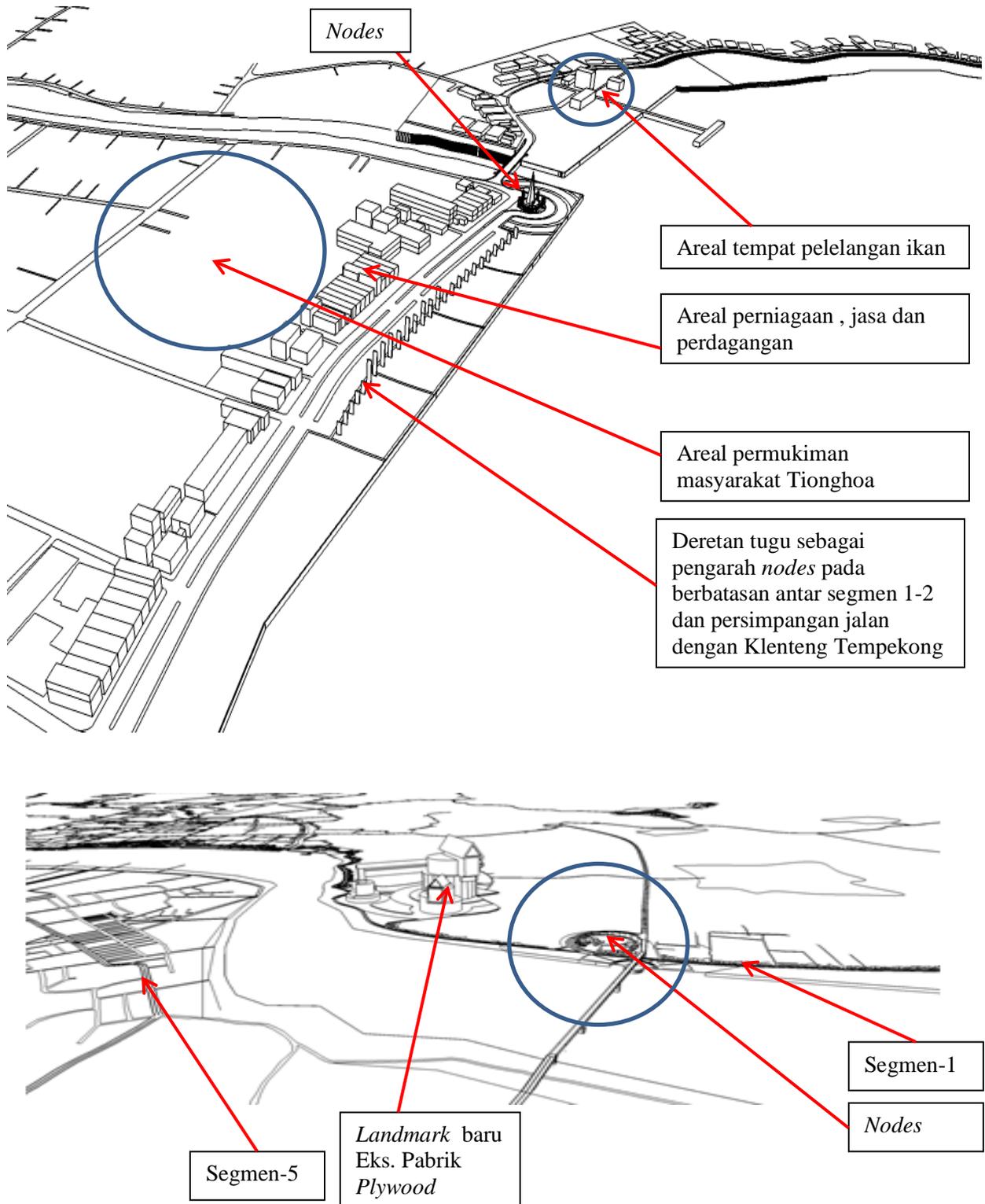
Gambar 7.8. Alternatif rancangan fisik pada segmen 1,6,7 yang memperlihatkan fasilitas pada koridor sungai, sumber: Hasil peneltian 2014

7.2. Kesimpulan Hasil Tujuan 2 (dua) terhadap Identitas Kota.

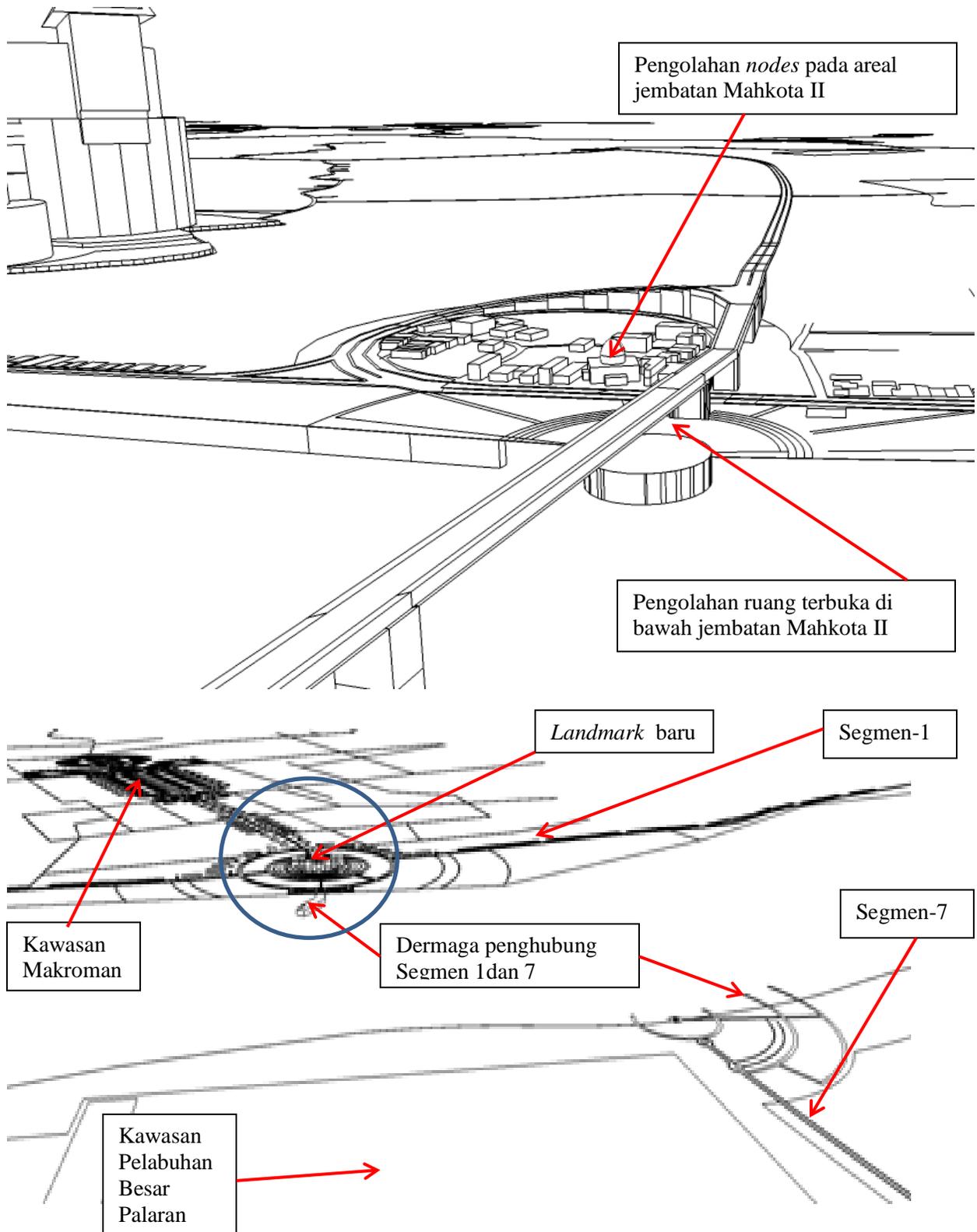
Pada dasarnya arahan desain disusun berdasarkan penjabaran konsep desain. Arahan desain disini untuk meningkatkan kualitas visual dan ruang luar untuk mendapatkan identitas kota yang dibuat dalam beberapa segmen. Tiap segmen yang ingin ditonjolkan dalam arahan desainnya adalah pada *pathways* melalui bentuk jalan yang berfungsi sebagai jalan lingkungan atau jalan utama untuk mencapai beberapa *focal point* dalam bentuk bangunan, kawasan, jembatan yang bisa menjadi *landmark* atau areal tempat yang dituju dan juga terdapatnya *nodes* sebagai arah pilihan destinasi ke areal permukiman dan lainnya. Pertemuan setiap segmen ditandai dengan adanya *nodes* yang perlu ditonjolkan bentuknya agar spesifik mengarah pada kepentingan identitas kota. Arahan desain dalam bentuk desain skematik dirancang untuk menguatkan peran beberapa elemen kota pada beberapa titik-titik yang potensial pada koridor sungai dan mampu meningkatkan hubungan visual dan ruang luar terutama pada beberapa fasad yang berada pada areal *focal point* yang dituju.



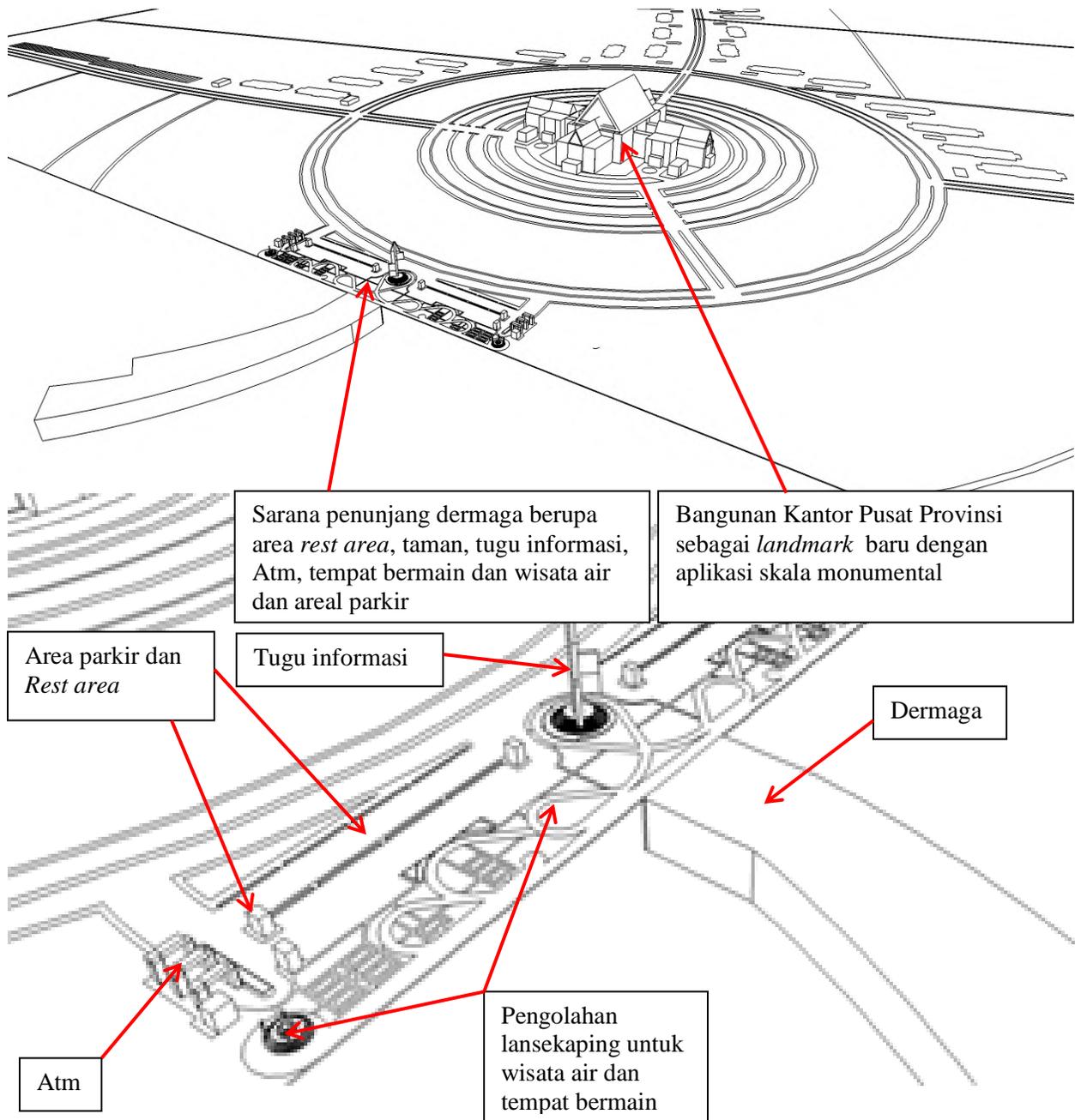
Gambar 7.9. Pandangan beberapa spot area koridor sungai Mahakam antar kegiatan segmen 1-2 yang memperlihatkan pengolahan bentuk elemen kotanya, sumber: Hasil penelitian, 2014



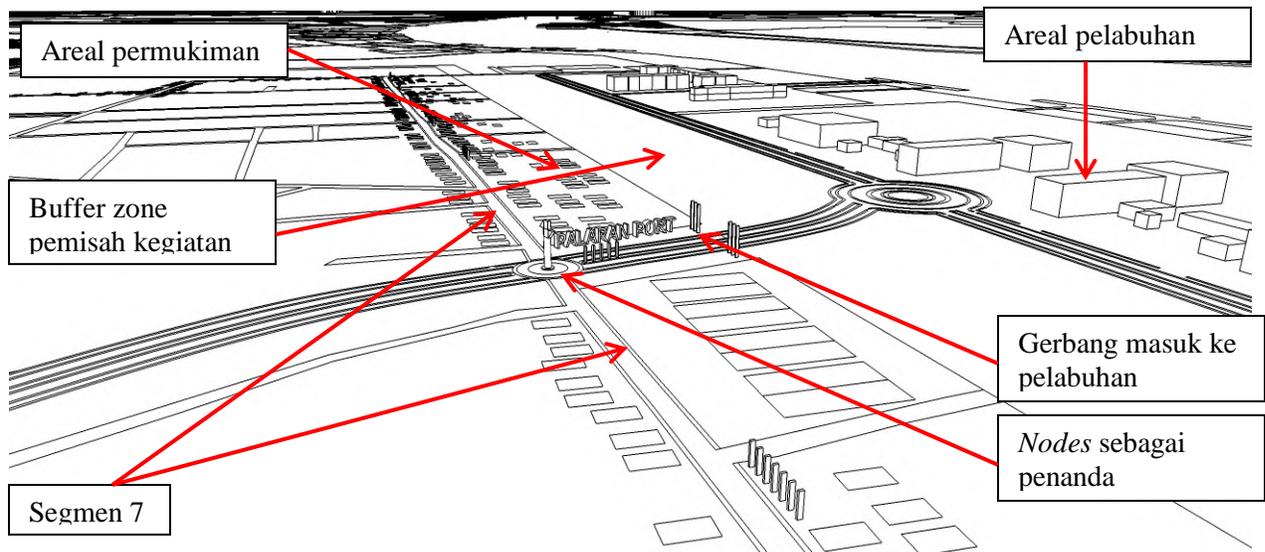
Gambar 7.10. Pandangan beberapa spot area koridor sungai Mahakam antar kegiatan segmen 1-5 yang memperlihatkan pengolahan bentuk elemen kotanya, sumber: Hasil penelitian, 2014



Gambar 7.11. Pandangan beberapa spot area koridor sungai Mahakam antar kegiatan segmen 1-7 yang memperlihatkan pengolahan bentuk elemen kotanya, sumber: Hasil penelitian, 2014



Gambar 7.12. Pandangan beberapa spot area koridor sungai Mahakam antar kegiatan pada segmen 1 yang memperlihatkan pengolahan bentuk elemen kotanya, sumber: Hasil penelitian, 2014



Gambar 7.13. Pandangan pada spot area segmen 7 pada areal permukiman dan pelabuhan besar Palaran yang memperlihatkan pengolahan bentuk elemen kotanya, sumber: Hasil penelitian 2014

7.3. Saran.

Batasan penelitian dalam penataan ini masih pada lingkup koridor sungai yang membahas mengenai pengaturan fungsi lahan sebagai tujuan ke 1 (satu) dan identitas kota sebagai tujuan ke 2 (dua). Penelitian ini masih terbatas ruang lingkungannya berdasarkan survey lapangan yang dilakukan peneliti. Dalam pengembangan ke depan untuk mendapatkan hasil yang lebih detail, menyeluruh dan lebih mendalam mengenai penataan kota Samarinda, perlu dilakukan hal berikut ini.

1. Perlu adanya keterlibatan masyarakat dalam menanggapi kebijakan pemerintah daerah terkait rencana jalan layang di dalam wilayah Samarinda Kota, jalur jalan layang penghubung jembatan Mahakam dan Mahakam kembarnya perlu peran aktif dalam pemberian masukan, saran dan kritikan membangun sehubungan dengan kebutuhan masyarakat terhadap keberadaannya nanti.
2. Adanya keterlibatan masyarakat dalam menentukan bangunan yang berperan sebagai *focal point* pada bagian dalam wilayah Samarinda Kota atau Samarinda bagian utara.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Adji Sakti, (2011), *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*, cetakan pertama, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Askew, Marc and Logan, William SAskew (1994), “Bangkok: transformation of Thai city” dalam *Cultural Identity and Urban Change in Southeast Asia: Interpretative Essay*, first edition, eds.Askew, Marc and Logan, William S., Daikin University Press, Australia, hal 85-115
- Anthony (1986), *Teori Perencanaan dan Perancangan Kota*, artikel diunduh dari id.scribd.com/doc/24151941/Teori-an-Dan-Perancangan-Kota.htm pada tanggal 10 Februari 2015.
- Ashihara, Yoshinobu, (1983), *Exterior Design in Architecture, Merancang Ruang Luar*, terjemahan Gunadi, Sugeng, ITS Surabaya.
- Bappeda Samarinda, (2013), *Sejarah Kota Samarinda*, artikel diunduh dari <http://bappeda.samarindakota.go.id/sejarah.php> pada tanggal 07 Januari 2013.
- Bappeda Samarinda, (2013), *Progres RTRW Provinsi Kalimantan Timur*, artikel diunduh dari <http://www.bappeda kaltim.RTRWP Publish.co.id> pada tanggal 27 Juni 2013.
- Budihardjo, Eko, (1997), *Arsitektur Pembangunan dan Konservasi*, Djambatan, Jakarta.
- Cullen, Gordon (1961), *Townscape*, The Architectural Press, London.
- Darjosanjoto, Endang TS, (2006), *Penelitian Arsitektur Di Bidang Perumahan Dan Permukiman*, cetakan pertama, ITS press, Surabaya.
- Groat, Linda and Wang, David, (2002), *Architectural Research Methods*, John Wiley & Sons, Inc.
- Jayadinata, T .Johara, (1986), *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan dan Wilayah*, Penerbit ITB, Bandung.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 49 Tahun 2005 mengenai sifat dan pergerakan, fungsi dan status jalan.
- Keputusan Dirjen Bina Marga No.76/KPTS/Db/1999 mengenai Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum.
- Kostof, Spiro (1991), *The City Shaped Urban Pattern and Meanings Through History*, Thames and Hudson Ltd., London.
- Krier, Rob (1979), *Urban Space*, Academy edition, London.

- Lynch, Kevin, (1960), *The Image of The City*, MIT Press, Cambridge.
- Lynch, Kevin, (1976), *Managing The Sense Of The City*, MIT Press, Cambridge, Mass: London.
- Ministry for the Environment (2006), *Urban Design Toolkit Third Edition*, Ministry for The Environment, New Zealand.
- Mirsa, Rinaldi, (2012), *Elemen Tata Ruang Kota*, cetakan pertama, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Moor, Malcolm and Rowland, Jon, (2006), *Urban Design Future*, Routledge, USA and Canada.
- Moudon, Anne V (1997), “Urban Morphology as an Emerging”, Interdisciplinary Field, *Urban Morphology*, Vol. 1, hal 3-10.
- Parsons, Adam (2010), *Site : Serial Views*, artikel diunduh dari adamparsonsdessignthesis.blogspot.com/2010/12/site-serial-views.html pada tanggal 24 Februari 2015.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 05/PRT/M/2008 mengenai Ruang Terbuka Hijau Kawasan Perkotaan.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 63/PRT/1993 mengenai Garis Sempadan Sungai.
- Peraturan Pemerintah No. 47/PP/1997 mengenai Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional.
- Soetomo, Soegiono (2013), *Urbanisasi dan Morfologi, Proses Perkembangan Peradaban dan Wadah Ruangnya Menuju Ruang yang Manusiawi*, edisi kedua, cetakan pertama, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Sjafrizal, (2012), *Ekonomi Wilayah dan Perkotaan*, cetakan pertama, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Shirvani, Hamid, (1985), *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, Inc., Canada.
- Spreiregen, D. Paul, (1965), *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*, McGraw-Hill Book Company, USA.
- Pemerintah Samarinda Kota, (2002), *Revisi Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Samarinda Tahun 1994-2004*, diunduh dari <http://www.perpustakaan.bappenas.go.id>, pada tanggal 9 Maret 2014.
- Samarinda Pos on line, (2013), *Kelanjutan RTRW Samarinda th. 2004-2014 masih dalam proses penyusunan*, diunduh dari <http://www.samarinda.pos.htm>, pada tanggal 19 Juni 2013.
- Xu, Jiang dan Yeh, Anthony G.O (2003), “City Profile Guang Zhou”, *Cities*, Vol.20, No. 5, hal 361-374.

Yunus, Sabari Hadi, (2002), *Struktur Tata Ruang Kota*, cetakan ke 3, Pustaka Belajar, Yogyakarta.

Zahnd, Markus, (2006), *Perancangan Kota Secara Terpadu-Teori perancangan kota dan penerapannya*, cetakan ke 2, Kanisius, Yogyakarta.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BIOGRAFI PENULIS



Nama : Edith Abram Rochdi
Tempat/tanggal lahir : Balikpapan, 04 Mei 1962
Alamat : Perumahan Graha Indah Blok I-14, jl. P. Suryanata,
kelurahan Air Putih, Samarinda
Email : edithabram_rochdi@yahoo.com

RIWAYAT PENDIDIKAN

1966 – 1968 : TK - ST. BERNADUS, Semarang
1968 – 1974 : SD - GIKI Diponegoro, Surabaya
1974 – 1977 : SMP- GIKI Diponegoro, Surabaya
1977 – 1981 : SLTA-SMPPN/SMAN 16 Surabaya
1981 – 1987 : S1-Jurusan Arsitektur, FTSP, Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya, Jawa Timur.
2011 – 2016 : S2-Alur studi Perancangan Kota, Jurusan Arsitektur, FTSP,
Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya, Jawa Timur.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)