

## KATA PENGANTAR

Kami panjatkan syukur Alhamdulillah ke hadirat Allah SWT atas rahmat dan pertolongan-Nya, maka kami mampu menyelesaikan Laporan Akhir dalam rangkaian Kegiatan Perencanaan Jalan Akses Sebagai Penunjang Jalan Lingkar Luar Di Pontianak Utara.

Hasil perencanaan diharapkan menjadi acuan Dari Instansi Teknis terkait dalam melaksanakan Pembangunan Jalan Akses Sebagai Penunjang Jalan Lingkar Luar Di Pontianak Utara sehingga senantiasa memberikan manfaat bagi pembangunan jalan pada kawasan daerah perencanaan pada khususnya, dan Kota Pontianak pada umumnya.

Turut kami sampaikan ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu penyusunan Laporan Akhir ini, dan kami mengharapkan adanya kritik serta saran yang bersifat membangun.

Hormat  
Kami,

Tim  
Penyusun

# DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	i
DAFTAR ISI.....	ii
DAFTAR GAMBAR.....	iii
DAFTAR TABEL.....	iv
LAPORAN PENDAHULUAN	
BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1 LatarBelakang .....	2
1.2 Maksud Dan Tujuan .....	3
1.2.1 Maksud .....	3
1.2.2 Tujuan .....	3
1.3 DasarHukum.....	4
1.4 RuangLingkup.....	4

1.4.1 RuangLingkup Wilayah Perencanaan.....	4
1.4.2 RuangLingkupMateri.....	4
1.5 Metodologi .....	5
1.6 SistematikaPenulisanLaporanAkhir .....	6

## LAPORAN ANTARA

### BAB 2 GAMBARAN UMUM

2.1 GambaranTapakDalam Kota Pontianak .....	8
2.2 GambaranEkonomi Kota Pontianak (PDRB, PertumbuhanEkonomi) .....	12
2.3 GambaranPenduduk Kota Pontianak .....	13
2.4 Visi&Misi Pembangunan Kota .....	13
2.5 Tinjauanterhadapkebijakantataruang dalam RTRW Pontianak.....	14

### BAB 3 AnalisisMeso Kota

3.1 Kepadatan Dan ProfilPendudukKecamatan.....	21
3.2 KehidupanSosial-BudayaSekitar .....	22

<b>3.3</b>	<b>Kondisi Fisiografis Kawasan .....</b>	<b>24</b>
<b>3.4</b>	<b>Analisis Stakeholder &amp; Analisis Peran Serta Masyarakat Dalam Pengembangan Kawasan .....</b>	<b>26</b>
<b>3.5</b>	<b>Daya Dukung Penggunaan Lahan .....</b>	<b>31</b>
<b>3.5.1</b>	<b>Penetapan Penggunaan Lahan Perdagangan Dan Jasa .....</b>	<b>33</b>
<b>3.5.2</b>	<b>Tema Pengembangan Lahan Kawasan .....</b>	<b>33</b>
<b>3.5.3</b>	<b>Intensitas Pemanfaat Lahan Bangunan .....</b>	<b>33</b>
<b>3.6</b>	<b>Tata Bangunan .....</b>	<b>37</b>
<b>3.6.1</b>	<b>Tipologi Bangunan .....</b>	<b>37</b>
<b>3.6.2</b>	<b>Tatanan Layout Bangunan .....</b>	<b>37</b>
<b>3.6.3</b>	<b>Landmark Kawasan .....</b>	<b>37</b>
<b>3.7</b>	<b>Sistem Sirkulasi .....</b>	<b>38</b>
<b>3.7.1</b>	<b>Jaringan Jalan .....</b>	<b>38</b>
<b>3.7.2</b>	<b>Sirkulasi Pejalan Kaki .....</b>	<b>38</b>
<b>3.7.3</b>	<b>Sirkulasi Kendaraan .....</b>	<b>40</b>
<b>3.7.4</b>	<b>Angkutan Umum .....</b>	<b>40</b>
<b>3.8</b>	<b>Ruang Terbuka Hijau .....</b>	<b>41</b>

## BAB 04 ANALISIS PROGRAM BANGUNAN DAN LINGKUNGAN

<b>4.1</b>	<b>Visi Pembangunan Koridor Kawasan Terpadu Siantan .....</b>	<b>44</b>
<b>4.1.1</b>	<b>Konsep Umum Kota Berwawasan Lingkungan .....</b>	<b>44</b>
<b>4.1.2</b>	<b>Konsep Kebijakan Dalam Tata Ruang .....</b>	<b>44</b>
<b>4.1.3</b>	<b>Konsep Berdasarkan Undang-Undang Lingkungan Hidup .....</b>	<b>44</b>
<b>4.1.4</b>	<b>Konsep Pembangunan Kota Berwawasan Lingkungan .....</b>	<b>45</b>
<b>4.1.5</b>	<b>Konsep Baku Mutu Lingkungan .....</b>	<b>46</b>
<b>4.1.6</b>	<b>Visi Perancangan Koridor Kawasan Terpadu Siantan .....</b>	<b>46</b>
<b>4.1.7</b>	<b>Implementasi Visi Kedalam Perancangan Koridor Kawasan Terpadu Siantan .....</b>	<b>47</b>
<b>4.2</b>	<b>Struktur Peruntukan Lahan .....</b>	<b>47</b>
<b>4.2.1</b>	<b>Konsep Umum Perancangan .....</b>	<b>47</b>
<b>4.2.2</b>	<b>Skenario Perancangan .....</b>	<b>48</b>
<b>4.3</b>	<b>Zonapemanfaatan lahan (Zoning) .....</b>	<b>49</b>

4.3.1	Pendekatan Pengembangan Lahan .....	53	5.2	Arahan Umum dan Aspirasi Stakeholder dalam Pengembangan Kawasan .....	77
4.4	Intensitas Pemanfaatan Lahan .....	55	5.3	Konsep Visi, Misi dan Strategi Penataan Kawasan	
4.4.1	Konsep Umum Intensitas Pemanfaatan Lahan .....	55	5.3.1	Komponen Kawasan .....	78
4.4.2	Skenario Perancangan Intensitas Pemanfaatan Lahan .....	56	5.3.2	Blok-Blok Pengembangan Kawasan Dan Program Penanganannya .....	79
4.5	Tata Bangunan .....	58	5.3.3	Struktur Peruntukan Lahan .....	79
4.5.1	Konsep Umum Perancangan Tata Bangunan .....	58	5.3.4	Intensitas Pemanfaatan Lahan .....	79
4.5.2	Skenario Perancangan .....	58	5.3.5	Konsep Tata Bangunan .....	79
4.6	Sirkulasi dan Jalur Penghubung .....	66	5.3.6	Sirkulasi Dan Jalur Penghubung .....	80
4.6.1	Konsep Umum Sistem Sirkulasi Jalur Penghubung .....	66	5.3.7	Ruang Terbuka Hijau .....	80
4.6.2	Skenario Perancangan Sirkulasi dan Jalur Penghubung .....	67	5.3.8	Tata Kualitas Lingkungan .....	81
BAB 05 ARAHAN RENCANA PENGEMBANGAN KAWASAN					
5.1	Rencana Umum .....	76			

## BAB 01 PENDAHULUAN

Pada BAB ini pembahasan yang akan dilakukan adalah mengenai hal-hal yang melatarbelakangi pelaksanaan perencanaan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) Kawasan Terpadu Siantan, serta membahas mengenai maksud dan tujuan merencanakan RTBL tersebut. Penjelasan dasar-dasar hukum yang terkait dan ruang lingkup RTBL untuk mengetahui batasan-batasan pembahasan. Untuk mengaktualisasikan rumusan RTBL ini, dalam bab ini juga membahas metodologi yang dilakukan serta sistematika penulisan laporan akhir dari RTBL ini.

## 1.1 Latar Belakang

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang penataan ruang, maka rencana tata ruang di Indonesia dirumuskan secara berjenjang mulai dari yang bersifat umum sampai tingkatan yang rinci. Mengingat rencana tata ruang merupakan matra keruangan dari rencana pembangunan daerah dan bagian dari pembangunan nasional maka antara satu jenis rencana tata ruang dengan jenis rencana tata ruang lainnya mempunyai hubungan yang saling terkait dan saling berurutan satu sama lainnya serta dijaga konsistensinya baik dari segi substansi maupun operasionalisasinya.

Desentralisasi dan otonomi daerah telah menegaskan bahwa kewenangan pelaksanaan pembangunan termasuk penyusunan rencana tata ruang daerah berada pada pemerintah kabupaten/kota. Kewenangan tersebut merupakan peluang sekaligus tantangan yang harus dicermati dan disikapi oleh pemerintah kabupaten/kota terutama dalam merencanakan tata ruang daerah yang tidak lagi terbatas oleh cakupan administrasi saja, tetapi harus pula mempertimbangkan keterkaitan sosial, ekonomi dan ekologis (strategis) sesuai dengan kebutuhan dan prioritas perencanaan wilayah yang akan dituju/dibuat.

Penataan ruang yang diharapkan di masa depan harus sejalan dengan paradigma pembangunan yang bukan hanya berorientasi pada peningkatan kesejahteraan manusia (ekosentris) tetapi berimbang ke arah peningkatan kesejahteraan ekosistem (ekosentris) sebagai dasar yang melahirkan konsep pembangunan berwawasan lingkungan, konsep pembangunan yang mempertimbangkan daya dukung (carrying capacity) dan kelangkaan (scarcity) sumber daya alam termasuk lahan (ruang) dalam dimensi lingkungan (eksternalitas) yang didalamnya tetap juga menjadikan proses pembangunan infrastuktur fisik dan sosial dalam peningkatan ekonomi sebagai salah satu tujuan

akhirnya.

Infrastruktur fisik dan sosial adalah dapat didefinisikan sebagai kebutuhan dasar fisik pengorganisasian sistem struktur yang diperlukan untuk jaminan ekonomi sektor *publik* dan sektor *privat* sebagai layanan dan fasilitas yang diperlukan agar perekonomian dapat berfungsi dengan baik. Infrastruktur teknis *atau* fisik yang mendukung jaringan struktur seperti fasilitas antara lain dapat berupa jalan, kereta api, air bersih, bandara, kanal, waduk, tanggul, pengolahan limbah, perlistrikan, telekomunikasi, pelabuhan. Secara fungsional, infrastruktur tidak hanya juga dapat pula mendukung kelancaran aktivitas ekonomi masyarakat, distribusi aliran produksi barang dan jasa sebagai contoh bahwa jalan dapat melancarkan transportasi pengiriman bahan baku sampai ke pabrik kemudian untuk distribusi ke pasar hingga sampai kepada masyarakat.

Adapun untuk wilayah Siantan - Kecamatan Pontianak Utara, merupakan salah satu wilayah di Kota Pontianak yang memiliki dominasi guna lahan utama sebagai kawasan industrial, perdagangan dan jasa, dan permukiman. Untuk itu, di dalam muatan materi teknis RTRW daerah Siantan - Kecamatan Pontianak Utara juga diarahkan sebagai pelayanan kawasan metropolitan Pontianak dalam kata lain wilayah Siantan \_ Kecamatan Pontianak Utara merupakan Kota Orde 1 menurut RTRW Kota Pontianak tahun 2011 – 2030. Selain itu, daerah Siantan - Kecamatan Pontianak Utara juga merupakan jalur lintas antar Kota – Kabupaten yang ada di Kalimantan Barat. Permasalahan yang muncul adalah ketika di wilayah Siantan - Kecamatan Pontianak Utara ini juga memiliki potensi sebagai daerah perdagangan dan jasa. Oleh karenanya, perlu ada sebuah panduan penanganan kawasan untuk mengoptimalkan potensi-potensi yang bersifat kedaerahan tersebut dengan meminimalisir dampak dari permasalahan-permasalahan yang ada.

Infrastruktur yang ada pada Kawasan Siantan - Kecamatan Pontianak Utara saat ini masih bersifat konvensional. Ciri infrastruktur yang masih konvensional di kawasan ini ditunjukkan dengan sistem pembangunan infrastruktur yang masih bersifat sederhana dan tidak berlandaskan pada sistem pembangunan yang berkelanjutan (*Sustainable*).

## 1.2 Maksud Dan Tujuan

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.06/PRT/M/2007, Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) didefinisikan sebagai panduan rancang bangun suatu lingkungan/ kawasan yang dimaksudkan untuk mengendalikan pemanfaatan ruang, penataan bangunan dan lingkungan, serta memuat materi pokok ketentuan program bangunan dan lingkungan, rencana umum dan panduan rancangan, rencana investasi, ketentuan pengendalian rencana, dan pedoman pengendalian pelaksanaan pengembangan lingkungan/ kawasan.

### 1.2.1 Maksud

Kajian Pengembangan Kawasan Perkotaan Terpadu ini dimaksudkan untuk menata/mengatur dan mengendalikan perkembangan fisik pemanfaatan ruang dalam kawasan pengembangan kota, untuk menjamin harmonisasi dan sinkronisasi antar kegiatan / pemanfaatan ruang, kesinambungan tata ruang Kota Pontianak, serta pedoman jelas dan pasti bagi rencana investasi properti di kawasan ini.

### 1.2.2 Tujuan

Adapun tujuan yang ingin di capai dalam penyusunan dokumen pengendalian pembangunan dan infrastuktur kawasan yang berkelanjutan meliputi :

- a. Menentukan Fungsi dan Peranan Kawasan, Arah Pengembangan Fisik Kawasan serta berbagai kebijaksanaan dasar pengembangan kawasan dalam kurun waktu 20 tahun ke depan atau sampai akhir masa Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pontianak);
- b. Menata ruang-ruang sebagai wadah berbagai kegiatan perkotaan yang diprediksikan akan berlangsung di dalam Kawasan Perkotaan Terpadu terutama kegiatan utama (perumahan) dan kegiatan penunjang (fasilitas sosial, ekonomi) sehingga masing-masing kegiatan dapat berlangsung secara efektif (*right use on the right place*) dan efisien serta meminimalkan potensi konflik antar kegiatan bahkan menciptakan keserasian dan harmoni antar kegiatan tersebut;
- c. Mengatur sirkulasi pergerakan internal maupun eksternal kawasan melalui pengaturan dan perencanaan sistem transportasi terpadu, termasuk perencanaan terminal dan sistem parkir;
- d. Merencanakan penyediaan berbagai fasilitas perkotaan sesuai dengan kebutuhan untuk jangka waktu rencana, baik kuantitas maupun kualitas, diperkuat dengan penempatan berbagai fasilitas tersebut secara tepat;
- e. Merencanakan pelayanan berbagai utilitas kawasan (air bersih, listrik, telepon, drainase, persampahan, dll) untuk mendukung perkembangan kawasan sesuai prediksi dan rencana pengembangan kawasan;
- f. Membangun dan menata elemen - elemen lingkungan yang berfungsi mendukung konservasi dan preservasi lingkungan fisik dan budaya untuk menjamin pengembangan kawasan yang

berkelanjutan (*sustainable development*).

### 1.3 Dasar Hukum

Penyusunan Dokumen Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan didasarkan pada:

- a. UURI No. 4 tahun 1992 tentang Perumahan dan Permukiman;
- b. UURI No. 5 tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya;
- c. UURI No. 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang;
- d. UURI No. 23 tahun 1997 tentang Lingkungan Hidup;
- e. UURI No. 28 tahun 2002 tentang Bangunan Gedung;
- f. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.10 tahun 1993 tentang Pelaksanaan Undang-undang No. 5 tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya;
- g. SNI 03-1733-2004 tentang Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan.
- h. Peraturan daerah tentang rencana tata ruang wilayah setempat.

### 1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup materi yang akan di bahas berdasarkan pada kompleksitas permasalahan yang dihadapi adalah sebagai berikut :

- a. Rencana aksi/ kegiatan komunitas
- b. Rencana penataan lingkungan
- c. Panduan rancang kota

#### 1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah Perencanaan

Wilayah perencanaan yang akan dikaji adalah wilayah kota Pontianak bagian utara (Kecamatan Pontianak Utara), dengan batas-batas sebagai berikut :

- Disebelah utara dibatasi oleh jalan Parit Makmur
- Disebelah timur dibatasi oleh Jalan Maluku
- Disebelah selatan dibatasi oleh Selat Karimata II
- Disebelah barat dibatasi oleh Sungai Kapuas

#### 1.4.2 Ruang Lingkup Materi

Sesuai dengan ketentuan yang tercantum di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2005 tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-undang Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung pasal 27 ayat (2), struktur dan sistematika dokumen RTBL sebagaimana digambarkan dalam Gambar 1.12. Dalam hal ini, penyusunan dokumen RTBL terdiri atas 3 (tiga ) tahapan utama, yaitu:

- a. Tahap Analisis Kawasan Perencanaan
- b. Tahap Perumusan dan Pengembangan Perancangan
- c. Tahap Pengembangan Dukungan Pelaksanaan

#### a. Tahap analisa Kawasan Perencanaan (Program Bangunan dan Lingkungan)

Komponen Analisis

- Sosial-kependudukan
- Prospek pertumbuhan ekonomi
- Daya dukung fisik & lingkungan
- Aspek legal konsolidasi lahan
- Daya dukung prasaran dan fasilitas lingkungan
- Kajian aspek historis kawasan

Program bangunan dan lingkungan adalah penjabaran dari perencanaan yang telah ditetapkan sebelumnya dalam kurun waktu tertentu. Dalam hal ini program bangunan dan lingkungan memuat hal-hal, seperti : jenis, jumlah besaran, dan luasan bangunan gedung, serta kebutuhan ruang terbuka hijau, fasilitas umum, fasilitas sosial, prasarana aksesibilitas, sarana pencahayaan, dan sarana penyehatan lingkungan, baik berupa penataan prasarana dan sarana yang sudah ada maupun baru.

#### **b. Tahap Perumusan dan Pengembangan Perancangan (Rencana Umum dan Panduan Rancangan)**

Rencana Umum dan Panduan Rancangan merupakan ketentuan-ketentuan tata bangunan dan lingkungan pada suatu lingkungan/ kawasan yang memuat rencana peruntukan lahan makro dan mikro, rencana perpetakan, rencana tapak, rencana sistem pergerakan, rencana aksesibilitas lingkungan, rencana prasarana dan sarana lingkungan, rencana wujud visual bangunan, dan ruang terbuka hijau.

Panduan Rancangan bersifat melengkapi dan menjelaskan secara lebih rinci rencana umum yang telah ditetapkan sebelumnya.

#### **c. Tahap Pengembangan Dukungan Pelaksanaan (Rencana Investasi)**

Disusun berdasarkan dokumen RTBL yang memperhitungkan kebutuhan nyata para pemangku kepentingan dalam proses pengendalian investasi dan pembiayaan dalam penataan lingkungan/kawasan. Rencana investasi juga

mengatur upaya percepatan penyediaan dan peningkatan kualitas pelayanan prasarana/sarana dari suatu lingkungan/kawasan.

### **1.5 Metodologi**

Metode yang digunakan dalam melkaskan pendekatan penyusunan dokumen Rencana Tata Bangunan Dan Lingkungan kawasan Terpadu Siantan adalah mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.6 Tahun 2007 Tentang Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan. Peraturan tersebut adalah panduan rancang bangun suatu lingkungan/kawasan yang dimaksudkan untuk mengendalikan pemanfaatan ruang, penataan bangunan dan lingkungan, serta memuat materi pokok ketentuan program bangunan dan lingkungan, rencana umum dan panduan rancangan, rencana investasi, ketentuan pengendalian rencana, dan pedoman pengendalian pelaksanaan pengembangan lingkungan/kawasan.

Maka pendekatan perancangan untuk penyusunan RTBL Kawasan Terpadu Siantan dalam mewujudkan stuktur tiga dimensi adalah :

- a. Pendekatan Kontekstual (*Context Analysis*) dimana konfigurasi massa bangunan dan lingkungan Kawasan Terpadu Siantan dipandang sebagai jaringan aktif dan dinamis yang dapat dipengaruhi oleh kondisi sekitarnya. Oleh karena itu dalam pendekatan ini perlu dipertimbangkan aspek (1) lokasi dalam tata wilayah, (2) ketinggian tempat, (3) kemiringan, (4) litologi, (5) jenis tanah, (6) hidrologi, (7) iklim, (8) vegetasi, (9) best view, (10) keistimewaan buatan, (11) penggunaan lahan, (12) sosial-budaya, (13) ekonomi, (14) transportasi, dan (15) kebijaksanaan tata ruang.
- b. Pendekatan morfologi (kota sebagai produk bentukan fisik). Dalam pendekatan ini perlu dianalisis (1) pola, (2) tekstur kawasan, (3) tipologi

massa, (4) tipologi ruang, (5) linkage visual, (6) linkage struktural, (7) linkage kolektif dan (8) makna tempat (*place*) dalam kaitan estetika ciri historis dalam arsitektur bangunan dan lingkungan yang dapat meningkatkan citra Kota Pontianak.

Rencana Tata Bangunan Dan Lingkungan (RTBL) Kawasan Terpadu Siantan meliputi materi sebagaimana pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum no.6 tahun 2007, yaitu :

- A. PROGRAM BANGUNAN DAN LINGKUNGAN
  - A.1 Visi Perancangan Kawasan
  - A.2 Perancangan Struktur Tata Bangunan Dan Lingkungan meliputi:
    - Potensi dan Masalah Tautan Tata Ruang
    - Potensi dan Masalah Daya Dukung Fisik dan Lingkungan
    - Potensi dan Masalah Prasarana dan Fasilitas Lingkungan
  - A.3 Komponen Perancangan Kawasan
  - A.4 Penempatan Pengembangan Kawasan dan Program Penanganan
- B. RENCANA UMUM DAN PANDUAN RANCANGAN
  - B.1 Rencana
    - Rencana Struktur Peruntukan Lahan
  - B.2 Intensitas Pemanfaatan Lahan meliputi
    - Tata Bangunan
    - Rencana Sistem Sirkulasi Dan Jalur Penghubung
    - Rencana Sistem Ruang Terbuka Hijau
    - Rencana Tata Kualitas Lingkungan

- Rencana Jaringan Utilitas

B.3 Panduan Rancangan meliputi

- Panduan Rancangan Pengembangan
- Simulasi Perancangan

C. RENCANA INVESTASI

C.1 Skenario Strategi Rencana investasi

C.2 Pola Kerja Sama Operasional Investasi

D. KETENTUANG PENGENDALIAN RENCANA

E. PEDOMAN PENGENDALIAN PELAKSANAAN

E.1 Mekanisme Perijinan

E.2 Mekanisme Pemberian Insentif dan Disinsentif

E.3 Mekanisme Pemberian Kompensasi

E.4 Mekanisme Pemberian Sanksi Sebagai Penertiban

## 1.6 Sistematika Penulisan Laporan Akhir

### BAB 01 PENDAHULUAN

Merupakan pendahuluan yang berisikan latar belakang, maksud dan tujuan, dasar hukum, ruang lingkup wilayah perencanaan dan ruang lingkup materi, metodologi dan; sistematika penulisan laporan akhir.

### BAB 02 GAMBARAN UMUM

Pada BAB ini pembahasan yang akan dilakukan fokus terhadap membahas gambaran umum kota Pontianak dengan ruang lingkup, yaitu gambaran tapak dalam Kota Pontianak, gambaran ekonomi Kota Pontianak, gambaran penduduk Kota Pontianak, visi dan misi pembangunan Kota Pontianak, dan

Tinjauan terhadap kebijakan tata ruang dalam RTRW Kota Pontianak.

Tinjauan terhadap kebijakan tata ruang akan membahas masalah rencana stuktur ruang Kota Pontianak, kedudukan wilayah perencanaan berdasarkan RTRW Kota Pontianak Sebagai Kawasan Strategis Ekonomi, Rencana Pola Ruang Pontianak, Pola Pemanfaatan kawasan lindung, pola pemanfaatan kawasan budidaya, rencana stuktur jaringan transportasi, rencana system prasarana kota lainnya.

### **BAB 03 ANALISIS POTENSI DAN MASALAH PENGEMBANGAN KAWASAN**

Bab ini membahas kajian yang dilakukan untuk melihat karakteristik permasalahan tapak dalam lingkup kawasan, variable yang dibahas antara lain : Kepadatan Dan Profil Penduduk sekitar Kawasan, untuk melihat komposisi jumlah penduduk di kawasan dengan data dasar sensus penduduk kecamatan, Kehidupan Sosial-Budaya Sekitar, ini dilakukan untuk memperoleh gambaran terkait kebiasaan, tradisi dan pola kehidupan masyarakat setempat.

Penggunaan Lahan Sekitar, hal ini dilakukan untuk melihat proporsi penggunaan lahan, Pergerakan Menuju Kawasan/Aksesibilitas Kawasan, hal ini dilakukan untuk melihat pola sirkulasi kendaraan dan orang di kawasan, Pusat-Pusat Kegiatan/Objek Wisata/Place Disekitar Kawasan, Heritage/Pemugaran, dan Intensitas Kepadatan Blok Kawasan.

### **BAB 04 ANALISIS PROGRAM BANGUNAN DAN LINGKUNGAN**

Pada bagian bab ini akan membahas analisis dasar program bangunan dan lingkungan, visi perancangan kawasan perdagangan dan jasa komersial

Kawasan Siantan, serta kondisi tata bangunan pada setiap segmen wilayah perencanaan.

### **BAB 05 ARAHAN RENCANA PENGEMBANGAN KAWASAN**

Bab ini akan menjelaskan mengenai arahan rencana pengembangan kawasan. Adapun rencana merupakan ketetapan dan rencana, serta gagasan desain secara detail dan terukur, yang merupakan hasil penerapan dari konsep dasar tata bangunan dan lingkungan, yang nantinya akan diterapkan dalam pembangunan dan perancangan Kawasan Terpadu Siantan.

Rencana meliputi rencana stuktur ruang, intensitas pemanfaatan lahan, rencana tata bangunan, rencana sistem sirkulasi dan jalur penghubung, rencana sistem ruang terbuka hijau, rencana tata kualitas lingkungan dan rencana jaringan utilitas. Panduan rancangan meliputi panduan rancangan pengembangan dan simulasi perancangan.

## BAB 2 GAMBARAN UMUM

Pada BAB ini pembahasan yang akan dilakukan fokus terhadap membahas gambaran umum kota Pontianak dengan ruang lingkup, yaitu gambaran tapak dalam Kota Pontianak, gambaran ekonomi Kota Pontianak, gambaran penduduk Kota Pontianak, visi dan misi pembangunan Kota Pontianak, dan Tinjauan terhadap kebijakan tata ruang dalam RTRW Kota Pontianak.

Tinjauan terhadap kebijakan tata ruang akan membahas masalah rencana stuktur ruang Kota Pontianak, kedudukan wilayah perencanaan berdasarkan RTRW Kota Pontianak Sebagai Kawasan Strategis Ekonomi, Rencana Pola Ruang Pontianak, Pola Pemanfaatan kawasan lindung, pola pemanfaatan kawasan budidaya, rencana stuktur jaringan transportasi, rencana system prasarana kota lainnya.

## 2.1 Gambaran Tapak Dalam Kota Pontianak

Kota Pontianak terletak di Indonesia sebagai ibu kota Provinsi Kalimantan Barat yang mempunyai luas wilayah 107,82 km<sup>2</sup> yang terdiri dari 6 kecamatan dan 29 kelurahan. Kota Pontianak dibatasi oleh wilayah Kabupaten Pontianak dan Kabupaten Kubu Raya, dengan batas wilayah yang akan disebutkan secara rinci sebagai berikut:

Bagian Selatan	: Desa Sungai Raya Kecamatan Sungai Raya dan Desa Punggur Kecil Kecamatan, Sungai Kakap Kabupaten Kubu Raya
Bagian Timur	: Desa Kapur Kecamatan Sungai Raya dan Desa Kuala Ambawang Kecamatan Sungai Ambawang Kabupaten Kubu Raya
Bagian Barat	: Desa Pal IX dan Desa Sungai Rengas Kecamatan Sungai Kakap Kabupaten Kubu Raya
Bagian Utara	: Desa Wajok Hulu Kecamatan Siantan Kabupaten Pontianak dan Desa Mega Timur dan Desa Jawa Tengah Kecamatan Sungai Ambawang Kabupaten Kubu Raya.

Kota Pontianak sebelum tahun 2007 terdiri dari 5 Kecamatan dan dengan 24 Kelurahan, kemudian terjadi pemekaran menjadi 6 kecamatan dan 29 kelurahan. Adapun distribusi luas dan banyaknya

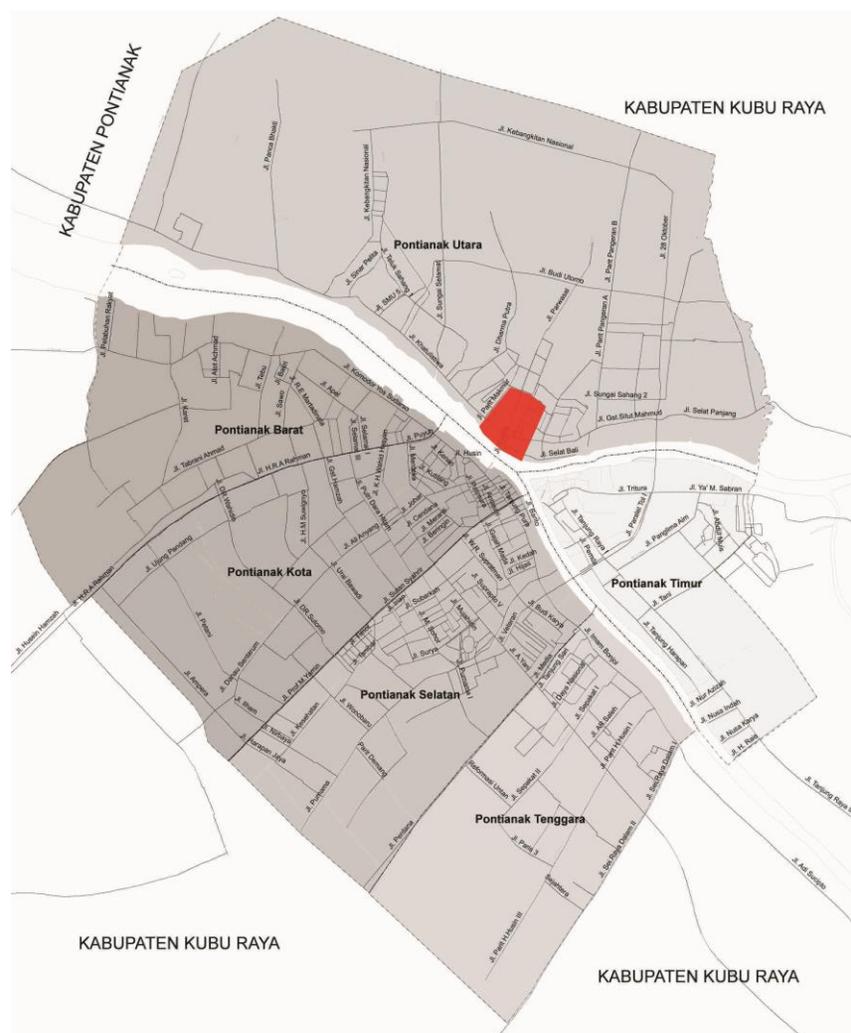
jumlah kelurahan, RT dan RW dapat dilihat pada tabel 2.1. Dalam kegiatan penyusunan RTRW Kota Pontianak dalam pengamatan, dipertimbangkan juga wilayah yang lebih luas yang memiliki pengaruh terhadap kota tersebut.

Tabel 2.1 Luas Administrasi di Kota Pontianak Tahun 2009

Kecamatan	Luas Daerah (Km <sup>2</sup> )	Presentase
Pontianak Selatan	14,54	13,49
Pontianak Tenggara	14,83	13,75
Pontianak Timur	8,78	8,14
Pontianak Barat	16,71	15,71
Pontianak Kota	15,51	14,39
Pontianak Utara	37,22	34,52
<b>Kota</b>	<b>107,82</b>	<b>100,00</b>

Sumber : RTRW Kota Pontianak, 2013-2033

Gambar 2.1 Administrasi Wilayah Kota



Legenda :

Kawasan RTBL

Sumber : Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pontianak 2013-2033

Kota Pontianak terkenal dengan nama Kota Seribu Parit yaitu sebagian besar Kota Pontianak dialiri oleh parit-parit. Jumlah parit-parit yang ada di Kota Pontianak menurut RTRW Kota Pontianak tahun 2013-2033 berjumlah 42 sungai/parit. Sungai/parit tersebut dimanfaatkan oleh sebagian masyarakat untuk keperluan sehari-hari dan sebagai penunjang sarana transportasi. Kondisi tanah di Kota Pontianak terdiri dari jenis tanah Organosol, Gley, Humus dan Aluvial yang masing-masing mempunyai karakteristik yang berbeda. Dalam hal penggunaan tanah/lahan, maka untuk luas lahan sawah dari tahun ke tahun menunjukkan gejala peningkatan, ini sesuai dengan anjuran pemerintah untuk memanfaatkan lahan tidur dalam mengatasi masa krisis. Luas lahan sawah kini sebesar 384 Hektar. Sedangkan luas lahan kering menjadi 96,44 persen dari jumlah luas Kota Pontianak yang dirinci untuk pekarangan/bangunan/halaman sebesar 47,48%, tegal/kebun sebesar 28,27%, lahan sementara tidak diusahakan 3,38%, hutan rakyat 6,11%, perkebunan 1,14% dan lain-lain sebesar 97%. (lihat tabel 2.2 2.3)

Tabel 2.2 Luas Lahan Sawah dan Lahan Kering Menurut Jenis Penggunaan di kota Pontianak, 2007-2009 (Ha)

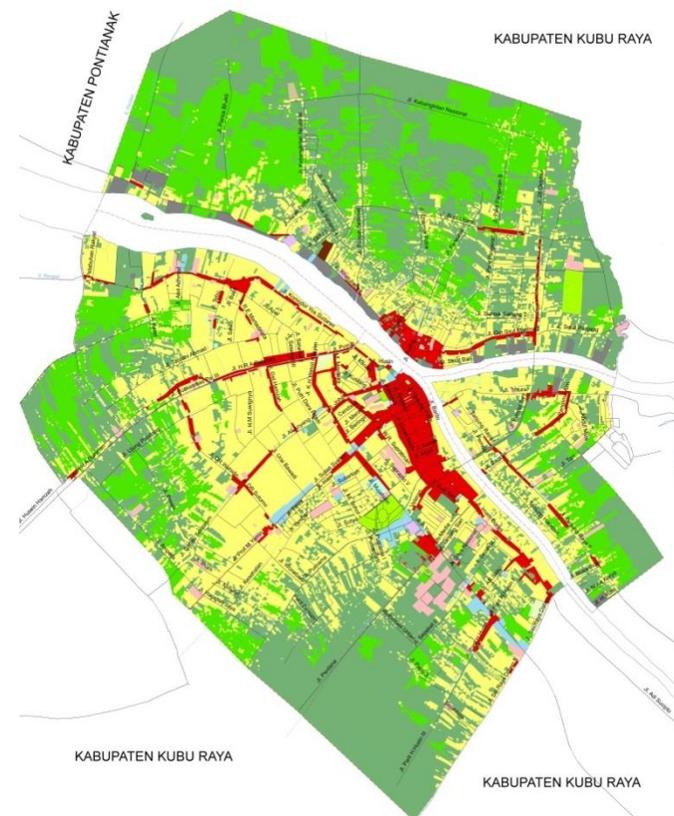
Jenis Penggunaan	2007	2008	2009
<b>Lahan Sawah</b>			
1. Tadah Hujan	36	36	18
2. Pasang Surut	363	363	374
3. Sawah yang sementara tidak diusahakan	-	-	-
<b>Jumlah lahan sawah</b>	<b>399</b>	<b>399</b>	<b>284</b>
<b>Lahan kering</b>			
1. Pekarangan/bangunan dan halaman	5.069	5.069	4.937
2. Tegal/kebun/ladang	2.863	2.863	2.937
3. Kolam/tebal/empang	4	4	4
4. Sementara tidak diusahakan	451	451	351
5. Lahan yang ditanami kayu/kayuan/hutan rakyat	635	635	635
6. Perkebunan	118	118	118
7. Lain-lain	1.243	1.243	1.243
<b>Jumlah Lahan Kering</b>	<b>10.383</b>	<b>10.383</b>	<b>10.398</b>
<b>Jumlah lahan sawah dan lahan kering</b>	<b>10.782</b>	<b>10.782</b>	<b>10.782</b>

Sumber : Kota Pontianak Dalam Angka, 2010

Tabel 2.3 Luas Lahan Menurut Jenis Penggunaan di kota Pontianak, 2007-2009 (Ha)

Jenis Penggunaan	2007	2008	2009
Pemukiman	5.812,22	5.983,53	5.983,53
Pasar	11,35	11,35	11,35
Perdagangan	130,45	130,45	130,45
Perkantoran	131,72	131,72	131,72
Fasilitas Kesehatan	17,91	17,91	17,91
Fasilitas Peribadatan	26,35	26,48	26,48
Fasilitas Pendidikan	57,80	57,80	57,80
Perguruan Tinggi	161,50	161,50	161,50
Fasilitas Olah Raga	94,25	94,25	94,25
Fasilitas Kesenian	0,02	0,02	0,02
Fasilitas Perhubungan	212,25	217,56	217,56
Pergudangan	115,04	115,04	115,04
Pembangkit Tenaga Listrik	2,95	2,95	2,95
Industri	69,83	70,35	70,35
Kebun Campuran	1.156,06	1.104,04	1.104,04
Kebun Karet Rakyat	416,15	399,50	399,50
Semak	1.1362,54	1.253,54	1.253,54
Hutan	320,17	320,17	320,17
Lain-lain/Sungai dan Parit	683,44	683,44	683,44

Sumber : Kota Pontianak Dalam Angka, 2010



Legenda :

Fasilitas Kesehatan	Peternakan
Fasilitas Pendidikan	Pelabuhan
Fasilitas Peribadatan	PLTD
Fasilitas Olahraga	Perdagangan & Jasa
Fasilitas Pemerintahan	Industri & Pergudangan
Fasilitas Kebudayaan & Pariwisata	Terminal
Pemukiman	TPA Sampah
Pertanian	
RTH	

Gambar 2.2 Administrasi Wilayah di Kota Pontianak

## 2.2 Gambaran Ekonomi Kota Pontianak (PDRB, Pertumbuhan Ekonomi)

Salah satu fungsi kota Pontianak sebagai ibu kota provinsi adalah sebagai kota perdagangan dan jasa serta indikator perkembangan kegiatan ekonomi kota. Hal ini menjadikan keberadaan fasilitas perdagangan memegang peranan penting untuk Kota Pontianak. Adapun fasilitas ekonomi yang terdapat di Kota Pontianak terdiri dari 20.305 Toko dan warung, 961 Industri, 546 penginapan dan Restoran, 36 Pasar umum, 17 Supermarket, 70 bank, 38 Asuransi dan 502 fasilitas ekonomi lainnya. Laju pertumbuhan ekonomi dapat diketahui dari penyajian PDRB atas dasar harga konstan.

Karakteristik perekonomian ini dimaksudkan untuk memahami karakteristik perekonomian wilayah Kota Pontianak baik dalam lingkup wilayah lebih luas (Kalimantan Barat) maupun dalam lingkup internal Kota. Kajian terhadap kegiatan perekonomian ini meliputi struktur dan pertumbuhan ekonomi wilayah, kinerja (produksi) beberapa sektor perekonomian yang penting, sektor unggulan, serta kawasan strategis. Perekonomian regional pada umumnya membahas menggunakan indikator pendapatan regional (PDRB), yang dalam hal ini diambil dalam satuan nilai tambah.

Perekonomian Kota Pontianak sampai dengan tahun 2008 berdasarkan harga konstan masih di dominasi sektor perdagangan, hotel dan restoran dengan kontribusinya sebesar 23,26%. Tingginya peran sektor perdagangan, hotel dan restoran didukung pula oleh sektor Jasa-jasa serta sektor pengangkutan dan komunikasi yang juga cukup tinggi, dengan peranannya terhadap perekonomian Kota Pontianak yang masing-masing sebesar 20,58 % dan 18,21 %.

Tabel 2.4 PDRB Kota Pontianak Atas Dasar Harga Konstan tahun 2000 menurut lapangan usaha kota pontianak, tahun 2007-2009 (Juta rupiah)

No	Lapangan Usaha	Nilai PDRB Harga Konstan (Jutaan Rupiah)		
		2007	2008	2009
1.	Pertanian	76.941,17	80.451,76	83.785,68
2.	Industry Pengolahan Non Migas	489.225,24	511.114,13	531.984,49
3.	Listrik, Gas dan Air	33.039,41	33.039,41	37.023,45
4.	Bangunan	943.027,49	991.396,43	1.060.307,29
5.	Perdagangan, Hotel dan Restoran	1.297.527,98	1.388.309,78	1.464.470,15
6.	Pengakuan dan Komunikasi	1.008.137,98	1.086.894,10	1.153.401,75
7.	Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	616.833,89	646.463,09	665.583,01
8.	Jasa-jasa	1.196.520,98	1.228.864,02	1.265.935,95
	<b>Jumlah</b>	<b>5.661.253</b>	<b>5.968.266,55</b>	<b>6.262.491,77</b>

Sumber : RTRW Kota Pontianak, 2013-2033

## 2.3 Gambaran Penduduk Kota Pontianak

### a. Jumlah Penduduk

Jumlah penduduk Kota Pontianak tahun 2010 berdasarkan hasil perhitungan sensus penduduk sementara tahun 2010 berjumlah 550.304 jiwa yang tersebar pada enam wilayah Kecamatan. Dengan penduduk terbanyak di wilayah Pontianak Barat yaitu sebesar 123.472 jiwa atau 22,43 persen, sedangkan wilayah kota dengan penduduk terkecil terdapat di Kecamatan Pontianak Tenggara yaitu sebanyak 45.139 jiwa atau 8,2 persen.

### b. Kepadatan Penduduk

Kepadatan penduduk Kota Pontianak pada tahun 2010 yang sekitar 5.104 jiwa/Km<sup>2</sup>. Dengan kata lain, kepadatan penduduk Kota Pontianak periode 2000-2008 meningkat dari 4.837 jiwa/Km<sup>2</sup> menjadi 5.104 jiwa/Km<sup>2</sup> atau meningkat sebesar 5,51 persen. Kecamatan yang memiliki tingkat kepadatan penduduk

tertinggi adalah Kecamatan Pontianak Timur yaitu 8.886 jiwa/Km<sup>2</sup>. Dan Kecamatan dengan kepadatan penduduk terendah adalah Kecamatan Pontianak Utara.

#### c. **Pertumbuhan Penduduk**

Pertumbuhan penduduk Kota Pontianak sepuluh tahun terakhir Tahun 1999-2008 rata-rata sebesar 0,74 % dengan pertumbuhan terbesar terdapat di Kecamatan Pontianak Kota dan terkecil di Kecamatan Pontianak Tenggara sebagai kecamatan baru.

#### d. **Mata Pencarian Dan Tenaga Kerja**

Sebagai Ibukota Provinsi, Kota Pontianak menjadi daya tarik utama pergerakan penduduk sehingga mempunyai mobilitas yang tinggi, dengan kondisi demikian tentunya Kota Pontianak juga menjadi lahan utama dalam memperoleh pekerjaan. Berdasarkan data Kota Pontianak dalam angka tahun 2009 persentase penduduk yang bekerja sebanyak 207.557 jiwa atau 89,79 % dari keseluruhan angkatan kerja atau 39.79 % dari keseluruhan penduduk Kota Pontianak telah bekerja.

Dapat dilihat bahwasannya angka angkatan kerja yang bekerja dari tahun 2006 sampai tahun 2008 terus meningkat, tapi persentasenya masih cukup jauh jika dibandingkan dengan tahun 2004 dimana persentase yang bekerja sebesar 96,09 % dari jumlah angkatan kerja yang ada. Hal ini berbanding terbalik terhadap persentase angkatan kerja terhadap jumlah penduduk 15 tahun ke atas yang mana rata-rata tahunannya terus meningkat

## 2.4 **Visi & Misi Pembangunan Kota**

Visi Kota Pontianak diharapkan dapat tercapai sampai Tahun 2025 yaitu: Pontianak Kota Khatulistiwa Berwawasan Lingkungan Terdepan Di Kalimantan Tahun 2025. Adapun pengertian Visi Kota Pontianak adalah sebagai berikut :

- a. **Kota Khatulistiwa**, mempunyai pengertian bahwa ciri khas Kota Pontianak yang dilintasi garis khatulistiwa dan tidak dimiliki oleh kota lain di Indonesia.
- b. **Berwawasan lingkungan**, mempunyai pengertian bahwa berbagai pertimbangan arah pembangunan daerah, kebijakan, program, kegiatan dan anggaran harus didasarkan atas pertimbangan kondisi daya dukung lingkungan dan dalam upaya meningkatkan kualitas lingkungan hidup. Lingkungan mempunyai ruang lingkup lingkungan fisik yang akan memberi nilai kehidupan yang lebih baik bagi masyarakat baik saat ini dan masa yang akan datang dengan lebih memperhatikan kesinambungan. Pengertian berwawasan lingkungan adalah berbagai hasil pembangunan yang bersifat prasarana fisik diharapkan menghasilkan suatu kondisi lingkungan dengan kualitas yang tidak melebihi batas baku mutu lingkungan. Visi ini dilakukan uji publik untuk meningkatkan kepercayaan dan keyakinan akan ketetapan tujuan serta mengikat komitmen kepada banyak pihak yang berkepentingan (stakeholders).
- c. **Terdepan di Kalimantan**, mempunyai pengertian bahwa berbagai kebijaksanaan program yang dilaksanakan memiliki keunggulan dari kota lain di Kalimantan. Pengertian keunggulan ini adalah keunggulan dalam pengelolaan sumberdaya dan hasil yang dicapai di berbagai bidang kehidupan meliputi bidang ekonomi, bidang sosial budaya, bidang lingkungan hidup, bidang tata pemerintahan, keamanan dan ketertiban

Visi ini dijabarkan kedalam misi untuk memperkuat arah pembangunan daerah. Adapun misi yang telah ditetapkan sebagai berikut :

- a. Mewujudkan Masyarakat Berwawasan Kebangsaan Yang Sehat, Cerdas, Berbudaya Dan BerakhlakMulia.
- b. Mewujudkan Masyarakat Madani, Manusiawi, Berkurangnya Masalah Sosial Makin Berdaya Dan Terjaminnya Hak-Hak Warga.
- c. Mewujudkan Perekonomian Yang Stabil, Tumbuh Dan Merata Berbasis Ekonomi Kerakyatan
- d. Mewujudkan Sarana, Prasarana, Tata Ruang dan Wilayah Perkotaan Untuk Perdagangan dan Jasa Yang Berwawasan Lingkungan
- e. Mewujudkan Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik (*Good Governance*) Masyarakat Yang Paham Politik, Taat Hukum Tenteram Dan Tertib.

Seperti yang digariskan dalam Permen PU No 17 Tahun 2009 tentang Pedoman penyusunan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota, di dalam menyusun RTRW Kota terlebih dahulu haruslah ditetapkan tujuan, kebijakan, dan strategi penataan ruang daerah kota yang ditetapkan oleh pemerintahan daerah kota yang merupakan perwujudan visi dan misi pembangunan keruangan jangka panjang kota dalam mendukung perwujudan tujuan penataan ruang nasional yang aman, nyaman, produktif, berkelanjutan, berlandaskan wawasan nusantara dan ketahanan nasional.

Untuk mewujudkan visi dan misi Kota tersebut di atas, maka dirumuskanlah tujuan pengembangan kota sebagai landasan arahan penataan ruang. Adapun Tujuan penataan ruang wilayah Kota Pontianak adalah ***mewujudkan kota perdagangan jasa berskala internasional terdepan di Kalimantan yang aman dan nyaman, atraktif, serta memiliki sarana dan***

***prasarana yang kondusif untuk meningkatkan produktifitas dan kreativitas demi mewujudkan pembangunankota yang berkelanjutan.*** Dasar pemikiran tujuan pengembangan Kota Pontianak di atas tentunya tidak terlepas dari tujuan, fungsi dan kedudukan RTRW Kota Pontianak dalam konteks pembangunan daerah pada umumnya, dan khususnya dengan produk hukum dan perencanaan-perencanaan lainnya di tingkat Kota Pontianak.

## 2.5 Tinjauan terhadap kebijakan tata ruang dalam RTRW Pontianak

Tinjauan terhadap kebijakan tata dalam RTRW Pontianak membahas masalah rencana stuktur ruang Kota Pontianak, kedudukan wilayah perencanaan berdasarkan RTRW Kota Pontianak Sebagai Kawasan Strategis Ekonomi, Rencana Pola Ruang Pontianak, Pola Pemanfaatan kawasan lindung, pola pemanfaatan kawasan budidaya, rencana stuktur jaringan transportasi, rencana sistem prasarana kota lainnya.

### a. Rencana Stuktur Ruang Kota Pontianak

Rencana struktur tata ruang disusun untuk mewujudkan efisiensi pemanfaatan ruang, keserasian pengembangan ruang, dan keefektifan sistem pelayanan. Kurang berkembangnya pusat sekunder akan ditangani dengan kebijakan dan program tersendiri. Beberapa penyempurnaan struktur ruang didasarkan pada perkembangan terakhir yang dihadapi Kota Pontianak. Struktur ruang Kota Pontianak terdiri dari sistem pusat pelayanan dan system jaringan prasarana meliputi sistem jaringan transportasi, sistem jaringan energi atau listrik, sistem jaringan Telekomunikasi, sistem jaringan sumber daya air dan lain-lain.

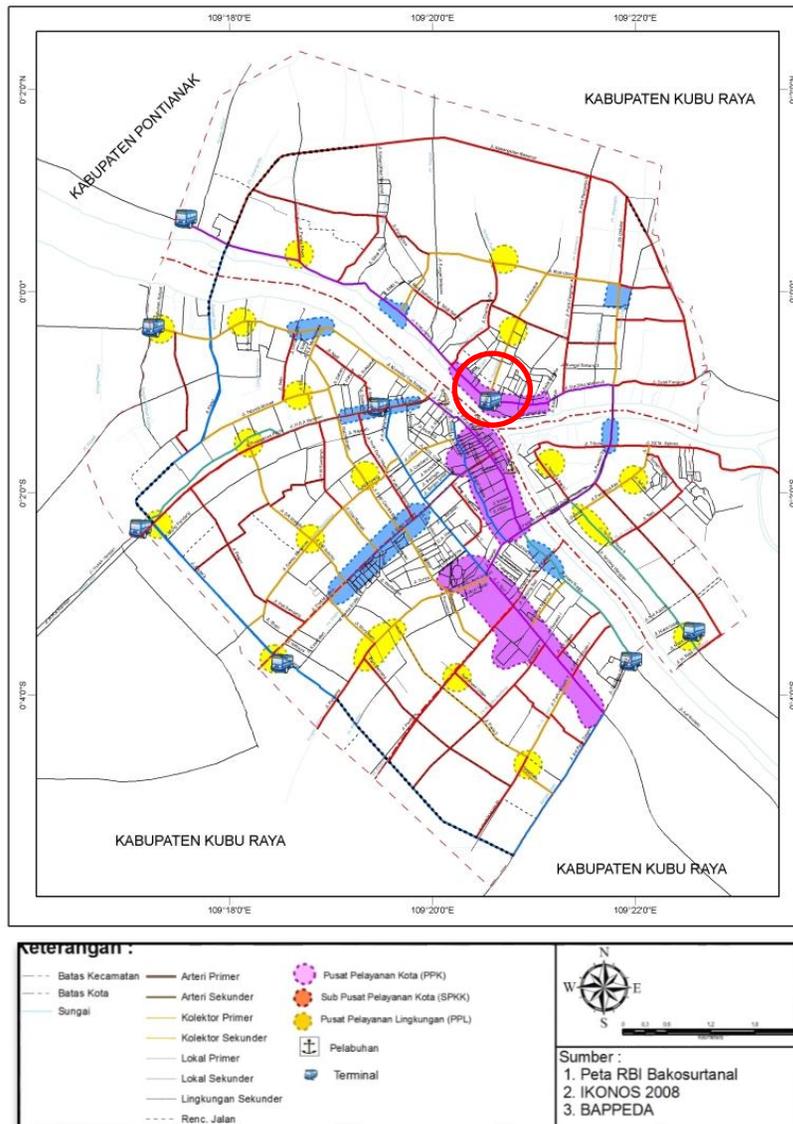
Komponen-komponen kota mempunyai hubungan fungsional antara satu dengan lainnya. Pengetahuan mengenai hubungan fungsional antarkomponen ini penting untuk alokasi ruang dari kegiatan tersebut. Pola hubungan fungsional

antarkomponen tersebut pada dasarnya merupakan hubungan yang ideal. Dalam kasus Kota Pontianak, pola hubungan antarkomponen tersebut memerlukan beberapa penyesuaian karena adanya faktor penyebab, di antaranya :

- Adanya struktur tata ruang kota yang telah memberikan bentuk pola tata ruang Kota Pontianak yang dapat dikatakan belum cukup optimal. Namun demikian, atas dasar pertimbangan berbagai faktor penting (seperti: jalan lingkar dalam dan lingkar luar kota, kebutuhan akan jembatan penghubung antar wilayah, faktor ekonomi, status kepemilikan, dan kondisi sosial budaya), maka diperlukan skenario tahapan rencana pembangunan yang tepat
- Karakteristik fisik dasar yang berada pada permukaan tanah yang rendah serta keberadaan sungai Kapuas dan parit-parit, yang merupakan unsur alamiah yang membentuk Kota Pontianak dan merupakan faktor batasan untuk menciptakan pola tata ruang kota yang ideal
- Keberadaan dan potensi pelabuhan dwikora dan nipah kuning yang terus mengalami pengembangan sehingga pengawasan dan pengamanan terhadap kegiatan alur bongkar muat maupun alur angkutan barang dan orang menjadi bagian yang sangat penting dalam menentukan arah perkembangan dan bentuk penanganan Kota Pontianak
- Keberadaan Kawasan industri dan pergudangan yang berada pada sisi tepian sungai perlu diarahkan secara tepat agar dapat saling mendukung dalam menciptakan ruang wisata sebagaimana tujuan pengembangan konsep water front city

Dalam rencana struktur ruang kota ini terlihat hierarki pusat-pusat kegiatan yang tersebar di bagian-bagian wilayah kota yang memiliki fungsi khusus. Struktur ruang kota yang terbentuk dalam sistem perwilayahan disusun atas elemen-elemen kota dalam pusat pelayanan yang diklasifikasikan menurut

strukturnya (primer, sekunder), fungsinya (pusat ekonomi, pendidikan, industri), skala (kota, regional, nasional, internasional), bentuk (perkantoran, pasar, taman, permukiman) dan lokasinya. Berdasarkan RTRW kota Pontianak 2013-2033 wilayah kawasan Siantan merupakan Pusat Pelayanan Kota (PPK) primer. Pusat Pelayanan Kota (PPK) ini dimaksudkan untuk lebih mendorong perkembangan kota ke arah Utara agar perkembangan kota antara bagian Selatan dan Utara dapat lebih merata. Sedangkan fungsinya adalah sebagai pusat perdagangan dan jasa skala kota yaitu pada daerah kawasan pasar siantan di Kelurahan Siantan Tengah dan Siantan Hilir.



**Gambar 2.3** Rencana Stuktur Ruang  
 Sumber : Rtrw Kota Pontianak 2013-2033

**b. Kedudukan Wilayah Perencanaan Berdasarkan RTRW Kota Pontianak Sebagai Kawasan Strategis Ekonomi**

Strategi Penetapan Kawasan Strategis Pertumbuhan Ekonomi. Strategi penetapan kawasan strategis ditinjau dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi yaitu :

- Mengembangkan pusat pertumbuhan berbasis perdagangan dan jasa dan kegiatan budidaya unggulan sebagai penggerak utama pengembangan wilayah.
- Menciptakan iklim investasi yang kondusif
- Mengelola pemanfaatan sumber daya alam agar tidak melampaui daya dukung dan daya tampung kawasan.
- Mengelola dampak negatif kegiatan budidaya agar tidak menurunkan kualitas lingkungan hidup dan efisiensi kawasan
- Mengintensifkan promosi peluang investasi
- Meningkatkan pelayanan prasarana dan sarana penunjang kegiatan ekonomi

Kawasan strategis Kota Pontianak dari sudut pandang pertumbuhan ekonomi adalah kawasan pelabuhan dan kawasan perdagangan jasa.

- *Kawasan Pelabuhan* : Kawasan pelabuhan di Kota Pontianak terdiri dari pelabuhan dwikora dan pelabuhan nusantara Nipah Kuning yang melayani pelayaran skala regional dengan berbagai rute, baik skala provinsi maupun skala nasional.
- *Kawasan Perdagangan (Pusat Kota)* : Kawasan pusat kota meliputi Kawasan Tanjungpura-Gajahmada, Kawasan Mega Mall dan sekitarnya dan kawasan pasar Siantan pusat kaki lima (PKL), perempatan pertamina, kawasan pasar.

### c. Rencana Pola Ruang Kota Pontianak

Rencana pola pemanfaatan ruang meliputi rencana pola pemanfaatan kawasan lindung, rencana pola pemanfaatan kawasan budidaya, rencana pengembangan sistem transportasi, rencana pengembangan prasarana dan sarana kota. Rencana pola ruang dapat dilihat pada Gambar 2.4

#### 1) Pola Pemanfaatan Kawasan Lindung

Jenis kawasan lindung yang terdapat di Kota Pontianak meliputi kawasan yang memberikan perlindungan terhadap kawasan bawahannya, kawasan perlindungan setempat, kawasan pelestarian alam dan kawasan cagar budaya. Pola pemanfaatan kawasan lindung terdiri dari kawasan lindung gambut, kawasan perlindungan setempat, kawasan perlindungan cagar budaya, dan ruang terbuka hijau,

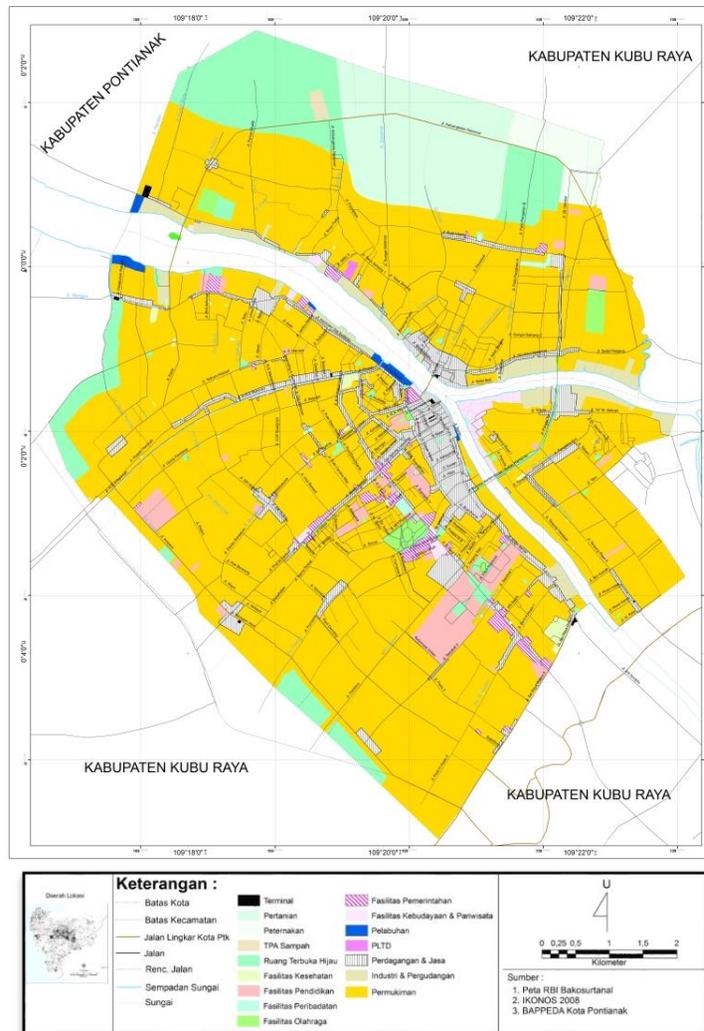
Kawasan lindung gambut adalah Kawasan yang memberikan perlindungan terhadap kawasan bawahannya adalah kawasan bergambut. Yang dimaksud dengan kawasan bergambut adalah Kawasan yang unsur pembentuk tanahnya sebagian besar berupa sisa-sisa bahan organik yang tertimbun dalam waktu lama. Kriteria kawasan bergambut adalah mempunyai kedalaman gambut lebih dari 4 meter penetapannya dilakukan berdasarkan Keppres No 32 Tahun 1990. Adapun lokasi keberadaan gambut di Kota Pontianak sebagian kecil terdapat di Kecamatan Pontianak Tenggara dan sebagian besar terdapat di Kecamatan Pontianak Utara dengan luas keseluruhan lebih kurang sebesar 1.607 Ha atau sekitar 14,9 Persen dari luas kota secara keseluruhan.

Kawasan perlindungan setempat merupakan kawasan-kawasan yang harus dilindungi karena fungsinya yang sangat penting untuk menjaga kelestarian unsur alamiah tertentu seperti garis sempadan sungai, sempadan pantai, daerah sekitar waduk atau danau dan daerah sekitar mata air. Bila kita hubungkan dengan karakteristik alamiah Kota Pontianak (wilayah perencanaan) maka kawasan

perlindungan setempat yang paling relevan ditentukan di sini adalah kawasan sempadan sungai. Sesuai dengan Keppres No. 32 Tahun 1990, kondisi dan karakteristik permukiman perkotaan secara umum di Kalimantan Barat, maka kriteria yang dipakai untuk menentukan batas kawasan sempadan sungai ini adalah kawasan sepanjang sungai sekurang-kurangnya 15 meter di tepi kanan-kiri sungai besar dan 10 meter di tepi kanan-kiri sungai kecil dihitung dari titik pasang terendah sungai tersebut. Kawasan sempadan sungai di Kota Pontianak menurut kriteria di atas adalah kawasan sepanjang tepi kanan-kiri Sungai Kapuas, Sungai Landak, Sungai Malaya dan parit-parit primer seperti Sungai Nipah Kuning, Sungai Jawi, dan Sungai Raya. Adapun luasan sempadan sungai adalah sebesar 196,93 Ha.

Kawasan perlindungan cagar budaya merupakan kekayaan budaya bangsa yang penting artinya bagi pemahaman dan pengembangan sejarah, ilmu pengetahuan dan kebudayaan, sehingga perlu dilindungi dan dilestarikan demi pemupukan kesadaran jati diri bangsa dan kepentingan maksimal. Adapun kriteria bangunan cagar budaya adalah dilihat dari nilai sejarah, nilai arsitektur, nilai ilmu pengetahuan, nilai sosial budaya, dan umur yang sekurang-kurangnya 50 tahun.

Ruang Terbuka Hijau adalah area memanjang atau jalur dan atau mengelompok yang penggunaannya lebih bersifat terbuka, tempat tumbuh tanaman, baik yang tumbuh tanaman secara alamiah maupun yang sengaja ditanam. (Permen PU No. 5 Tahun 2008 tentang Pedoman Penyediaan Dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau Di Kawasan Perkotaan). Secara Fisik RTH dapat dibedakan menjadi RTH alami dapat berupa habitat liar alami, kawasan lindung dan taman-taman nasional serta RTH non alami atau binaan seperti taman, lapangan olahraga, pemakaman atau jalur-jalur hijau jalan. Dilihat dari fungsinya RTH dapat berfungsi ekologis, social budaya, estetika dan ekonomi.



**Gambar 2.4** Rencana Stuktur Ruang

Sumber : RTRW Kota Pontianak 2013-2033

#### d. Pola Pemanfaatan Kawasan Budidaya

Rencana pengembangan kawasan budidaya ini merupakan salah satu implementasi dari perhatian Pemerintah Kota Pontianak terhadap daya dukung dan daya tampung lingkungan hidup kota dengan tetap memperhatikan Keppres No. 57 Tahun 1989 tentang Kawasan Budidaya dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.41 Tahun 2007 Tentang pedoman criteria teknis Kawasan Budidaya. Kawasan budidaya tersebut terdiri dari perumahan, pemerintahan, perdagangan, jasa, pendidikan, kesehatan, industri dan pergudangan, pariwisata dan rekreasi, dan militer.

Kawasan Perumahan merupakan bagian terbesar dari areal kota dan merupakan sarana hunian yang sangat dibutuhkan masyarakat kota. Tumbuhnya kota juga akan mempengaruhi pemilihan lokasi perumahan bag penduduk kota berdasarkan tingkat sosial ekonomi dan aktivitasnya sehari-hari. Sejalan dengan penerapan Konsep Pembangunan Pontianak sebagai kota Perdagangan dan Jasa, maka untuk memperoleh kualitas lingkungan kota yang baik dan nyaman, sebaiknya luas lahan yang diperuntukan untuk permukiman pada 20 tahun mendatang tidak akan lebih dari 60 % dari luas keseluruhan Kota Pontianak atau sebesar 4.530,38 Ha dan ini disiapkan untuk menampung lebih kurang 763.397 jiwa. Sementara itu pada tahun 2010 luas lahan permukiman sudah mencapai  $\pm$  34,18 % dari lahan keseluruhan yaitu seluas 3.685,72 Ha menampung 550.304 jiwa.

Kawasan pemerintahan yang dikembangkan di Kota Pontianak merupakan pusat kegiatan administratif pemerintahan skala Provinsi, Kota, kecamatan dan kelurahan maupun perwakilan dari pemerintah atasan yang sifatnya departemen. Kegiatan pemerintahan yang ada di Kota Pontianak terdiri dari kegiatan pemerintahan berskala nasional, regional dan kota.

Kawasan pusat perdagangan yang dipertimbangkan dalam perumusan konsep fungsional ini adalah kegiatan perdagangan dengan skala pelayanan regional (grosir), kegiatan perdagangan skala pelayanan seluruh Kota Pontianak dan Kecamatan dalam Kota dan Wilayah yang berbatasan, dan kegiatan perdagangan eceran skala lokal. Oleh sebab itu masalah fasilitas perdagangan ini memerlukan perhatian yang besar agar tercipta kondisi ruang kota yang nyaman, aman dan indah. Dengan demikian penyediaan sarana perdagangan ini untuk kota Pontianak ditekankan pada pengaturan dan pengendalian jumlah sarana ini di tiap lingkungan (kelurahan/kecamatan) dengan tujuan agar perekonomian tetap berkembang dengan merata dan seimbang. Pengembangan kegiatan perdagangan meliputi pengembangan perdagangan formal (pasar, pusat perbelanjaan, pertokoan) dan perdagangan informal. Pasar merupakan salah satu orientasi pergerakan penduduk. Adapun konsep yang diterapkan dalam peletakan pasar dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pontianak adalah mendudukan pasar sebagai bagian dari pelayanan pusat sekunder yang berfungsi untuk menahan pergerakan penduduk ke pusat kota (sebagai buffer). Pasar-pasar tersebut akan berada di sekitar pusat kegiatan, yang akan dijadikan sebagai pusat sekunder. Dalam RTRW salah satu kawasan perencanaan yaitu pasar puring di siantan akan dilakukan fasilitas pengembangan pasar.

Untuk kegiatan industri, Penggunaan lahan industri di Kota Pontianak diarahkan sebagai kawasan Peruntukan Industri. Kawasan Peruntukan industri adalah bentang lahan yang diperuntukan bagi kegiatan industri berdasarkan rencana tata ruang wilayah yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangan-undangan. Sektor perindustrian yang akan dikembangkan di Kota Pontianak berupa sektor industri kecil dan menengah yang berwawasan lingkungan, sehingga industri polutif dianjurkan keluar dari wilayah Kota Pontianak. Sedangkan

untuk kawasan pergudangan kawasan pergudangan di wilayah Pontianak Barat dibatasi, dan diarahkan untuk dikembangkan ke wilayah Pontianak Timur dan Utara.

Untuk kriteria kawasan pendidikan, lokasi kegiatan ini berorientasi pada kawasan yang tenang, jauh dari kebisingan dan relatif mudah dijangkau dari seluruh bagian wilayah kota. Pertimbangan aksesibilitas ke jalur pergerakan regional cukup penting tetapi sebaiknya tidak tepat berada pada jalur pergerakan tersebut. Selain pertimbangan terhadap karakteristik setiap kegiatan utama yang dikembangkan, perumusan konsep fungsional juga memperhatikan keterkaitan antarkegiatan tersebut. Hal ini berimplikasi terhadap pola pengembangan transportasi kota dan penentuan lokasi prasarana transportasi seperti terminal serta hierarki fungsi jalan.

Untuk Penyediaan fasilitas kesehatan ditujukan untuk menunjang usaha pemeliharaan dan peningkatan kesehatan penduduk serta sarana untuk mengendalikan pertumbuhan penduduk. Fasilitas kesehatan yang perlu disediakan di Kota Pontianak meliputi posyandu, balai pengobatan warga, Balai Kesejahteraan Ibu dan Anak (BKIA) atau klinik bersalin, puskesmas dan balai pengobatan, apotik obat, dan tempat praktek dokter dan rumah Sakit Umum maupun khusus.

Sedangkan untuk Pengembangan kegiatan kebudayaan, pariwisata dan rekreasi yang direncanakan mencakup obyek wisata dan rekreasi, serta sarana pariwisata dan rekreasi. Untuk wilayah Kecamatan Pontianak utara jenis objek wisata yang bisa dinikmati adalah objek wisata budaya ( Tugu khatulistiwa dan Ziarah makan Batu laying). Atraksi wisata yang bisa dinikmati adalah wisata sungai Kapuas, wisata pendidikam, wisata belanja souvenir, Pertunjukan alam puncak Kulminasi Matahari berada pada titik Lintang 000'0". Pada bulan maret dan September, pertunjukan dan event budaya.

### **BAB 3 ANALISIS POTENSI DAN MASALAH PENGEMBANGAN KAWASAN**

Bab ini membahas kajian yang dilakukan untuk melihat karakteristik permasalahan tapak dalam lingkup kawasan, variable yang dibahas antara lain : Kepadatan Dan Profil Penduduk sekitar Kawasan, untuk melihat komposisi jumlah penduduk di kawasan dengan data dasar sensus penduduk kecamatan, Kehidupan Sosial-Budaya Sekitar, ini dilakukan untuk memperoleh gambaran terkait kebiasaan, tradisi dan pola kehidupan masyarakat setempat.

Penggunaan Lahan Sekitar, hal ini dilakukan untuk melihat proporsi penggunaan lahan, Pergerakan Menuju Kawasan/Aksesibilitas Kawasan, hal ini dilakukan untuk melihat pola sirkulasi kendaraan dan orang di kawasan, Pusat-Pusat Kegiatan/Objek Wisata/Place Disekitar Kawasan, Heritage/Pemugaran, dan Intensitas Kepadatan Blok Kawasan.

### 3.1 Kepadatan Dan Profil Penduduk Kecamatan

Dilihat dari perkembangan jumlah penduduk Kota Pontianak dalam kurun waktu 2 (dua) tahun terakhir yaitu periode 2009-2010 terdapat peningkatan sebesar 0.009%. Pada tahun 2009 berdasarkan data dari Survey Sosial Ekonomi Nasional (Susenas) 2009 jumlah penduduk yang tercatat sebanyak 527.120 jiwa dengan komposisi penduduk laki-laki sebanyak 263.910 jiwa atau 50,07 % dan penduduk perempuan sebanyak 263.192 jiwa atau 49,93%, sedangkan pada tahun 2010 berdasarkan sensus penduduk 2010 jumlah penduduk yang tercatat sebanyak 550.297 jiwa dengan komposisi penduduk laki-laki sebanyak 275.706 jiwa atau 50,10 % dan penduduk perempuan sebanyak 274.591 jiwa atau 49,90%.

**Tabel 3. 1** Jumlah Penduduk Kota Pontianak Berdasarkan Kecamatan Tahun 2010

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk		
		Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1	Pnk. Selatan	40.733	41.088	81.821
2	Pnk. Timur	39.310	38.593	77.903
3	Pnk. Barat	61.881	61.148	123.029
4	Pnk. Utara	57.300	55.277	112.57
5	Pnk. Kota	54.550	55.561	110.111
6	Pnk. Tenggara	21.932	22.924	44.856
Jumlah		275.706	274.591	550.297

Sumber : RTRW Kota Pontianak 2013-2033

Peningkatan jumlah penduduk di Kota Pontianak lebih disebabkan oleh tingginya arus urbanisasi dari daerah khususnya kabupaten/kota yang ada di Kalimantan Barat maupun daerah di luar Kalbar yang mencari mata pencaharian di Kota Pontianak. Untuk kepadatan penduduk Pontianak maka ditunjukkan pada table berikut:

**Tabel 3. 2** Kepadatan Penduduk berdasarkan Kecamatan Tahun 2010

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk (jiwa)	Luas Wilayah (Km2)
1	Pontianak Selatan	81.821	14.54
2	Pontianak Tenggara	44.856	14.83
3	Pontianak Timur	77.903	8.78
4	Pontianak Barat	123.029	16.94
5	Pontianak Kota	110.111	15.51
6	Pontianak Utara	112.577	37.22
Jumlah		550.297	107,82

Sumber : RTRW Kota Pontianak 2013-2033

Berdasarkan table tersebut dapat dilihat bahwa dengan jumlah penduduk tahun 2010

sebanyak 550.297 jiwa dan luas wilayah Kota Pontianak yang hanya 107,82 km<sup>2</sup>, kepadatan penduduk Kota Pontianak menjadi 5.104 jiwa/km<sup>2</sup> atau ada peningkatan sebesar 18,46% dibanding

kondisi pada tahun 2000. Kecamatan yang terpadat penduduknya berada di Kecamatan Pontianak Timur yaitu 8.873 jiwa/km<sup>2</sup> dengan kelurahan terpadat di Kelurahan Tanjung Hilir yaitu 35.090 jiwa/km<sup>2</sup>.

### 3.2 Kehidupan Sosial-Budaya Sekitar

Kondisi Sosial Budaya dilokasi perencanaan jika dilihat dari latar belakang etnis, mayoritas didominasi oleh etnis cina dan melayu campuran, walaupun terdapat etnis lain seperti jawa, sunda, padang, Madura, dayak dll.

Di kawasan pusat perdagangan secara administratif berada di Kelurahan Darat Sekip dan sebagian kecil di Kelurahan Benua Melayu Laut. Jika dilihat dari monografi kelurahan Darat Sekip terlihat bahwa penduduk dengan mata pencaharian sebagai pedagang berada di urutan teratas sebanyak 7.136 orang, kemudian pengusaha sedang/besar sebanyak 1.426 orang dilanjutkan dengan PNS sebanyak 892 orang kemudian buruh 777 orang. Dari data tersebut, etnis cina mayoritas bermatapencaharian sebagai pedagang dan pengusaha serta menguasai hampir keseluruhan bangunan yang difungsikan sebagai lokasi perdagangan dan jasa dalam bentuk ruko.

Secara umum etnis cina dikota Pontianak cenderung bersikap pasif terutama dalam mengikuti agenda-agenda seperti rapat kemasyarakatan, hal ini kemungkinan dipengaruhi oleh latar belakang mata pencaharian mereka yang mayoritas menggeluti bisnis dan perdagangan sehingga sebagian besar waktu mereka berada ditoko yang digunakan untuk menggeluti aktivitas tersebut terutama pada siang hari, sedangkan pada malam hari mereka gunakan untuk beristirahat dan bahkan tidak sedikit yang masih melanjutkan aktivitas usaha kembali.

Dalam kesehariannya, sebagian besar etnis cina ini juga bersikap over protected, dimana mereka cenderung kurang kooperatif dan sulit di"ganggu" dalam urusanurusan yang diluar apa yang mereka geluti, walaupun agak sedikit dimudahkan jika menggunakan akses birokrasi pemerintah.

Etnis cina di Kota Pontianak secara umum juga berada pada kelompok-kelompok yang didasarkan pada latar belakang Marga dan mereka terorganisir dalam kelembagaan yang biasanya berbentuk yayasan. Kiprah mereka di Kota Pontianak melalui yayasan cukup signifikan, bahkan yang cukup dikenal dikalangan masyarakat adalah program Pemadam Kebakaran yang justru lebih menonjol dibanding yang dimiliki oleh pemerintah kota, hal ini dapat dilihat dari jumlah unit kendaraan pemadam kebakaran dan personil aktif yang lebih banyak dimiliki oleh swasta/swadaya masyarakat dibanding yang dimiliki oleh Pemerintah Kota.

Aktivitas budaya pada etnis cina berkembang mengikuti budaya dinegara asalnya, dimana pada peringatan hari-hari besar keagamaan seperti tahun baru cina, etnis ini selalu mempertunjukkan seni barongsai dan tarian naga. Budaya lain yang rutin dilakukan oleh etnis cina adalah upacara sembahyang kubur, acara ini dilakukan sebanyak 2 kali dalam setahun dan pada saat-saat tersebut biasanya seluruh penduduk etnis cina yang merantau atau memiliki usaha di luar Pontianak atau Kalimantan Barat, mereka akan berbondong-bondong datang ke Pontianak atau ke Kabupaten/Kota masing-masing di Kalimantan Barat untuk melaksanakan upacara tersebut, beberapa dampak yang terjadi biasanya adalah kepadatan pada transportasi udara dari dan menuju Kota Pontianak, dimana harga tiket dapat melonjak naik hingga 400% bahkan terkadang full pada seluruh penerbangan.



**Gambar 3. 1**Prosesi Sembahyang Kubur



**Gambar 3. 3**Festival Meriam Karbit



**Gambar 3. 2**Perayaan Barongsai dan Tarian Naga



**Gambar 3. 4**Gawai Dayak Kota Pontianak

Selain *event* tersebut di atas, Kota Pontianak juga diramaikan dengan pendatang yang untuk melihat kegiatan festival meriam karbit, gawai dayak, dan juga *event* tahunan yang bersejarah yaitu kulminasi matahari di tugu khatulistiwa. Beberapa *event* tersebut dapat dilihat pada gambar berikut.



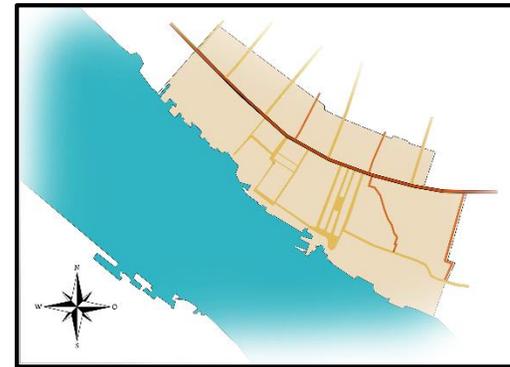
**Gambar 3. 5**Kulminasi Matahari Tugu Khatulistiwa Pontianak

### 3.3 Kondisi Fisiografis Kawasan

#### Kondisi Topografi

Kota Pontianak terletak pada Lintasan Garis Khatulistiwa dengan ketinggian permukaan tanah berkisar antara 0,10 meter sampai 1,50 meter di atas permukaan laut. Dengan ketinggian permukaan wilayah tersebut maka Kota Pontianak sangat dipengaruhi oleh pasang surut air sungai sehingga mudah tergenang. Hal ini terjadi karena curah hujan di Kota Pontianak berkisar antara 3000 mm - 4000 mm per tahun. Curah hujan terbesar (bulan basah) jatuh pada bulan Mei dan Oktober, sedangkan curah hujan terkecil (bulan kering) jatuh pada bulan Juli. Jumlah hari hujan rata-rata per bulan berkisar 15 hari.

Kedudukan Kota Pontianak yang terletak pada dataran delta di Muara Sungai Kapuas yang merupakan dataran rendah dengan ketinggian hanya 0,1 – 1,5 dpl dan dengan curah hujan yang cukup tinggi, menyebabkan Kota Pontianak rentan terhadap genangan baik yang disebabkan oleh air pasang maupun hujan. Kawasan Perencanaan merupakan area sempadan sungai dengan padatnya aktivitas masyarakat diantaranya aktivitas perdagangan dan jasa, penyebrangan feri, terminal angkutan kota, dan juga jalur lintas antar kota.



Sehingga variable topografi merupakan salah satu variable yang penting dalam menentukan konsep pengembangan kawasan.

**Gambar 3. 6**Ilustrasi Peta Kawasan Perencanaan

Berdasarkan

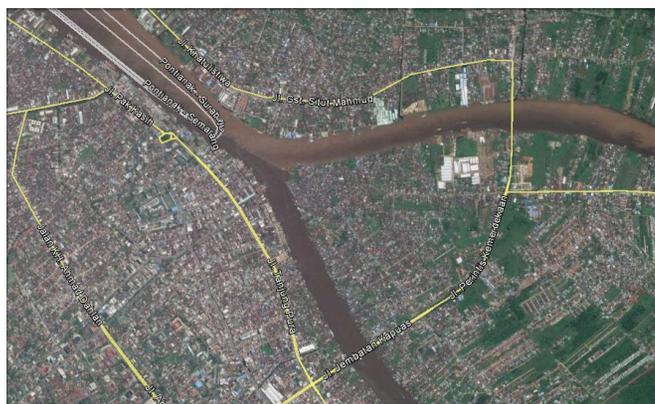
kriteria kemiringan dan ketinggian lokasi, kawasan perencanaan merupakan kawasan dengan daya dukung topografi lahan yang cocok untuk pengembangan fasilitas pendukung aktivitas kawasan perkotaan. Akan tetapi dengan karakter lahan yang landai maka genangan dikawasan akan sulit dialirkan, ditambah dengan utilitas drainase yang tersumbat atau rusak, akan langsung menyebabkan kawasan ini tergenang banjir.

#### Kondisi Hidrologi

Kota Pontianak terbagi menjadi 3 wilayah bagian oleh Sungai Kapuas Besar, Kapuas Kecil dan Sungai Landak yaitu bagian utara meliputi Kecamatan Pontianak Utara, bagian timur meliputi Kecamatan Pontianak Timur dan bagian selatan meliputi Kecamatan Pontianak Selatan, Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Barat. Berdasarkan pembagian wilayah tersebut sistem jaringan drainase dibentuk oleh 3 sungai besar, saluran primer, saluran sekunder dan saluran tersier. Pada masing-masing wilayah bagian terbentuk jaringan drainase regional. Mengingat dalam sistem drainase regional bagian selatan terdapat saluran primer yang cukup banyak, maka dibagian selatan dibagi menjadi 4 subsistem jaringan drainase yaitu subsistem

Sungai Belitung, subsistem Sungai Jawi, subsistem Sungai Tokaya dan subsistem Sungai Raya.

Kota Pontianak terbelah menjadi tiga daratan dipisahkan oleh Sungai Kapuas Besar, Sungai Kapuas Kecil dan Sungai Landak dengan lebar 400 meter, pedalaman air antara 12 meter sampai dengan 16 meter, sedangkan cabangnya mempunyai lebar 250 meter. Sungai ini selain sebagai pembagi wilayah fisik kota juga berfungsi sebagai pembatas perkembangan wilayah yang mempunyai karakter berbeda. Kurangnya jaringan penghubung yang dapat mengkoneksikan antar ketiga bagian wilayah kota Pontianak menyebabkan wilayah kota seperti terkotak-kotak dengan fungsi dan perkembangan yang berbeda-beda. Maka dari itu infrastruktur pendukungnya seperti jaringan jalan dan jembatan sangat berperan besar dalam mengimbangi perkembangan antar wilayah kota.



Gambar 3. 7Peta Udara (Aliran Sungai yang Membagi Kota)

Kota Pontianak dilalui oleh sistem aliran Sungai Kapuas yang mana sebagian besar mempunyai permukaan tanah yang rendah mempunyai komposisi lahan basah yang dipengaruhi oleh sistem aliran permukaan dan kemampuan tanah dalam meresap air. Berdasarkan kriteria jenis tanah

lokasi, kawasan perencanaan merupakan kawasan dengan daya dukung jenis tanah yang cocok untuk pengembangan fasilitas pendukung aktivitas kawasan perkotaan dll. Akan tetapi dengan karakter jenis tanah yang tidak meresapkan air, maka genangan dikawasan akan sulit diresapan.

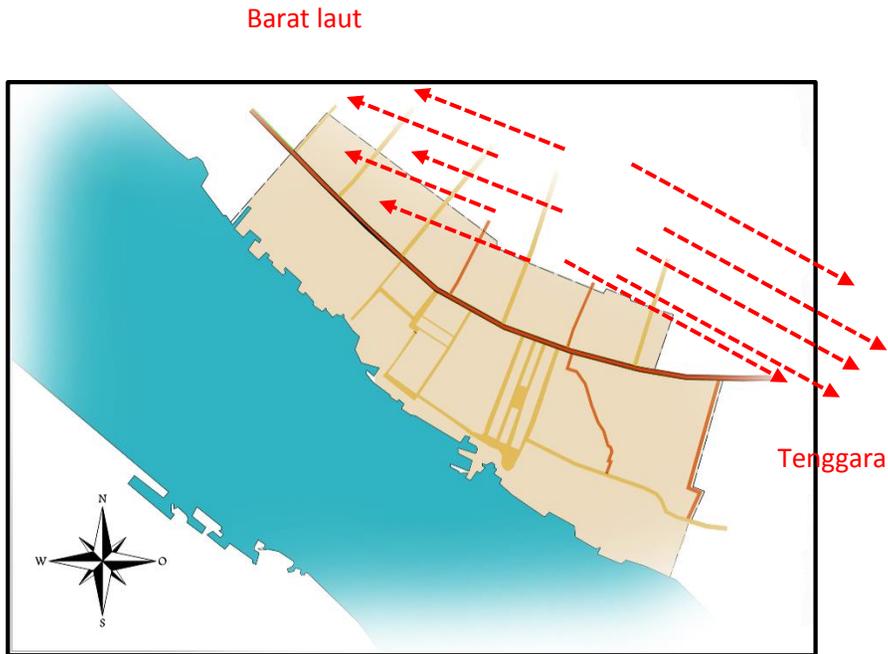
### Kondisi Klimatologi

Seperti pada umumnya daerah tropis, Kota Pontianak mempunyai suhu rata-rata 26,1°C - 27,4°C dengan kelembaban udara berkisar antara 86 % - 92 % serta lama penyinaran matahari berkisar antara 34% - 78%. Curah hujan di Kota Pontianak berkisar antara 3000 mm - 4000 mm per tahun. Curah hujan terbesar (bulan basah) jatuh pada bulan Mei dan Oktober, sedangkan curah hujan terkecil (bulan kering) jatuh pada bulan Juli.

Jumlah hari hujan rata-rata per bulan berkisar 15 hari. Kedudukan Kota Pontianak yang terletak pada dataran delta di Muara Sungai Kapuas yang merupakan dataran rendah dengan ketinggian hanya 0,1 – 1,5 dpl dan dengan curah hujan yang cukup tinggi, menyebabkan Kota Pontianak rentan terhadap genangan baik yang disebabkan oleh air pasang maupun hujan. Kota Pontianak termasuk beriklim tropis dengan suhu yang tertinggi (berkisar antara 28 –32 derajat C dan suhu rata-rata pada siang hari 30 derajat C). Hasil Pencatatan dari Stasiun Meteorologi Supadio Pontianak menunjukkan rata-rata kecepatan angin di Pontianak dan sekitarnya pada tahun 2008 adalah 5 sampai 6 knots per jam, sedangkan temperatur suhu udara rata-rata berkisar antara 25,3°C sampai dengan 27,1°C.

Pada tahun 2008 hari hujan terbanyak terjadi pada bulan Desember yaitu sebanyak 25 hari dengan curah hujan sebesar 426.1 mm. Sedangkan tekanan udara berkisar antara 1.008,4 milibar (mb), dimana

tekanan udara terbesar terjadi pada bulan februari yaitu sebesar 1.010,2 mb. Dapat dilihat pada ilustrasi berikut :



**Gambar 3.** Ilustrasi Arah Sirkulasi Udara Maksimal

Bangunan sebaiknya memiliki bukaan di sisi barat laut dan tenggara, karena pada arah inilah angin maksimal akan diperoleh. Dimana akan mampu memberikan kenyamanan iklim mikro lingkungan hunia, perdagangan dan sebagainya.

### 3.4 Analisis Stakeholder & Analisis Peran Serta Masyarakat Dalam Pengembangan Kawasan

#### Kawasan Wisata

Kawasan ini secara administratif terletak di Kelurahan Siantan Tengah dan Hilir Kecamatan Pontianak Utara, Kota Pontianak. Berada di Utara Kota Pontianak yang merupakan Bagian dengan aktivitas masyarakat terpadat di wilayah Utara Kota Pontianak, ditetapkan sebagai 0 (nol) Kilometer Kalimantan Barat dan semakin lengkap dengan view sungai Kapuas disebelah selatan yang memiliki akses penyebrangan feri, selain itu kawasan ini merupakan kawasan pasar pertama di Kota Pontianak menjadikan kawasan ini menjadi menarik untuk dikunjungi sebagai pusat wisata sejarah kota yang dikenal dengan kawasan pasar Siantan. Selain itu diarea Siantan juga terdapat Kawasan Tugu Khatulistiwa yang menjadi titik 0 dan membagi bumi menjadi dua bagian.



**Gambar 3. 9**Patok 0 km Kota Pontianak



**Gambar 3. 10**Kawasan Pasar Siantan



**Gambar 3. 11**Kawasan Tugu Khatulistiwa

Dengan aksesibilitas yang cukup mudah melalui jalur darat dan air, kawasan ini layak menjadi kawasan yang sangat strategis. Seiring posisi kawasan ini sebagai kawasan penghubung dari pusat kota menuju Tugu Khatulistiwa dan Makam Batu Layang, muncullah aktivitas masyarakat yang memanfaatkan potensi tersebut yaitu Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan disekitar Kawasan ini.

Dipinggir sebelah Utara dari kelurahan Siantan tengah yang berbatasan dengan kelurahan Siantan Hilir, juga terdapat bangunan yang berfungsi sebagai Rumah Toko (ruko) yang mayoritas dimanfaatkan sebagai fungsi penyimpanan sementara (gudang) dan bangunan-bangunan industrial seperti pabrik karet, SPBU (kilang minyak), pabrik minyak kelapa sawit, dll.



**Gambar 3. 12**Akses Menuju Siantan Menggunakan Jalur Sungai



**Gambar 3. 13**Akses Menuju Siantan Menggunakan Jalur Sungai



**Gambar 3. 14**Pedagan Kaki Lima Terminal Siantan



**Gambar 3. 15**Bangunan Pabrik Karet



**Gambar 3. 16**Kompleks Rumah Toko

### Kawasan Pusat perdagangan dan jasa

Kawasan Pusat Perdagangan ini secara administratif dominan berada dikelurahan Siantan Tengah, Kecamatan Pontianak Utara, Kota Pontianak. Dilihat dari struktur bangunannya yaitu pertokoan baik itu bangunan lama maupun bangunan baru. Karena berada dipusat perdagangan yang secara historis merupakan kawasan yang diarahkan sebagai kawasan bisnis, maka perkembangan berikutnya dominan bangunan yang didirikan dikawasan ini berupa ruko 2-3 lantai, dapat dilihat pada gambar-gambar berikut:



**Gambar 3. 17**Bangunan Rumah Toko (Ruko) Area Terminal



**Gambar 3. 18**Bangunan Rumah Toko (Ruko) Area Tepian Jalan Khatulistiwa

Dikawasan ini juga dipadati dengan aktivitas PKL yang menempati fasilitas umum/social, baik dijalanan, pinggiran parit, sekitar pembuangan sampah dan bahkan telah beralih fungsi dari terminal menjadi pasar dengan dipadati kios-kios yang di tepian terminal.



**Gambar 3. 19** Pedagang Kaki Lima yang Menempati Area-area Publik

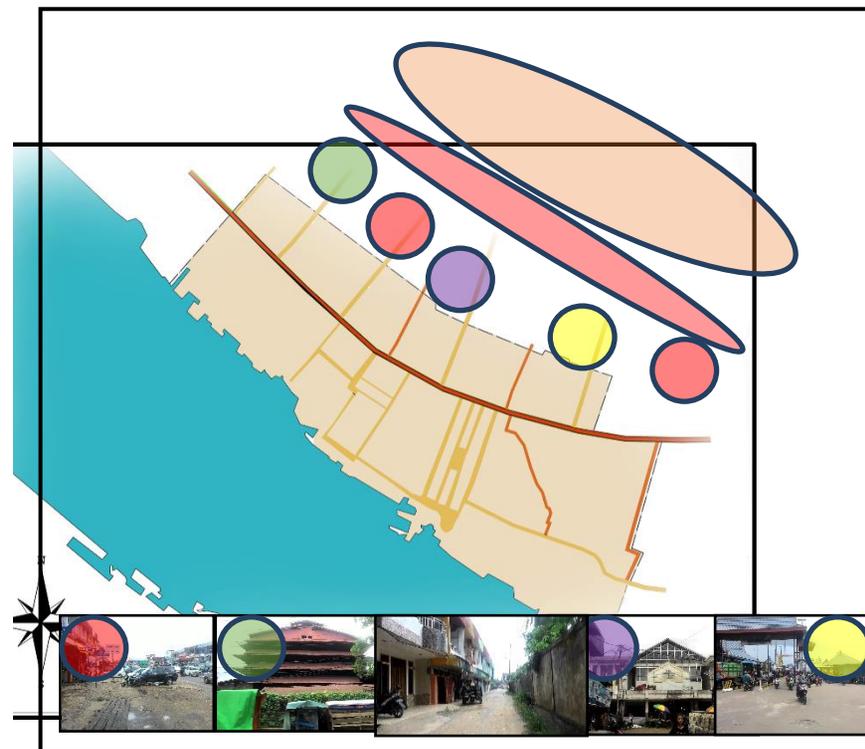


**Gambar 3. 20** Pedagang Kaki Lima yang Menempati Area-area Publik

### Kawasan permukiman

Kawasan permukiman secara administratif berada di kedua Kelurahan yang termasuk dalam lingkup desain, Kelurahan Siantan Tengah dan Kelurahan

Siantan Hilir. Permukiman dengan kepadatan tinggi berada dilapis kedua ke arah darat dari koridor jalan Khatulistiwa dimana lapis pertama dari sisi sempadan sungai diisi oleh bangunan dalam bentuk ruko (rumah toko).



**Gambar 3. 21** Pembagian Zona Peruntukan Lahan

Di kawasan permukiman, secara umum masyarakat hidup secara berdampingan meskipun dengan suku yang berbeda. Mayoritas penduduk di area Siantan Tengah merupakan masyarakat beretnis Tiong Hoa (dekat jalan utama) dan Madura (sedikit masuk kedalam gang). Selain itu, penduduk di arah Siantan Hilir secara mayoritas beretnis Madura dengan beberapa komunitas secara independen membentuk dan mengelola permukimannya secara swadaya. Pengambilan kebijakan dapat dilakukan secara partisipatif minimal dengan melibatkan unsur struktur pemerintahan yang dibentuk oleh masyarakat yaitu RT dan RW, kemudian tokoh masyarakat baik tokoh agama, tokoh wanita, tokoh pemuda, selain itu terdapat kelembagaan masyarakat yang ada seperti LPM dan BKM yang juga memiliki posisi yang strategis di masyarakat.



**Gambar 3. 22**Gotong-royong Masyarakat (Aksi Swadaya)

Daya dukung fisik dan lingkungan penggunaan lahan menggambarkan potensi dan permasalahan yang ditemui pada saat survey berkaitan dengan daya dukung penggunaan lahan Kawasan Terpadu Siantan.

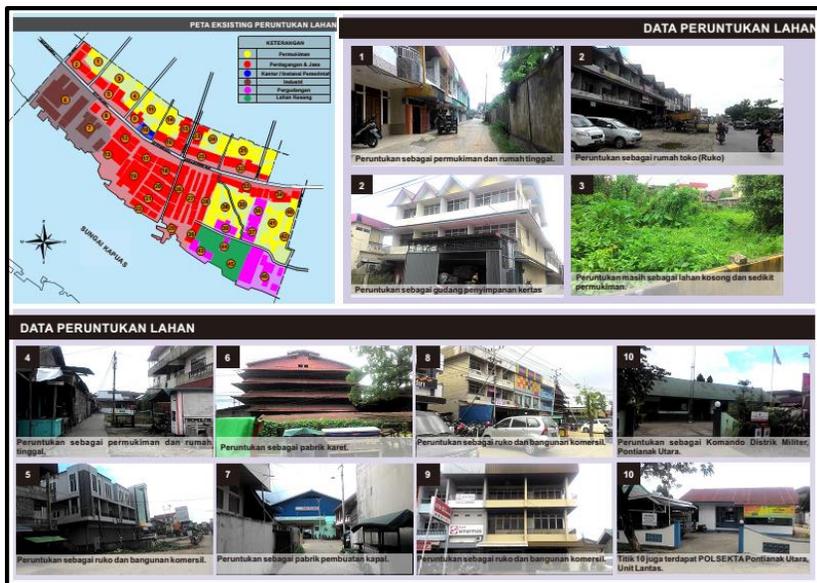
### 3.5.1 Kondisi Eksisting Penggunaan Lahan

Berdasarkan hasil survey lapangan terhadap penggunaan lahan kawasan terpadu siantan, diketahui bahwa :

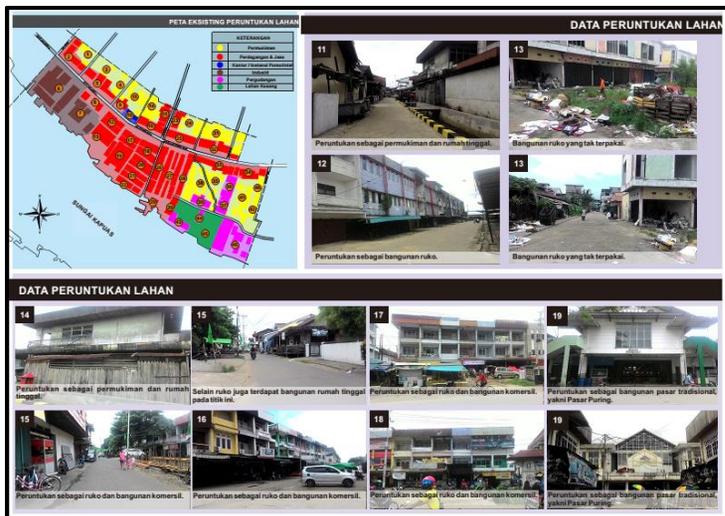
1. Berdasarkan potensi pola penggunaan lahannya, Kawasan Terpadu Siantan memiliki pola penggunaan lahan campuran, dengan dominasi penggunaan lahan untuk permukiman, perdagangan dan jasa, perkantoran, pendidikan, fasilitas sosial dan umum.
2. Penggunaan campuran yang lebih berkelanjutan membantu menciptakan vitalitas dan kekhususan serta mengurangi kebutuhan untuk melakukan perjalanan. Issue perancangan kota menyangkut penggunaan lahan campuran menciptakan adanya keberagaman ekonomi, sosial, lingkungan dan preservasi. Breen dan Dick Rigby (1996: 15-19).

Eksisting Penggunaan Lahan dapat dilihat lebih detail pada dokumentasi survey yang telah dilakukan sebagai berikut:

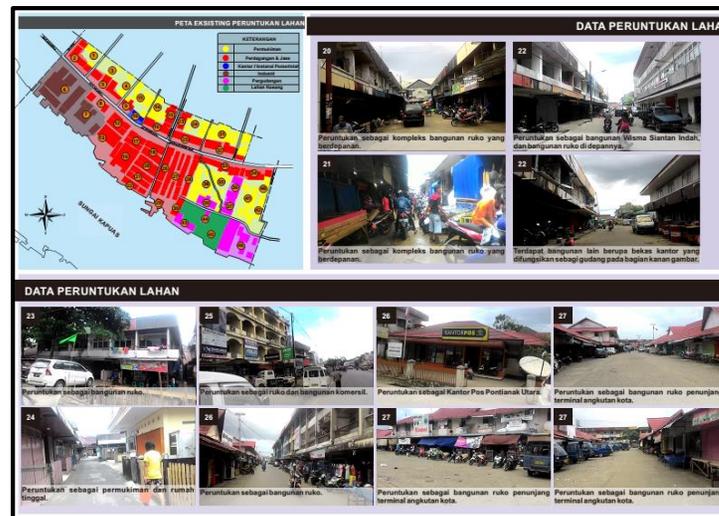
## 3.5 Daya Dukung Penggunaan Lahan



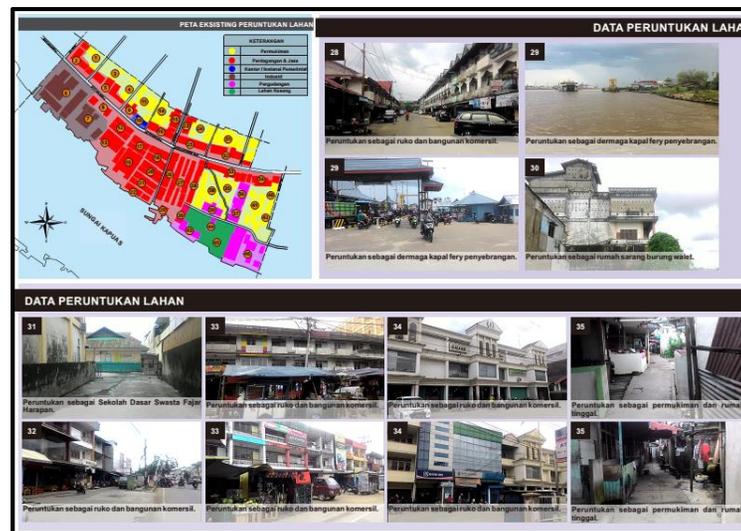
Gambar 3.23 Data Eksisting Penggunaan Lahan



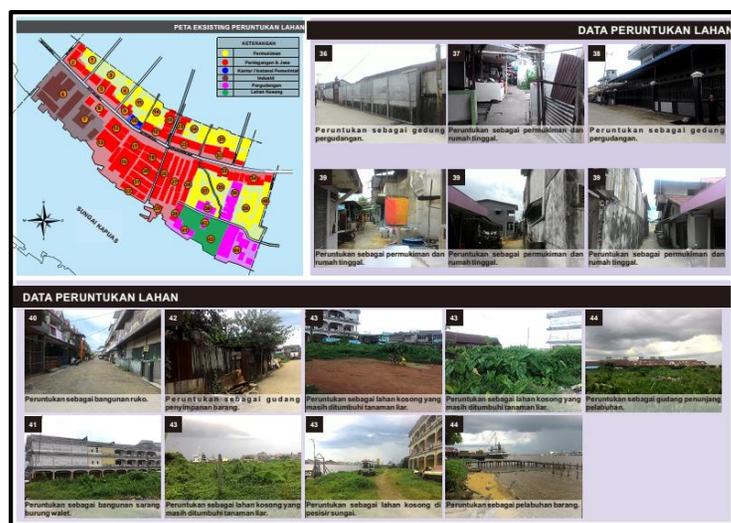
Gambar 3.24 Data Eksisting Penggunaan Lahan



Gambar 3.25 Data Eksisting Penggunaan Lahan



Gambar 3.26 Data Eksisting Penggunaan Lahan



Gambar 3.27 Data Eksisting Penggunaan Lahan

### 3.5.2 Penetapan Penggunaan Lahan Perdagangan Dan Jasa

Dalam RTRW Kota Pontianak tahun 2013 - 2033 fungsi utama kawasan terpadu siantan adalah sebagai kawasan perdagangan dan jasa dan termasuk dalam Pusat Pelayanan Kota (PPK) :

1. Pengembangan kawasan perdagangan dan jasa skala kotasebagai bentuk pemenuhan kebutuhan masyarakat akan sarana perdagangan, sejalan dengan kedudukan Kawasan Terpadu Siantan sebagai Pusat Pelayanan Kota (PPK).
2. Peningkatan pasar terpadu pada pasar-pasar eksisting saat ini dengan perkembangan Pasar Puring di Siantan untuk melayani kebutuhan masyarakat kawasan Kecamatan Pontianak Utara dan Pasar.
3. Salah satu kawasan pusat perbelanjaan di kota Pontianak dengan konsep pasar modern yang akan dikembangkan pemerintah kota Pontianak yaitu di kawasan Pasar Siantan

4. Kawasan perdagangan (Pusat Kota ) dengan pusat pasar untuk kegiatan sektor informal pedagang kaki lima (PKL) Kota Pontianak 2011-2030 adalah di ruas jalan/pinggir jalan Pasar Siantan.

### 3.5.3 Tema Pengembangan Lahan Kawasan

Tema pengembangan Kawasan Terpadu Siantan terkait dengan tata guna lahan berfungsi untuk mengontrol pemanfaatan ruang di masa yang akan datang, tata guna lahan, skala dan makna pengembangan. Tema pengembangan Kawasan Terpadu Siantan juga harus sejalan dengan visi Kota Pontianak sebagai Kota Khatulistiwa Berwawasan Lingkungan Terdepan Di Kalimantan Tahun 2025. Hal ini berarti dalam arah pengembangan kawasan sebagai pusat perdagangan, harus mencerminkan sebuah konsep kota yang berwawasan lingkungan.

### 3.5.4 Intensitas Pemanfaat Lahan Bangunan

Potensi dan masalah Intensitas Pemanfaatan Lahan menggambarkan potensi dan permasalahan yang berkaitan dengan daya dukung penggunaan lahan Kawasan Terpadu Siantan yang meliputi Koefisien dasar bangunan (KDB), garis Sempadan Bangunan (GSB), dan koefisien Lantai Bangunan ( KLB).

#### A. Koefisien Dasar Bangunan

Dari hasil perhitungan KDB pada setiap bangunan yang didapat dari hasil survey di Kawasan Terpadu Siantan. Dari hasil survey telah diketahui bahwa terjadi peningkatan nilai KDB untuk tiap blok Plan. Hal ini disebabkan oleh adanya fakta penyimpangan pemanfaatan lahan dan semakin tingginya intensitas pemanfaatan lahan akibat fungsi campuran.

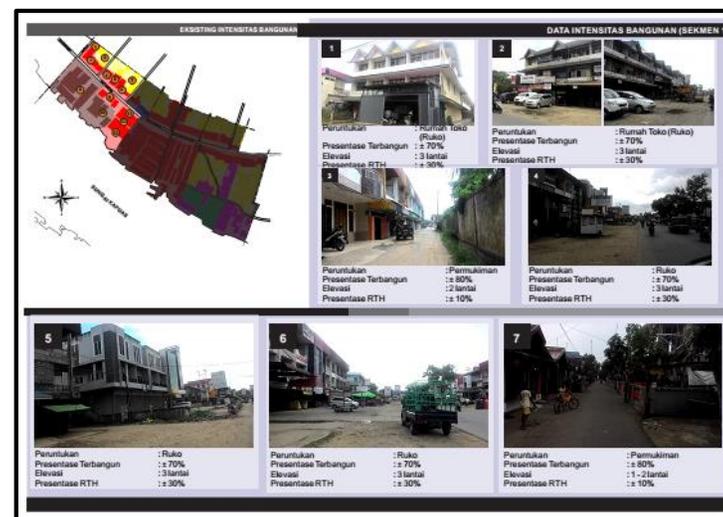
#### B. Garis Sempadan Bangunan

Bedasarkan hasil survey terhadap bangunan-bangunan di sepanjang Kawasan Terpadu Siantan, diketahui rata-rata bangunan yang ada memiliki garis sempadan bangunan 3-6 meter, dan terdapat beberapa bangunan dengan garis sempadan bangunan kurang dari 3meter, bangunan tersebut umumnya adalah bangunan untuk fungsi permukiman, perdagangan dan jasa.

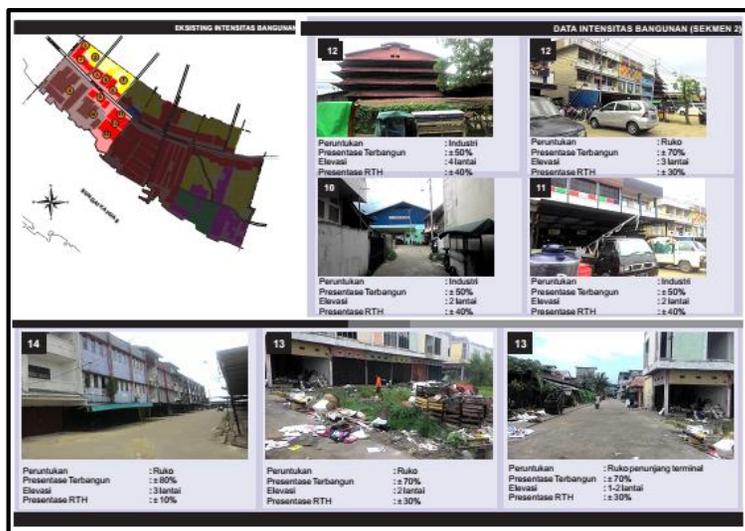
#### C. Koefisien Lantai Bangunan

Dari hasil perhitungan KLB pada setiap bangunan yang didapat dari hasil survey Kawasan Terpadu Siantan merupakan bangunan ruko dan didominasi oleh bangunan 2 hingga 3 lantai pada tepian jalan Khatulistiwa, bangunan pasar tradisional 1 lantai ke arah sempadan sungai Kapuas dan area permukiman ke arah darat didominasi bangunan berlantai 1.

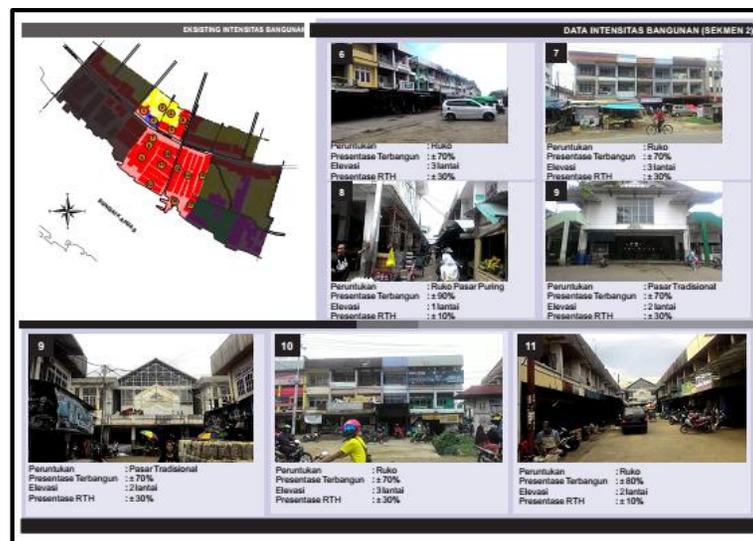
Hasil survey eksisting intensitas bangunan pada kawasan terpadu ini dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 3. 28Data intensitas bangunan



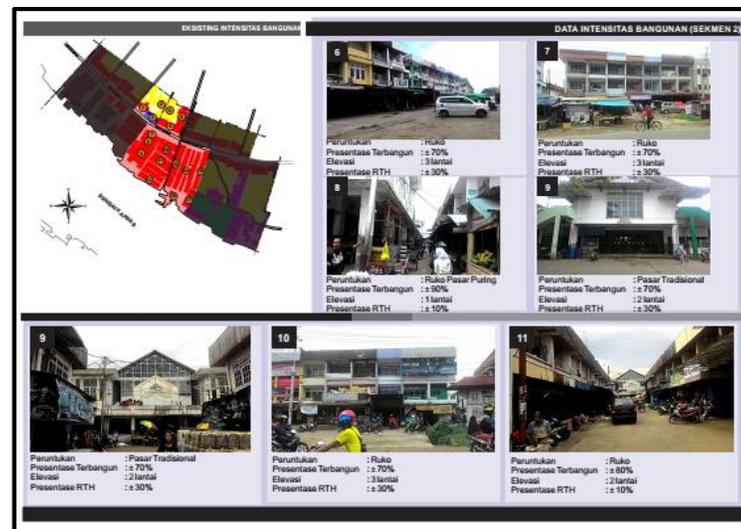
Gambar 3. 29 Data intensitas bangunan



Gambar 3. 31 Data intensitas bangunan

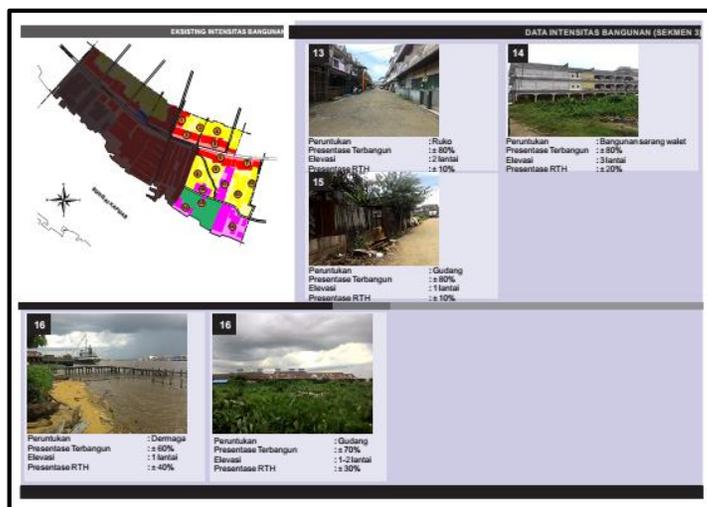


Gambar 3. 30 Data intensitas bangunan



Gambar 3. 32 Data intensitas bangunan





Gambar 3.37 Data intensitas bangunan

### 3.6 Tata Bangunan

Potensi dan masalah tata bangunan Kawasan Terpadu Siantan yang meliputi tipologi bangunan, tatanan layout kaveling dan bangunan, landmark kawasan dan garis ketinggian bangunan.

#### 3.6.1 Tipologi Bangunan

Tipologi bangunan yang ada di Kawasan Terpadu Siantan dapat diklasifikasikan kedalam tiga tipologi bangunan, yaitu bangunan tunggal (tempat-tempat ibadah), deret (bangunan ruko tepian jalan Khatulistiwa), dan bangunan multi masa (area perindustrian dan pabrik).

#### 3.6.2 Tatanan Layout Bangunan

Dari hasil pengamatan terhadap tatanan layout bangunan yang ada di Kawasan Terpadu Siantan dapat dianalisa bahwa pada bagian sempadan sungai, bangunan wisma, pasar tradisional puring, dan beberapa bangunan ruko ditata secara linier dan menghadap ke arah sungai. Selain itu, pada tepian jalan Khatulistiwa Siantan didominasi oleh bangunan ruko 2-3 lantai di tata secara linier dan menghadap ke jalan utama.

Pada segmen permukiman, tata bangunan masih belum tertata, hanya saja pada pinggiran jalan gang bangunan perumahan kelas menengah secara linier rata-rata 2 lantai. Sedangkan pada bagian dalam (belakang rumah masyarakat) merupakan area permukiman menengah ke bawah secara cluster karena terbentuk dari pola permukiman tradisional terdahulu.

#### 3.6.3 Landmark Kawasan

Di Kawasan Terpadu Siantan bangunan yang paling potensial untuk dijadikan sebagai *landmark* kawasan adalah patok 0 km Kota Pontianak. hal ini karena didasari oleh pertimbangan beberapa faktor diantaranya:

- Lokasinya yang strategis tepat pada pusat perdagangan dan jasa kawasan terpadu Siantan
- Paling memungkinkan untuk perancangan tata hijau sempadan dan tata hijau pada bangunan (lansekap)

#### 3.6.4 Garis Ketinggian Bangunan

Potensi garis langit yang dapat terbentuk dari ketinggian bangunan Kawasan Terpadu Siantan adalah *Corridor Concept/Urban Corridor* yaitu adanya konsistensi ketinggian bangunan 1 atau 2 lantai.

Sedangkan permasalahan yang teridentifikasi adalah komposisi ketinggian bangunan 1-2 lantai yang tidak teratur. Kondisi tersebut mengakibatkan ketidakjelasan dari pola garis langit di koridor Kawasan Terpadu Siantan. Peta tata bangunan dapat dilihat pada gambar berikut :



Gambar 3. 38Tata Bangunan



Gambar 3. 39Tata Bangunan

### 3.7 Sistem Sirkulasi

Potensi dan masalah sistem sirkulasi menggambarkan potensi dan permasalahan yang berkaitan dengan daya dukung penggunaan lahan Kawasan Terpadu Siantan yang meliputi Jaringan Jalan, Sirkulasi Pejalan Kaki, Sistem Kendaraan dan Angkutan Umum.

#### 3.7.1 Jaringan Jalan

Dari hasil analisis jaringan jalan di koridor Kawasan Terpadu Siantan diketahui bahwasannya koridor kawasan Terpadu Siantan berada pada pusat Kota Pontianak

#### 3.7.2 Sirkulasi Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki atau pedestrian dalam skala mikro ruang kota merupakan penghubung antara fungsi kawasan satu dengan kawasan yang lainnya, terutama pada kawasan perdagangan, kawasan budaya dan kawasan pemukiman. Jalur pejalan kaki merupakan prasarana transportasi yang sangat berarti yang menjadikan suatu kota lebih manusiawi (Spreiregen, 1964). Selain itu jalur pejalan kaki juga membentuk karakter dan citra visual suatu kawasan.

Berdasarkan karakteristik dan fungsi jalur pejalan kaki dapat dikategorikan sebagai berikut :

**Tabel 3.5**Karakteristik Pedestrian Berdasarkan Fungsi

No	Nama Pedestrian	Fungsi Kegunaan	Karakteristik
1	Trotoar	Berjalan kaki di pinggir jalan kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arah jelas</li> <li>• Lokasi di tepi jalan</li> <li>• Permukaan relative datar dengan kemiringan 5% lebar 1,5 – 2 meter</li> </ul>

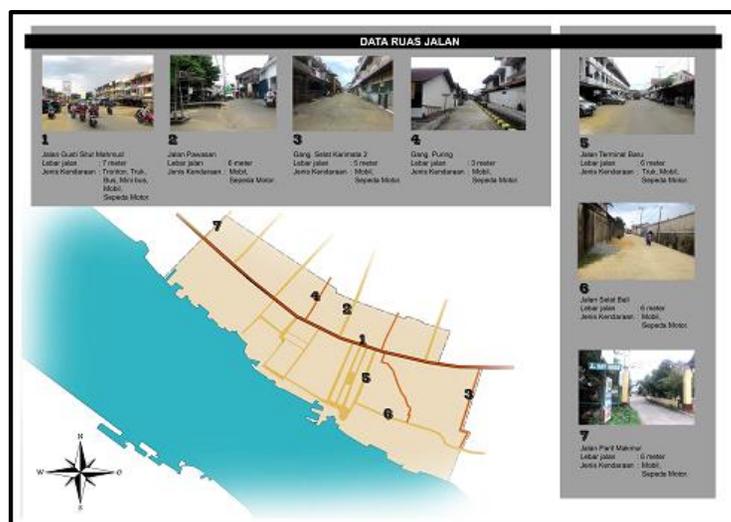
Sumber :Teori Perancangan Urban, 1991 : III-21

**Tabel 3.6** Karakteristik Pedestrian Berdasarkan Fungsi (Lanjutan)

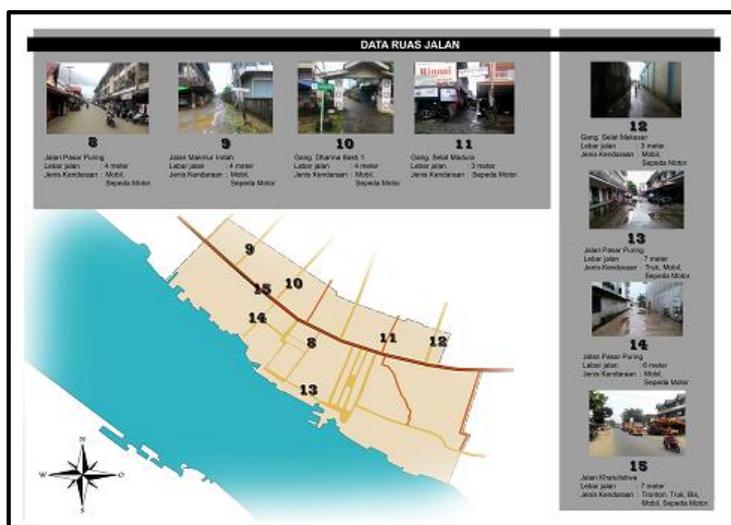
No	Nama Pedestrian	Fungsi Kegunaan	Karakteristik
2	Jalur Penyebrangan	Menghindari konflik dengan kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Menyilang di atas jalan, dilengkapi dengan cat spesifik</li> <li>• Lebar 2-4 meter</li> <li>• Frekuensi tertentu</li> </ul>
3	Plasa	Kegiatan santai dan rekreasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bebas kendaraan</li> <li>• Space lapang</li> <li>• Lebar bervariasi</li> <li>• Ada fasilitas penunjang</li> </ul>
4	Mall	Tempat berjalan kaki di pusat perbelanjaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bebas kendaraan</li> <li>• Di pertokoan</li> <li>• Plasa kecil</li> <li>• Lebar bervariasi</li> <li>• Ada fasilitas penunjang</li> </ul>
5	Subway	Tempat berjalan kaki yang menghubungkan antar bangunan di bawah tanah	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berupa terowongan bawah tanah</li> <li>• Dilengkapi dengan pengkondisian udara</li> <li>• Bebas lalu lintas kendaraan.</li> </ul>
6	Skyway	Tempat berjalan kaki yang menghubungkan antar bangunan di atas tanah	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berupa jembatan penyebrangan antar bangunan</li> <li>• Bebas lalu lintas kendaraan.</li> </ul>

Sumber : Teori Perancangan Urban, 1991 : III-21

Selain itu tujuan pejalan kaki sangat berkaitan dengan jenis atau tipe guna lahan yang dihubungkan dengan asal dan tujuan perjalanan. Berdasarkan karakteristik pejalan kaki terkait dengan guna lahan Gehl (1987) membagi kedalam tiga kategori kegiatan, yaitu kegiatan yang harus dilakukan bersifat wajib, kegiatan pilihan, dan kegiatan sosial kemasyarakatan. Dari hasil pengamatan (observasi) terhadap kondisi pedestrian di koridor kawasan terpadu siantan dapat dilihat pada gambar berikut



Gambar 3. 40Data ruas jalan



Gambar 3. 41Data ruas jalan

### 3.7.3 Sirkulasi Kendaraan

Sirkulasi kendaraan atau lalu lintas kendaraan terbentuk oleh individual pengemudi dan kendaraan yang berinteraksi satu dengan yang lain dengan elemen jalan serta lingkungan (Roess, 1990). Sirkulasi kendaraan sangat dipengaruhi oleh jaringan jalan sebagai wadah dan jalur pergerakan lalu lintas kendaraan. Elemen sirkulasi merupakan alat yang sangat menentukan struktur lingkungan (*place making*) dan karakter lingkungan (*place marking*) perkotaan, karena dapat membentuk pola tata guna lahan, aktifitas, nilai lahan, dan tata masa bangunan, serta menciptakan skala dari yang penting sampai yang tidak penting termasuk dalam lingkup mikro sebuah kota.

### 3.7.4 Angkutan Umum

Angkutan umum terdiri dari angkutan umum darat dan angkutan umum sungai. Untuk penjelasan lebih lanjut adalah sebagai berikut :

#### a. Angkutan Umum Darat

Angkutan umum darat di kawasan perencanaan terdiri dari :

- Angkutan umum antar Negara, keberadaan angkutan umum antar Negara di kawasan perencanaan adalah
- Angkutan umum antar kota dalam provinsi, keberadaan angkutan umum antar kota dalam provinsi di kawasan perencanaan terkait dijadikannya :
- Angkutan kota, di kawasan perencanaan terdapat prasarana angkutan kota berupa oplet/angkot yaitu

#### b. Angkutan umum sungai

Angkutan umum air (sungai) memiliki peranan penting sebagai bagian dari system transportasi di Provinsi Kalimantan Barat. Keberadaan dan perkembangan angkutan sungai di dorong oleh berapa faktor/aspek diantaranya :Faktor Historis , Penggunaan sarana transportasi air mulai berkembang pada masa kabupaten-

kabupaten yang ada di Provinsi Kalimantan Barat masih berupa kerajaan/kesultanaan. Faktor Geografis, Provinsi Kalimantan Barat terdiri dari 14 Kabupaten Kota dengan luas mencapai 146.807 km<sup>2</sup>, masih banyak daerah-daerah di wilayah Provinsi Kalimantan Barat yang belum terhubung oleh jaringan jalan, atau terhubung dengan jaringan jalan yang belum memadai dari dan ke Kota Pontianak sebagai ibu Kota Provinsi. Sehingga keberadaan angkutan sungai tetap bertahan sebagai moda transportasi yang efektif.

Faktor Ekonomis, Kemampuan daya angkut dan tariff yang lebih murah di banding dengan moda transportasi darat. Berdasarkan jenis angkuatannya, keberadaan angkutan sungai di kawasan perencanaan adalah angkutan penumpang yang hanya menyebrangi Sungai Kapuas dengan rute pelayanan skala regional provinsi Kalimantan Barat.

Penyeberangan Utama, angkutan penyeberangan utama berupa feri penyeberangan yang di kelola oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak. Rute pelayanan dari dermaga kota dan dermaga siantan pulang-balik, melayani penumpang (orang) dan kendaraan bermotor. Penyeberangan Tradisional, angkutan penyeberangan tradisional berupa sampan kayu dan sampan kayu bermotor yang lebih dikenal dengan sebutan speed. Simpul – simpul angkutan penyeberangan tersebar di berapa titik kawasan perencanaan menghubungkan beberapa titik di Siantan Kecamatan Pontianak Utara, Kawasan Tanjung Hilir dan Kawasan Beting Kecamatan Pontianak Timur. Rute pelayanan meliputi dermaga penyeberangan feri-pasar siantan, kompleks pasar Kapuas indah Pasar Siantan, Parit Pekong Kota-Parit Pekong Siantan, Parit Besar - Tanjung Hilir, Kompleks Pelabuhan Senghie-Kawasan Keraton Kadriyah Kampung Beting.

**Tabel 3.7** Rute Penyebrangan Angkutan Sungai

No.	Simpul	Tujuan	Jenis	Jumlah angkutan	Jam operasi
1	Dermaga feri	Pasar siantan	speed	7	24 jam
2	Pasar siantan	Komp Kapuas indah	speed	15	05.00-19.00
3	Parit siantan pekong	Parit pekong	Speed	20	05.00-19.00

Sumber : Hasil Analisis, Tahun 2016

### 3.8 Ruang Terbuka Hijau

Potensi dan masalah Ruang Terbuka Hijau (RTH) menggambarkan potensi dan permasalahan yang berkaitan dengan pengembangan RTH Koridor Kawasan Terpadu Siantan yang meliputi RTH kawasan, RTH pribadi, dan jalur pedestrian.

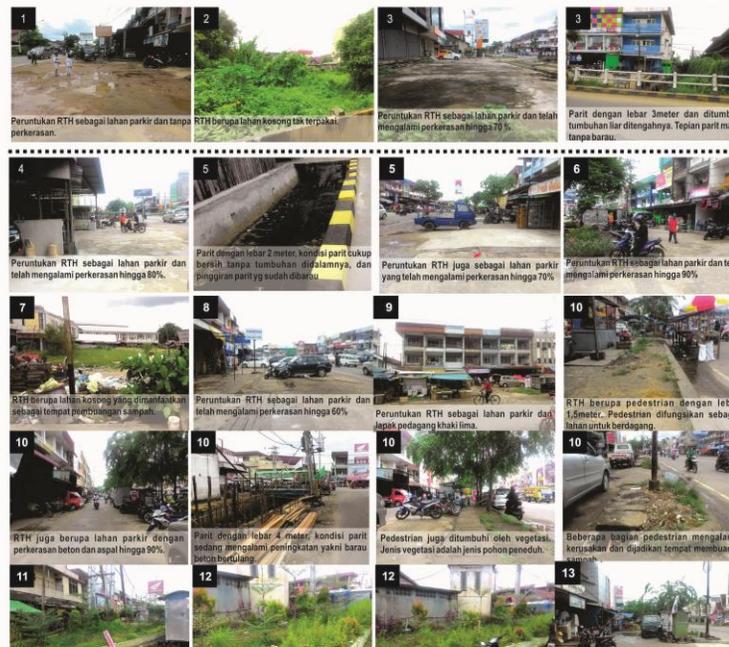
Sistem Ruang Terbuka dan Tata Hijau merupakan komponen penting dalam perancangan kawasan perkotaan, yang diciptakan sebagai bagian integral dari suatu lingkungan yang lebih luas. Penataan sistem ruang terbuka dan tata hijau diatur melalui pendekatan desain tata hijau yang membentuk karakter lingkungan serta memiliki peran penting baik secara ekologis, rekreatif dan estetis bagi lingkungan sekitarnya.

#### a. RTH Kawasan

Dari hasil analisis Ruang Terbuka Hijau koridor kawasan terpadu siantan diketahui bahwasannya daerah (zona) untuk ruang terbuka public, taman, rekreasi, dan olahraga di dalam Kawasan Terpadu Siantan masih belum ada. Perlu adanya penataan lahan kosong pada kawasan sehingga dapat difungsikan sebagai ruang terbuka publik kawasan.



**Keterangan :**



## BAB 04 ANALISIS PROGRAM BANGUNAN DAN LINGKUNGAN

Pada bagian bab ini akan membahas analisis dasar program bangunan dan lingkungan, visi perancangan kawasan perdagangan dan jasa komersial Kawasan Siantan, serta kondisi tata bangunan pada setiap segmen wilayah perencanaan.

## 4.1 Visi Pembangunan Koridor Kawasan Terpadu Siantan

Kota Pontianak memiliki visi sebagai Kota Khatulistiwa Berwawasan Lingkungan Terdepan Di Kalimantan Tahun 2025. Kota Pontianak diharapkan di masa yang akan datang mampu berkompetisi dalam persaingan ekonomi global dan mampu mempertahankan vitalitas budaya serta keserasian lingkungan. Mempertahankan vitalitas budaya dan keserasian lingkungan tidak terlepas dari pemanfaatan sumber daya lingkungan perkotaan yang bertanggung jawab dan memperhatikan keberlanjutan sumber daya yang ada.

### 4.1.1 Konsep Umum Kota Berwawasan Lingkungan

Tinjauan konsep umum kota berwawasan lingkungan, mengkaji pembangunan kota berwawasan lingkungan berdasarkan:

- Undang-Undang Tata Ruang
- Defenisi Kota Berwawasan Lingkungan
- Mutu Lingkungan Hidup

### 4.1.2 Konsep Kebijakan Dalam Tata Ruang

Konsep tata ruang dalam tiga dimensi tersebut di atas terkait dengan mekanisme kelembagaannya untuk perencanaannya diatur dalam pasal 14 yang mengatakan:

- Pemerintah dalam rangka membuat suatu rencana umum mengenai persediaan, peruntukan dan penggunaan bumi, air dan ruang angkasa.
- Berdasarkan rencana umum tersebut Pemda mengatur persediaan, peruntukan dan penggunaan bumi, air dan ruang angkasa.

Konsep tata ruang Indonesia yang bersifat komprehensif jika dikaitkan dengan pembangunan kota terdapat dalam UU No. 4 tahun 1982 tentang KKPPLH

(UULH). Apabila ketentuan dalam UUPA dan UUTR dikaji secara menyeluruh, maka konsep hukum tata ruang Indonesia mengandung 4 masalah/konsep dasar yang perlu dipahami dengan baik, yaitu:

- Ruang sebagai tempat sumber daya (kekayaan alam).
- Ruang sebagai konsep kewilayahan (spatial ; yuridiksi).
- Ruang sebagai sistem pendukung kehidupan (ekosistem; *life supporting System*). Dan ruang sebagai perwujudan hak-hak yang perwujudannya dilakukan oleh sistem kelembagaan (institusi).

Salah satu konsep dasar pemikiran perencanaan, pemanfaatan dan pengendalian lahan secara aspek planologis menurut hukum Indonesia terdapat dalam UUPA No. 5 tahun 1960, Undang-Undang Tata Ruang No.24 tahun 1992 dan Undang-Undang Tata Ruang No.26 Tahun 2007. Sesuai dengan pasal 33 ayat 3 UUD 1945 tentang hak menguasai dari negara terhadap konsep tata ruang, memuat wewenang untuk:

- Mengatur dan menyelenggarakan peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharaan bumi, air dan ruang angkasa.
- Menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dengan bumi, air dan ruang angkasa.
- Menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang dan perbuatan hukum yang mengenal bumi, air dan ruang angkasa.

### 4.1.3 Konsep Berdasarkan Undang-Undang Lingkungan Hidup

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23. Tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup dalam Ketentuan Umum Pasal 1 menjelaskan, pembangunan berkelanjutan yang berwawasan lingkungan hidup adalah upaya sadar dan terencana, yang memadukan lingkungan hidup, termasuk sumber daya,

kedalam proses pembangunan untuk menjamin kemampuan, kesejahteraan, dan mutu hidup generasi masa kini dan generasi masa depan.

Sasaran pengelolaan lingkungan hidup adalah:

- Tercapainya keselarasan, keserasian, dan keseimbangan antara manusia dan lingkungan hidup.
- Terwujudnya manusia Indonesia sebagai insan lingkungan hidup yang memiliki sikap dan tindak melindungi dan membina lingkungan hidup.
- Terjaminnya kepentingan generasi masa kini dan generasi masa depan.
- Tercapainya kelestarian fungsi lingkungan hidup.
- Terkendalinya pemanfaatan sumber daya secara bijaksana.
- Terlindungnya Negara Kesatuan Republik Indonesia terhadap dampak usaha dan/atau kegiatan di luar wilayah negara yang menyebabkan pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup.

Adapun tujuan dari pelestarian fungsi lingkungan hidup adalah:

- Untuk menjamin pelestarian fungsi lingkungan hidup, setiap usaha dan/atau kegiatan dilarang melanggar baku mutu dan kriteria baku kerusakan lingkungan hidup.
- Ketentuan mengenai baku mutu lingkungan hidup, pencegahan dan penanggulangan pencemaran serta pemulihan daya tamponnya diatur dengan Peraturan Pemerintah.
- Ketentuan mengenai kriteria baku kerusakan lingkungan hidup, pencegahan dan penanggulangan kerusakan serta pemulihan daya dukungnya diatur dengan Peraturan Pemerintah.

#### 4.1.4 Konsep Pembangunan Kota Berwawasan Lingkungan

Konsep pembangunan kota berwawasan lingkungan menurut beberapa pakar perencanaan kota:

- Menurut **Brunland (1987)** pembangunan yang berwawasan lingkungan adalah pembangunan yang mampu memenuhi kebutuhan masa kini tanpa mengabaikan kemampuan generasi mendatang dalam memenuhi kebutuhan mereka.
- Dalam perkembangan konsep pembangunan berwawasan lingkungan, **Rutherford Platt (1994)** dalam bukunya *“the ecological city”* menyatakan bahwa konsep berwawasan lingkungan dalam konteks perencanaan dan perancangan kota tidak sekedar menyadari pentingnya penghijauan kota, ruang terbuka dan pelestarian resapan air melainkan kota juga harus mencerminkan fungsi lambang peradaban manusia, pusat kebudayaan dan wahana untuk meningkatkan kualitas hidup.
- Menurut **Budiharjo (1998: 1-4)**, lingkup perencanaan dan perancangan kota yang relevan dengan kota yang berwawasan lingkungan meliputi aspek: fisik, spatial dan visual dengan penekanan ruang terbuka sebagai bagian dari kota yang berjati diri.
- Penggunaan campuran yang lebih berkelanjutan, akan membantu menciptakan vitalitas dan kekhususan dan mengurangi kebutuhan untuk melakukan perjalanan *Issue* perancangan kota menyangkut keberagaman ekonomi, sosial, lingkungan dan preservasi **Breen dan Dick Rigby (1996: 15-19)**. *Issue* perancangan yang dikemukakan oleh **Breen (1996)** ini merupakan *issue* kota terkait dengan prinsip kota yang berwawasan lingkungan.

- Menurut **Prof. Mochtar Kusumaatmadja** “karena pemerintah merupakan pengemban dan penjaga kepentingan umum masyarakat, maka melalui pemerintahannya masyarakat harus menuntut agar ongkos-ongkos sosial ini diperhitungkan dengan seksama dan ditentukan pula siapa-siapa saja yang harus membayar ongkos-ongkos sosial ini”.

#### 4.1.5 Konsep Baku Mutu Lingkungan

Agar lingkungan hidup mampu mendukung kegiatan pembangunan kota yang berkesinambungan, maka usaha untuk memelihara dan mengembangkan mutu lingkungan hidup itu penting. Gagasan mengenai pentingnya menetapkan suatu patokan atau baku mutu lingkungan sebagai bagian dari pengaturan hukum masalah lingkungan hidup Indonesia untuk pertamakalinya dikemukakan oleh **Prof. Dr. Mochtar Kusumaatmadja** pada Seminar Nasional tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Pembangunan Nasional pada tahun 1972 di Unpad, Bandung. Antara lain sebagai berikut:

- Daya guna dan hasil guna yang optimum dalam batas-batas kelestarian yang mungkin dicapai.
- Tidak mengurangi kemampuan dan kelestarian sumber daya alam lain yang berkaitan dalam suatu ekosistem.
- Memberikan kemungkinan untuk mempunyai pilihan penggunaan bagi pembangunan di masa depan.

#### 4.1.6 Visi Perancangan Koridor Kawasan Terpadu Siantan

Koridor Kawasan Terpadu Siantan memiliki fungsi dalam pembentukan dan pencerminan citra Kota Pontianak. Untuk itu dalam mengembangkan Koridor Kawasan Terpadu Siantan sebagai Kawasan Perdagangan dan Jasa tidak

pernah lepas dari visi Kota Pontianak sebagai Kota Khatulistiwa Berwawasan Lingkungan.

#### VISI :

Terwujudnya Lingkungan Binaan fungsional, berjati diri, seimbang, serasi dan selaras dengan lingkungan binaan lainnya dan dapat diselenggarakan secara tertib dan berkepastian hukum.

#### MISI

- Memberikan arahan perwujudan penataan bangunan dan lingkungan yang fungsional, andal dan efisien serta sesuai dengan kondisi sosial budaya lingkungan setempat dan Kota Pontianak umumnya;
- Memberikan kesempatan bagi daerah dan masyarakat untuk mengatur secara bertahap persyaratan penataan bangunan dan lingkungan yang sesuai kondisi sosial budaya daerah dan masyarakat
- Mengendalikan penyelenggaraan penataan bangunan dan lingkungan melalui mekanisme perizinan, pengawasan dan penertiban
- Menumbuhkembangkan kapasitas masyarakat untuk berperan aktif dalam penyelenggaraan penataan bangunan dan lingkungan
- Melakukan pembinaan melalui pengaturan, pengawasan, sosialisasi dan pemberdayaan
- penataan bangunan dan lingkungan bersama-sama pemerintah daerah dan masyarakat
- Menerapkan sanksi administrasi dan pidana secara tegas dan konsisten bagi pelanggar ketentuan dalam undang-undang.

#### 4.1.7 Implementasi Visi Kedalam Perancangan Koridor Kawasan Terpadu Siantan

Perancangan Koridor Kawasan Terpadu Siantan merupakan perwujudan dari visi Kota Pontianak, Konsep Umum Kota Yang Berwawasan Lingkungan, Visi Perancangan Koridor Kawasan Terpadu Siantan. Sehingga dalam perancangannya, harus mampu menciptakan Koridor Kawasan Terpadu Siantan yang “Berkualitas” yang berarti Koridor Kawasan Terpadu Siantan memiliki kualitas secara fungsional, visual dan lingkungan.

##### a. Kualitas Fungsional

Kualitas fungsional Koridor Kawasan Terpadu Siantan diwujudkan dengan:

- Menciptakan dan merancang ruang-ruang antar bangunan Koridor Kawasan Terpadu Siantan secara fungsional dapat berfungsi dengan baik.
- Merancang sistem jalur penghubung yang dapat menciptakan aksesibilitas yang tinggi ke fungsi fasilitas-fasilitas yang ada di dalam maupun di luar Koridor Kawasan Terpadu Siantan.

##### b. Kualitas Visual

Kualitas visual Koridor Kawasan Terpadu Siantan diwujudkan dengan :

- Menciptakan kualitas visual Koridor Kawasan Terpadu Siantan yang meliputi estetika, keserasian dan keharmonisan antara bentuk yang ada, baik pada bentuk bangunan secara terpisah maupun perwujudannya secara menyeluruh dengan lingkungan sekitarnya.
- Menciptakan penampilan wajah Koridor Kawasan Terpadu Siantan dengan adanya rancangan terhadap pola, gaya dan irama yang diterapkan pada garis-garis vertikal-horizontal dan penataan pola yang jelas. Rancangan tersebut akan membantu pemahaman seseorang

terhadap karakter maupun citra dari Koridor Kawasan Terpadu Siantan.

##### c. Kualitas Lingkungan

Kualitas lingkungan Koridor Kawasan Terpadu Siantan diwujudkan dengan :

- Mempertimbangkan aspek fisik dan non fisik seperti, kepadatan bangunan, jarak antar gedung, cahaya matahari, ruang terbuka hijau, resapan air, dan aspek sosial budaya dan ekonomi.
- Menciptakan Lingkungan Koridor Kawasan Terpadu Siantan yang aman, nyaman dan sehat.

## 4.2 Struktur Peruntukan Lahan

Struktur peruntukan lahan merupakan komponen rancang kawasan yang berperan penting dalam alokasi penggunaan dan penguasaan lahan/tata guna lahan yang telah ditetapkan dalam suatu kawasan perencanaan tertentu berdasarkan rencana tata ruang wilayah.

### 4.2.1 Konsep Umum Perancangan

Konsep perancangan struktur peruntukan lahan Koridor Kawasan Terpadu Siantan merupakan upaya untuk:

- Menciptakan sebuah bentuk ruang kota yang mudah dimengerti (*legible*),
- Kemudahan dalam pergerakan (*permeability*), prioritas kepada kemudahan pencapaian (*akses*),
- Menciptakan struktur (*place marking*) dan karakter (*place marking*) dari Koridor Kawasan Terpadu Siantan.

Struktur ruang (*place marking*) Koridor Kawasan Terpadu Siantan diciptakan

dengan:

- Membentuk hirarki sirkulasi.
- Pola tata guna lahan, aktifitas, nilai lahan.
- Ketinggian dan kepadatan bangunan.

Dengan demikian *node* dan *focal point* yang terbentuk secara signifikan akan menciptakan rasa struktur keruangan. Terdapat dua faktor yang secara simbolik berpengaruh terhadap karakter ruang (*Place Marking*) dan kualitas fisik dari struktur ruang Koridor Kawasan Terpadu Siantan yaitu:

- Artikulasi struktur-*strategic focus*
- Kealamiahn susunan dari struktur (*tactical focus*) Koridor Kawasan Terpadu Siantan.

Dalam membentuk struktur ruang (*place marking*) dan karakter ruang (*Place Marking*) Koridor Kawasan Terpadu Siantan harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- Node dan koridor diciptakan oleh perancangan sirkulasi dan tata guna lahan Koridor Kawasan Terpadu Siantan harus dapat memperhatikan perbedaan skala dari yang penting sampai yang tidak penting.
- Perbedaan hirarki yang tercipta harus mampu menciptakan pemahaman tentang struktur perkotaan Koridor Kawasan Terpadu Siantan.
- Selain dengan perancangan sirkulasi dan tata guna lahan, ketinggian bangunan, penerangan dan lansekap merupakan bagian yang mampu memberikan artikulasi dan struktur Koridor Kawasan Terpadu Siantan.

#### 4.2.2 Skenario Perancangan

Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) Koridor Kawasan Terpadu Siantan Kota Pontianak ini memerlukan adanya pendekatan perancangan

kota dalam konsep pengembangan tata guna lahannya. Pertimbangan dalam rencana dasar perancangan kota salah satunya adalah dengan mempertahankan dan mempergunakan kembali struktur ruang perkotaan yang sudah ada dan mereservasi fungsi yang potensial dalam penataannya (Breen, 1994: 26-29).

Dengan pendekatan tersebut, struktur peruntukan lahan dalam RTBL Koridor Kawasan Terpadu Siantan:

##### a. **Menguatkan Kembali Kealamiahn Pola Struktur Ruang Koridor Kawasan Terpadu Siantan**

Pola struktur ruang alami Koridor Kawasan Terpadu Siantan sangat dipengaruhi oleh pola perkembangan Kota Pontianak, dan perkembangan suatu fungsi kegiatan.

- Koridor Kawasan Terpadu Siantan merupakan bagian dari Kota Pontianak dengan pola perkembangan yang cenderung linier, sehingga dapat diidentifikasi kawasan yang memiliki tingkat pertumbuhan cepat adalah kawasan disepanjang jalan, khususnya jalan-jalan utama.
- Begitu pula dengan perkembangan kawasan perdagangan, telah terjadi perkembangan di bagian koridor jalan Khatulistiwa yaitu fungsi perdagangan informal (pedagang kaki lima)

##### **Skenario :**

Skenario yang digunakan untuk menguatkan kembali pola struktur ruang Koridor Kawasan Terpadu Siantan, yaitu dengan membagi kawasan kedalam Struktur Ruang Primer dan Struktur Ruang Sekunder.

- Struktur ruang primer pada lapis pertama Koridor Kawasan Terpadu Siantan sebagai penempatan zona-zona publik seperti pemerintahan, fasilitas sosial dan umum, pendidikan, dan terutama perdagangan dan

jasa.

- Struktur ruang sekunder pada zona lapis kedua untuk fungsi privat yaitu permukiman dan fasilitas dengan skala pelayanan pelayanan unit lingkungan.

Dengan pembagian struktur ruang tersebut, node dan koridor yang diciptakan oleh sirkulasi Jalan Khatulistiwa dan tata guna lahannya mampu memperlihatkan skala yang penting sampai yang tidak penting (perbedaan hirarki ruang). Perbedaan hirarki ruang ini sangat membantu kita dalam menciptakan pemahaman tentang struktur perkotaan dan sangat membantu dalam orientasi, keamanan dan kepuasan. (Cannings, 2000). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar**

#### **b. Mereservasi Fungsi Potensial Didalam Penataannya**

Dengan tidak merubah seluruh komponen tata guna lahan yang telah terbentuk. Fungsi campuran yang ada dijadikan potensi sebagai komponen pendukung kegiatan (*activity suport*).

#### **Strategi**

- Dengan memberikan ruang, dan menata keberadaan pedagang sektor informal, dan menjadikannya sebagai potensi sebagai *festival market place*
- Kawasan Pasar Siantan pada malam hari dapat dimanfaatkan sebagai pusat aktifitas pedagang informal. Kawasan dapat digunakan sebagai *sharing space*, dimana kegiatan pagi-sore hari dipergunakan seperti kegiatan eksisting sedangkan malam hari difungsikan sebagai kawasan pasar malam untuk sektor pedagan informal.
- Kegiatan pendukung lain yang dikembangkan dapat berupa ruang terbuka atau bangunan yang diperuntukan untuk kepentingan umum. Ruang terbuka seperti taman rekreasi, plaza-plaza, pedestrian,

sebagai ruang publik



**Gambar** Rencana Stuktur Ruang  
Sumber : Analisa, Tahun 2016

### 4.3 Zona pemanfaatan lahan (Zoning)

Peruntukan lahan diartikan sebagai rencana alokasi penggunaan dan pemanfaatan lahan pada suatu wilayah tertentu yang juga disebut dengan tata guna lahan.

#### a. Konsep Umum Zona Pemanfaatan Lahan

Konsep penggunaan lahan Koridor Kawasan Terpadu Siantan bertujuan untuk:

- Meletakkan kerangka dasar bagi rencana pemanfaatan lahan berikutnya secara terperinci.
- Meletakkan kerangka dasar keputusan lokasi dan kapasitas untuk pengembangan fasilitas perdagangan dan jasa, perumahan, fasilitas umum dan fasilitas sosial serta fungsi lahan lainnya dengan pertimbangan prospek, potensi dan permasalahannya.
- Menciptakan tata guna lahan Koridor Kawasan Terpadu Siantan yang memiliki rasa keruangan (*sence of place*) dan memiliki karakter (artikulasi) dengan memasukkan elemen pembentuk citra kota (*Path, Node, Districs, Edges dan Landmark*).

Hal yang perlu diperhatikan didalam konsep pengaturan zona pemanfaatan lahan Koridor Kawasan Terpadu Siantan:

- Tetap mempertahankan pola tata guna lahan yang telah terbentuk.
- Blok Lingkungan untuk fungsi baru yang akan dikembangkan harus memperhatikan keterkaitan dengan fungsi-fungsi sekitarnya.
- Adanya jalan sebagai batas (*edges*) antar zona, dan sebagai jalur penghubung (*linkage*) antar zona.

#### b. Skenario Perancangan

Koridor Kawasan Terpadu Siantan Penggunaan lahan yang akan dikembangkan di Koridor Kawasan Terpadu Siantan adalah sebagai fungsi perdagangan dan jasa. Pengembangan fungsi perdagangan dan jasa pada kawasan perencanaan untuk mensikapi:

- Pola kecendrungan perkembangan Kota Pontianak.
- Tren perkembangan fungsi perdagangan khususnya di Bagian Koridor Jl. Khatulistiwa dan Tepian Sungai Kapuas.
- Pemenuhan kebutuhan masyarakat akan sarana perdagangan dan jasa di masa yang akan datang.
- Potensi ekonomi regional dengan letak koridor Jl. Khatulistiwa yang merupakan jalur sirkulasi lintas antar Kota dan Kabupaten .

Menurut Pedoman Penyusunan Aturan Pola Pemanfaatan Ruang Kawasan Perkotaan yang dikeluarkan Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Penataan Ruang Kawasan perdagangan meliputi Zona Bangunan Pemerintah, Zona Bangunan Perkantoran, Zona Bangunan Pertokoan, dan Zona Komersial Sentra. Untuk konsep peletakan fungsi-fungsi kegiatan tersebut didalam Koridor Kawasan Terpadu Siantan adalah sebagai berikut:

#### b.1. Konsep Perletakan Zona Pemerintah, Perdagangan Dan Jasa

Untuk peletakan zona perdagangan dan jasa serta pemerintahan Koridor Kawasan Terpadu Siantan dapat mengadopsi konsep magnet *Shopping center* (Kevin Linch). Dimana:

- Zona perdagangan di kelompokkan dibedakan berdasarkan jenis dan kelas perdagangan .
- Zona Komersial sentra sebagai Pusat perdagangan, sebagai penarik utama yang mana dapat menarik pembeli atau pengunjung ke pusat perdagangan dengan melintasi kawasan.

- Penarik sekunder seperti bank, kantor pos, kelompok jasa pelayanan dapat juga digunakan untuk menyebabkan orang-orang bergerak ke pusat kawasan.

Berdasarkan konsep tersebut dan mempertimbangkan karakteristik potensi serta permasalahan Koridor Kawasan Terpadu Siantan, konsep peletakan zona perdagangan jasa dan pemerintahan sebagai berikut:

- Kelas perdagangan yang akan dikembangkan di Kawasan Koridor Jl. Khatulistiwa berdasarkan Pedoman Aturan Pola Pemanfaatan Ruang Kawasan Perdagangan Departemen Pekerjaan Umum, meliputi Zona Bangunan Perkantoran, Zona Bangunan Pertokoan, dan Zona Komersial Sentra.
- Zona Perdagangan diletakkan menyebar sesuai jenis dan kelasnya, sehingga terbentuk hirarki dari zona perdagangan dan pada akhirnya akan tercipta membentuk pola dari tata guna lahan Koridor Kawasan Terpadu Siantan.

## B.2 Konsep Peletakan Zona Fungsi Pendukung Kegiatan (Activity Support)

Menurut **Danisworo (1991)**, aktivitas kegiatan akan muncul dan tumbuh subur, apabila terdapat dua atau lebih kutub kegiatan utama yang berada di dalam suatu kawasan, berupa ruang umum kota dan seluruh kegiatan yang menunjang keberadaan kegiatan utama kawasan tersebut. Berdasarkan konsep tersebut, skenario peletakan zona pendukung kegiatan (*activity support*) Koridor Kawasan Terpadu Siantan sebagai berikut :

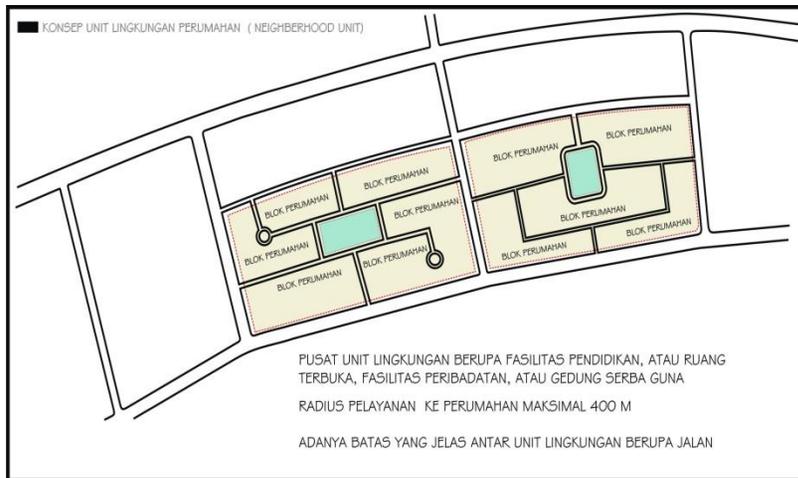
- Pendukung Kegiatan yang dikembangkan berupa seperti zona pedagang kaki lima atau pusat jajanan, souvenir,

- Fungsi pendukung kegiatan (*activity support*) sebagai ruang antara dan untuk menciptakan simpul-simpul (*node*) aktivitas di dalam Koridor Kawasan Terpadu Siantan.

## B.3 Konsep Peletakan Zona Lingkungan Permukiman

Permukiman ditempatkan pada lapis ke dua (struktur ruang sekunder) Koridor Kawasan Terpadu Siantan. Untuk zona permukiman yang dibagi kedalam beberapa unit lingkungan, menerapkan konsep *Neighborhood Unit*. Pendekatan perencanaan suatu kota berdasarkan konsep *Neighborhood Unit* (C. Pery ) yang berskala lingkungan yang mengatakan dalam lingkungan permukiman mempunyai beberapa ketentuan:

- Suatu unit lingkungan harus mempunyai batas yang jelas seperti jalan, sungai dan pohon pembatas yang juga berfungsi sebagai penyangring udara.
- Suatu lingkungan harus mempunyai pusat yang jelas terdiri dari elemen fasilitas pendidikan seperti taman kanak-kanak atau sekolah dasar, fasilitas sosial dan umum seperti tempat peribadatan atau taman.
- Radius pelayanan dalam lingkungan berskala pejalan kaki dengan radius 400 meter.



Gambar Ilustrasi Konsep *Neighborhood Unit*.

Sumber : Analisa, Tahun 2016

#### 4.3.1 Pendekatan Pengembangan Lahan

Pendekatan pengembangan lahan diartikan sebagai, pendekatan-pendekatan (strategi) yang dipakai dalam menerapkan rencana zona pengembangan lahan di dalam suatu wilayah perencanaan.

##### a. Konsep Umum Pendekatan Pengembangan Lahan

Pengembangan lahan di kawasan perkotaan memerlukan prioritas penanganan berdasarkan permasalahan, potensi dan prospek lahan. Secara umum pendekatan pengembangan lahan di kawasan perkotaan dapat dilakukan dengan cara:

- Pengembangan baru (*New Development*)  
Pembangunan baru dititik beratkan pada kegiatan membangun baru suatu lingkungan berdasarkan rencana tata ruang dan prinsip-prinsip penataan yang baik.
- Pembangunan sisipan (*Infill Development*)

Pembangunan dengan mengisi ruang-ruang lingkungan kota dengan cara melengkapi/meneruskan pembangunan yang telah ada dengan fungsi yang sama dan/atau fungsi baru sesuai dengan kebutuhan lingkungan kota.

- Pembangunan Peremajaan (*Urban Renewal*)  
Pembangunan dengan dititik beratkan pada penanganan memanfaatkan ruang lingkungan seoptimal mungkin berdasarkan rencana tata ruang
- Pembangunan kembali wilayah perkotaan (*Urban Redevelopment*)  
Pembangunan yang dititik beratkan pada kegiatan perbaikan serta pembangunan sarana dan prasarana lingkungan termasuk sebagian tata lingkungan.
- Pembangunan menghidupkan kembali wilayah perkotaan (*Urban Revitalization*)  
Pembangunan yang dititik beratkan pada penanganan yang dapat tetap menghidupkan kemajemukan fungsi lingkungan kawasan, melalui upaya pelestarian atau perlindungan bangunan dan lingkungannya, seperti kegiatan revitalisasi, regenerasi, dan lain-lain.



**Gambar** Ilustrasi Konsep Pengembangan Lahan  
Sumber : Analisa, Tahun 2016

## b. Skenario Pengembangan Lahan

Penanganan penataan bangunan dan lingkungan Koridor Kawasan Terpadu Siantan dibedakan berdasarkan potensi dan permasalahan di masing-masing zona yang akan dikembangkan sesuai dengan konsep rencana peletakan zona. Berdasarkan kondisi saat ini, dan rencana pengembangan di masa yang akan datang, maka skenario pengembangan lahan Koridor Kawasan Terpadu Siantan dapat dilakukan dengan cara:

### b.1 Pembangunan Baru (New Development)

Pembangunan baru bertitik berat pada kegiatan membangun baru suatu lingkungan berdasarkan rencana tata ruang dan prinsip-prinsip penataan yang baik. Pendekatan ini dipakai dalam pengembangan:

- Zona Bangunan Perkantoran Umum (BK).  
Pengembangan Zona Perkantoran Umum (BK) baru dengan merubah fungsi permukiman, pendidikan, perdagangan sektor informal yang ada. Kemudian merelokasi dan menempatkan fungsi tersebut kedalam zona yang telah di rencanakan dalam rencana zona pemanfaatan lahan makro Koridor Kawasan Terpadu Siantan.
- Zona Ruang Terbuka Hijau Kawasan (RTH).  
Pengembangan Zona Ruang Terbuka Hijau Kawasan (RTH) pada dasarnya mengembalikan fungsi yang secara eksisting telah berfungsi sebagai ruang terbuka hijau kawasan. Pengembangan tersebut merubah fungsi permukiman, perdagangan dan jasa yang telah terbentuk, kemudian merelokasi dan menempatkan fungsi tersebut kedalam zona di rencanakan dalam rencana zona pemanfaatan lahan makro Koridor Kawasan Terpadu Siantan.
- Zona Pedagang Sektor Informal (PS).  
Pengembangan Zona Perdagangan Sektor Informal (PS) di dua titik (kutub) kawasan sebagai wadah pendukung kegiatan (*activity support*), memberikan wadah kepada pedagang sektor informal dan menjadikannya potensi festival market place. Dalam pengembangan tersebut merubah fungsi perdagangan, dan permukiman yang telah terbentuk, merelokasi dan menempatkan fungsi tersebut kedalam zona di rencanakan dalam rencana zona pemanfaatan lahan makro Koridor Kawasan Terpadu Siantan.

- Zona Bangunan Pertokoan (BT)  
Pengembangan Zona Bangunan Pertokoan MixUse (BT) merupakan langkah untuk mengikuti tren perkembangan fungsi perdagangan dimana fungsi tersebut cenderung tumbuh di sepanjang Jl. Khatulistiwa dan daerah tepian sungai. Dalam pembangunan tersebut merubah fungsi permukiman, dan perdagangan sektor informal yang telah terbentuk, merelokasi dan menempatkan fungsi tersebut kedalam zona di rencanakan dalam rencana zona pemanfaatan lahan makro Koridor Kawasan Terpadu Siantan.

### **b.2 Pembangunan Peremajaan (Urban Renewal)**

Dengan titik berat pada penanganan memanfaatkan ruang lingkungan seoptimal mungkin berdasarkan rencana tata ruang, penciptaan ruang yang lebih berkualitas dan optimalisasi intensitas pembangunan. Pendekatan ini dipakai dalam pengembangan:

- Zona Komersial Sentra (BS)  
Dominasi Fungsi perdagangan dan jasa yang telah terbentuk pada struktur ruang primer ditata kembali komponen tata bangunan dan lingkungannya tanpa merubah tata guna lahan secara keseluruhan. Tujuan penataan ini adalah untuk meningkatkan tampilan estetika dan kualitas lingkungan visual..
- Zona Bangunan Pemerintahan (BP).  
Dominasi fungsi pemerintahan, pendidikan yang telah terbentuk di zona ini tetap dipertahankan, kemudian di tata kembali komponen tata bangunan dan lingkungannya untuk meningkatkan tampilan estetika dan kualitas lingkungan visual kawasan.
- Zona Fasilitas Sosial (FS) dan Zona Fasilitas Umum (FU).

Zona Fasilitas Sosial (FS) tetap dipertahankan keberadaanya. Program peremajaan kawasan dilakukan sebagai upaya meningkatkan tampilan estetika dan kualitas lingkungan visual sejalan dan meningkatnya fungsi fasilitas tersebut, tanpa merubah tata guna lahan secara keseluruhan.

### **b.3 Pembangunan Sisipan (Infill Development).**

Adalah pembangunan dengan mengisi ruang-ruang lingkungan kota dengan cara melengkapi/meneruskan pembangunan yang telah ada dengan fungsi yang sama dan/atau fungsi baru sesuai dengan kebutuhan lingkungan kota. Pendekatan ini dipakai dalam pengembangan:

- Zona Unit Lingkungan Permukiman (LP).  
Pengembangan Zona Lingkungan Permukiman (LP) baru khususnya pada Struktur ruang primer merupakan upaya meneruskan rencana tata ruang Kota Pontianak, dimana Blok Plan tersebut direncanakan sebagai kawasan permukiman. Pengembangan unit-unit lingkungan permukiman baru juga dimaksudkan untuk menyediakan lahan bagi fungsi-fungsi permukiman yang direlokasi akibat pengembangan zona baru pada struktur ruang primer Koridor Kawasan Terpadu Siantan.

## **4.4 Intensitas Pemanfaatan Lahan**

Intensitas pemanfaatan lahan adalah tingkat alokasi dan distribusi luas lantai maksimum bangunan terhadap lahan/tapak dan peruntukannya.

### **4.4.1 Konsep Umum Intensitas Pemanfaatan Lahan**

Intensitas pemanfaatan lahan merupakan tolok ukur untuk mendapatkan keseimbangan yang lebih merata sesuai dengan jenis peruntukannya dan mempertimbangkan kemampuan daya dukung dan daya tampung lahan pada Intensitas pemanfaatan lahan merupakan tolok ukur untuk mendapatkan keseimbangan yang lebih merata sesuai dengan jenis peruntukannya dan

mempertimbangkan kemampuan daya dukung dan daya tampung lahan pada Koridor Kawasan Terpadu Siantan.

Konsep Intensitas pemanfaatan lahan Koridor Kawasan Terpadu Siantan bertujuan untuk:

- Mendistribusikan secara spasial (ruang) intensitas pemanfaatan lahan menurut jenis peruntukannya.
- Menetapkan Daerah Perencanaan (DP).
- Mengupayakan ambang intensitas pemanfaatan lahan secara merata (KLB rata-rata)
- Menentukan Kepadatan Bangunan (KDB).

#### 4.4.2 Skenario Perancangan Intensitas Pemanfaatan Lahan

Pengaturan intensitas penggunaan lahan akan dilakukan melalui penetapan angka KDB, GSB, KLB dan ketinggian bangunan. Dasar daripada penetapan KDB dan KLB ini adalah ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan dalam RTRW Kota Pontianak, yaitu daerah dengan KDB 80%.

Rencana KDB, GSB, KLB, ini kemudian menjadi panduan, ketentuan dan syarat dalam izin mendirikan bangunan di Koridor Kawasan Terpadu Pontianak.

##### a. Koefisien Dasar Bangunan (KDB)

Koefisien Dasar Bangunan (KDB) merupakan angka banding antara total luas lantai dasar bangunan dengan luas kaplingnya. Konsep kepadatan bangunan Koridor Kawasan Terpadu Siantan diarahkan untuk:

- Menciptakan proporsi yang seimbang antara lahan terbangun dan tidak terbangun.
- Pertimbangan aspek lingkungan dan estetika seperti fungsi resapan air, ruang terbuka hijau, dan aktivitas publik.

Selanjutnya penentuan KDB ditentukan berdasarkan fungsi yang akan dikembangkan di Koridor Kawasan Terpadu Siantan, seperti:

- Zona pusat perdagangan, pertokoan, perkantoran umum, KDB maksimal adalah 80%. Lahan terbuka di luar bangunan perdagangan dimanfaatkan sebagai parkir, plaza, taman atau ruang terbuka hijau.
- Zona bangunan pemerintah, fasilitas umum, KDB maksimal adalah 60%.
- Zona pendukung kegiatan seperti RTH Kawasan, dan KDB maksimal adalah 20%. Proporsi ruang terbuka yang besar tersebut untuk memberikan wadah yang luas bagi aktivitas publik, rekreasi, dan interaksi sosial pada zona tersebut.

##### b. Sempadan Bangunan

Pengaturan dari sempadan bangunan bertujuan untuk keamanan lingkungan dan meningkatkan estetika dan kesehatan lingkungan. Garis sempadan bangunan didefinisikan sebagai garis sempadan yang di atasnya sejajar, dibelakangnya dapat didirikan bangunan dan bertujuan untuk mengurangi gangguan lingkungan dari suatu kegiatan dalam satu bangunan terhadap lingkungan sekitarnya maupun sebaliknya.

Konsep pengaturan Garis Sempadan Bangunan Koridor Kawasan Terpadu Siantan adalah untuk:

- Pengaturan ruang terbuka antara jalan dengan bangunan.
- Pengaturan jarak bangunan dengan bangunan.
- Untuk sirkulasi, ventilasi cahaya matahari.
- Kemungkinan gangguan/bahaya kebakaran.

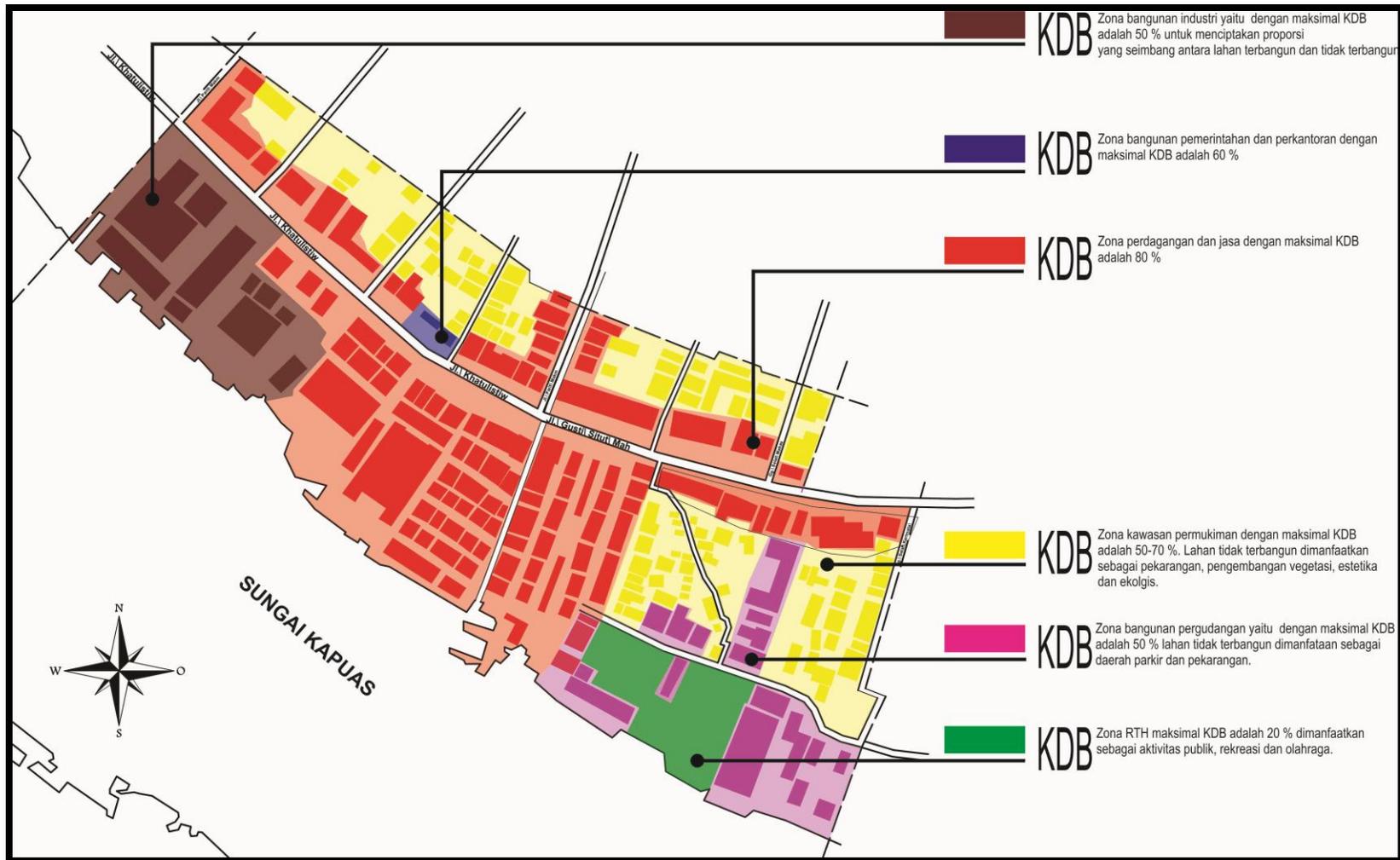
Faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan untuk menetapkan GSB Koridor Kawasan Terpadu Siantan antara lain:

- Luas perpejalan

- Jenis penggunaan bangunan.
- Kepadatan bangunan.
- Klasifikasi jalan (lebar jalan) di hadapan bangunan.
- Koefisien lantai dasar bangunan dan koefisien lantai bangunan yang direncanakan.

Jika ada pada suatu daerah terdapat tanah terbangun yang sulit untuk dirubah, maka garis sempadannya ditentukan berdasarkan kebijaksanaan sebagai berikut:

- Jarak GSB dikaitkan dengan garis sempadan jalan (daerah milik jalan) yang direncanakan.
- Dipertimbangkan terhadap bidang terluar bangunan yang ada di daerah dan pada masing-masing blok rencana.
- Sejauh mungkin dihindarkan pembongkaran terhadap bangunan lama yang sudah ada.
- Ketentuan GSB harus dikaitkan dengan ketinggian bangunan yang dapat dibangun di atas suatu persil.
- Dengan ketentuan tersebut, garis sempadan bangunan untuk kawasan perdagangan dan jasa di Koridor Kawasan Terpadu Siantan dengan (ROW =20 meter) adalah minimal 15 meter. Ruang Garis Sempadan tersebut dapat difungsikan sebagai: Ruang parkir kendaraan, Plaza-plaza atau trotoar untuk menghidupkan aktifitas pejalan kaki , Ruang terbuka hijau untuk meningkatkan estetika dan kualitas visual kawasan.



Gambar Ilustrasi Konsep Intensitas Pemanfaatan Lahan  
 Sumber : Analisa, Tahun 2016

## 4.5 Tata Bangunan

Tata bangunan merupakan produk dari penyelenggaraan bangunan gedung beserta lingkungannya sebagai wujud pemanfaatan ruang, dengan komponen penataan: pengaturan blok lingkungan, pengaturan kaveling/petak lahan, pengaturan bangunan, pengaturan ketinggian dan elevasi lantai bangunan.

### 4.5.1 Konsep Umum Perancangan Tata Bangunan

Konsep perancangan tata bangunan Koridor Kawasan Terpadu Siantan bertujuan:

- Meningkatkan estetika Koridor Kawasan Terpadu Siantan melalui penataan bangunan.
- Menciptakan wajah Koridor Kawasan Terpadu Siantan yang menarik dengan adanya kesamaan pola, gaya dan irama, yang terbentuk dari garis-garis vertikal maupun horizontal.
- Menciptakan hubungan positif antara bentukan fisik kota dan kualitas lingkungan visual.

Dalam menciptakan estetika, daya tarik, kualitas lingkungan visual Koridor Kawasan Terpadu Siantan harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- Bentukan fisik Koridor Kawasan Terpadu Siantan yang diciptakan oleh tata bangunan harus memperhatikan proporsi yang seimbang antara unsur pengaturan bentuk fisik kota yaitu keseimbangan, ritme, proporsi, harmoni, klimaks, dan ekspresi fungsional.
- Komposisi antar kaveling dan bangunan dengan kaveling dan bangunan lainnya, serta komposisinya, orientasi terhadap aspek lingkungan di sekitarnya, sehingga tercipta tatanan layout yang *permeable*.
- Situasi lokal, dan setting bangunan, *view* yang mampu menciptakan karakter Koridor Kawasan Terpadu Siantan.

### 4.5.2 Skenario Perancangan

Tata bangunan merupakan produk dari penyelenggaraan bangunan gedung beserta lingkungannya sebagai wujud pemanfaatan ruang. Dengan demikian di dalam RTRW Pontianak skenario perancangan tata bangunan meliputi konsep perancangan tiap-tiap komponen penataan tata bangunan yaitu:

- a. Pengaturan konfigurasi blok lingkungan
- b. Pengaturan kaveling/petak lahan
- c. Pengaturan bangunan
- d. Pengaturan ketinggian dan elevasi lantai bangunan

- **Pengaturan konfigurasi blok bangunan**

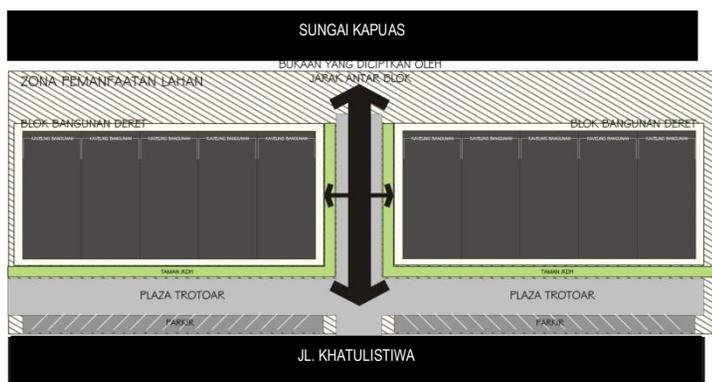
Pengaturan blok lingkungan merupakan konsep pembagian lahan dalam kawasan menjadi blok dan jalan, dimana blok terdiri atas petak lahan/kaveling dengan konfigurasi tertentu. Pengelompokan blok-blok pada tiap-tiap zona dirancang berdasarkan tingkat keterkaitan atau hubungan fungsional antar elemen ruang dan tipologi zona pemanfaatan lahan. Pengaturan pengelompokan dan konfigurasi blok Koridor Kawasan Terpadu Siantan bertujuan untuk:

- Keberagaman tata guna yang seimbang, saling menunjang (*compatible*) dan terintegrasi.
- Pola distribusi jenis peruntukan yang mendorong terciptanya aktivitas.
- Pengaturan area pengelolaan, dan pengaturan kepadatan pengembangan kawasan dengan perimbangan.

#### a.1 Konfigurasi Blok Dengan Pola Memanjang (Linier)

Pada zona pemanfaatan lahan yang membentuk pola linier sejajar dengan ruas Jalan Khatulistiwa dan Tepian Sungai, konsep konfigurasi blok adalah sebagai berikut:

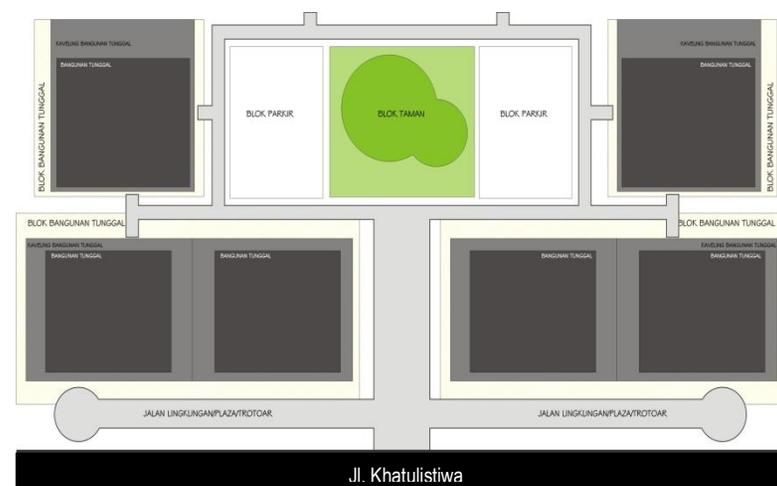
- Konfigurasi blok memanjang untuk bangunan deret seperti pada pertokoan, perkantoran umum dan komersial sentra.
- Konfigurasi blok elemen ruang pendukung seperti parkir, plaza, diletakkan sejajar dengan bangunan, sehingga tercipta konsep *superblock*.
- Adanya bukaan yang diciptakan oleh jarak antar blok yang dipisahkan oleh jalan dan trotoar.



**Gambar 4. Konsep Blok Lingkungan Dengan Pola Linier**  
Sumber : Hasil Analisis, Tahun 2016

### b.1 Konfigurasi Blok Dengan Pola Menyebar (Cluster)

Pada zona pemanfaatan lahan yang membentuk pola cluster dengan bangunan tunggal yang menyebar, penempatan elemen ruang pendukung seperti parkir dan taman dapat ditempatkan di pusat zona sebagai simpul dan terhubung dengan bangunan oleh pedestrian atau plaza. Konfigurasi dari blok seperti ini memberikan irama dan menghindari kebosanan dari bentuk ruang kawasan.



**Gambar**  
**Konsep Blok Lingkungan Cluster**

### • Pengaturan Kaveling/Petak Lahan

Pengaturan kaveling/petak lahan merupakan konsep pembagian lahan dalam blok menjadi sejumlah kaveling/petak lahan dengan ukuran, bentuk, pengelompokan dan konfigurasi tertentu.

Perpetakan lahan merupakan batas deliniasi dari suatu pembangunan yang bertujuan untuk memberi pencapaian yang mudah pada setiap kaveling. Hal ini dicapai dengan mengatur batas geometrik bagi setiap fungsi yang telah ditentukan agar memperoleh pemanfaatan penggunaan lahan secara optimal. Dengan demikian, maka perpetakan (Lot) merupakan rencana luas minimum yang dapat dibangun dikaitkan dengan Garis Sempadan Bangunan (GSB) dan Jarak Bebas samping kiri, kanan dan belakang. Jarak bebas tersebut perlu mempertimbangkan Koefisien Dasar Bangunan (KDB) dan Koefisien Lantai Bangunan (KLB).

Perpetakan lahan dapat dicapai salah satunya melalui pendekatan koordinasi modular yang merupakan satuan pengukuran yang menggunakan satuan unit perpetakan yang ditetapkan melalui dimensi tertentu. Dimensi dapat ditentukan sesuai dengan kondisi lahan, luas perpetakan lahan dapat dipilih dan dikembangkan melalui satuan unit terkecil melalui kelipatan modul, Keuntungan penggunaan koordinasi modular dalam pengembangan perpetakan lahan antara lain:

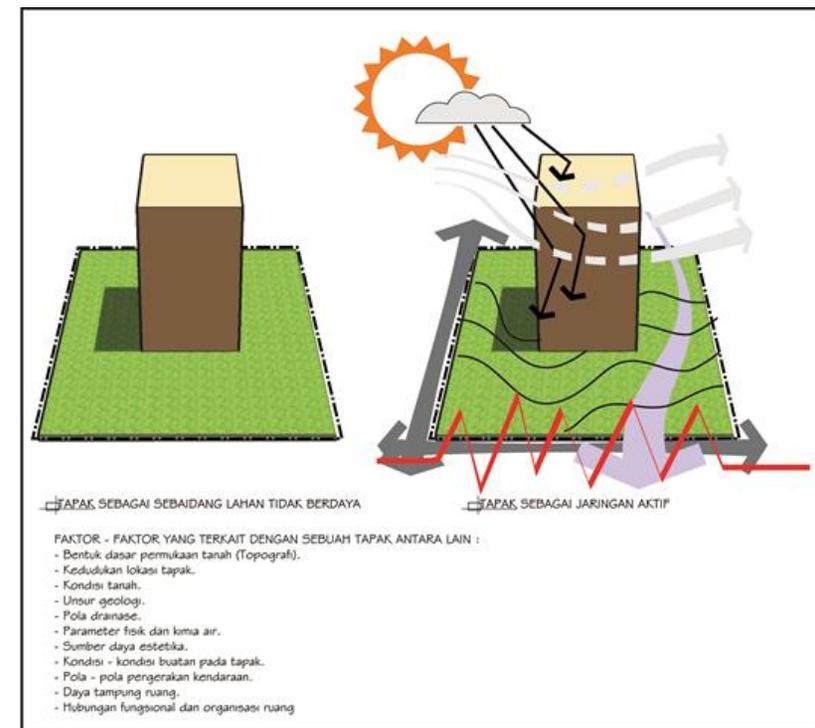
- Fleksibilitas dalam menentukan luas yang diinginkan.
- Fleksibilitas dalam pemanfaatan lahan.
- Memberi kemudahan dalam pengembangan bentuk-bentuk bangunan, karena sistem.

Rancangan perpetakan lahan akan mengikuti pola blok yang telah ditentukan dalam peruntukan lahan. Pengelompokan kegiatan menjadi dasar dalam penentuan perpetakan lahan di kawasan perencanaan. Dalam merancang suatu kaveling perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- Besaran kaveling tergantung kelas jalan.
- Posisi kaveling tegak lurus dengan jalan, orientasi 90 derajat dengan jalan.
- Kaveling yang berada di sudut lebih besar dari kaveling yang berada di posisi lainnya.
- Kaveling rapat dengan jalan.
- Bentuk kaveling memanjang ke belakang, berbentuk persegi.
- Bentuk kaveling mengikuti pola jalan.
- Komposisi besar kecil kaveling yang seimbang (porporisional).

### c.1 Konsep Tapak Merupakan Jaringan Aktif

Pendekatan ini memandang konfigurasi massa bangunan dan lingkungan kawasan sebagai jaringan tapak aktif dan dinamis yang dapat dipengaruhi oleh kondisi sekitarnya, oleh karena itu dalam pendekatan ini perlu dipertimbangkan aspek: Lokasi dalam tata wilayah, ketinggian tempat, Topografi (Kemiringan dan Ketinggian), Jenis tanah, Hidrologi, Iklim, Vegetasi, Best view, keistimewaan buatan, Penggunaan lahan, Sosial-budaya, ekonomi, Transportasi dan kebijaksanaan tata ruang.



Gambar  
Konsep Tapak Merupakan Jaringan Aktif  
Sumber : Heinz Frick, *Arsitektur Ekologi*

### c.2. Konsep Orientasi Bangunan Terhadap Matahari

Berdasarkan pemahaman bahwa tapak itu merupakan suatu jaringan aktif yang dipengaruhi oleh banyak faktor maka salah satu faktor yang sangat mempengaruhi suatu tapak adalah iklim. Di Indonesia hal ini sangat penting adanya mengingat iklim tropis panas lembab yang merupakan ciri khas daerah Asia Tenggara. Suatu bangunan pada iklim ini akan memberikan kenyamanan maksimal bagi penghuninya apabila faktor iklim diperhatikan dengan baik. Intensitas penyinaran matahari yang berlangsung sepanjang tahun dan angin yang bertiup kencang pada musim hujan dan kemarau membentuk karakteristik yang unik yaitu panas dan lembab.

Bangunan di Koridor Kawasan Terpadu Siantan sebaiknya dibuat secara terbuka dengan jarak yang cukup diantara bangunan tersebut agar gerak udara terjamin. Sehingga sebaiknya orientasi bangunan pada Kawasan Koridor Kawasan Terpadu Siantan adalah :

- Letak bangunan pada sisi barat ruas Jalan Khatulistiwa dan tepian Sungai Kapuas menghadap menghadap ke timur untuk mendapatkan pencahayaan yang baik dari sinar matahari di waktu pagi- siang.
- Sedangkan bangunan pada sisi barat timur ruas Jalan Khatulistiwa dan tepian Sungai Kapuas menghadap ke timur untuk mendapatkan pencahayaan dari matahari pada siang- sore.

Konsep orientasi tersebut dimaksudkan untuk memberikan manfaat lingkungan mikro (didalam bangunan) berupa pencahayaan alamiah, *infra red* yang memberikan energi panas atau mencegah kelembaban ruangan dan ultraviolet yang dapat membunuh kuman. Untuk mengendalikan pencahayaan matahari dapat dilakukan dengan cara membuat teritis bangunan yang lebar, dengan mengatur kerapatan vegetasi dan mengatur jarak antar bangunan.

### • Arsitektural Bangunan

Beberapa faktor yang dapat menentukan Arsitektur bangunan antara lain:

- Fungsi bangunan, akan menentukan besaran bangunan dan penyediaan ruang dalam maupun ruang luar.
- Kondisi tapak (*site plan*), keterbatasan lahan akan menentukan bentuk, tipologi, arsitekturnya.
- Intensitas yang akan dicapai, aturan-aturan yang telah ditentukan di lokasi akan menentukan batasan rancangan, seperti KDB, KLB dan Garis Sempadan Bangunan.
- Tipologi bangunan akan menentukan pola dasar denah ruang dalam dan mencerminkan fungsinya, terdapat 3 (tiga) tipe bangunan yang dapat diterapkan di atas lahan kawasan yaitu:

#### d.1 Tipe Bangunan Tunggal

Bangunan tunggal yang dimaksud adalah bangunan gedung yang berdiri sendiri dengan satu ketetapan fungsi bangunan. Dengan demikian bangunan tunggal secara fisik tidak berderet dan bukan kopel. Perletakan bangunan tunggal pada suatu blok kawasan dapat berada pada bagian tengah, pada posisi sudut dan tidak sudut. Bangunan tunggal memiliki karakteristik arsitektur yang utuh yang tidak berpengaruh terhadap desain disekitarnya.

Fungsi bangunan tunggal yang cocok untuk tipe tunggal antara lain: bangunan perkantoran pemerintah atau bangunan perkantoran swasta dan pusat perbelanjaan, dan bangunan perumahan.

#### d.2 Tipe Bangunan Deret

Yang dimaksud dengan tipe bangunan deret adalah bangunan-bangunan yang dirancang dengan susunan berderet dan biasanya memiliki dinding bersama antar satu unit ruang dengan ruang lainnya. Misalnya Rumah Toko (ruko), Rumah Kantor dan Rumah Deret.

Fungsi bangunan yang cocok untuk tipe bangunan deret di Koridor Kawasan Terpadu Siantan adalah bangunan pertokoan dan kantor jasa.

### d.3 Tipe Bangunan Multimassa

Tipe Multimassa fungsi bangunan yang cocok untuk tipe bangunan antara lain: pusat perbelanjaan, bangunan fasilitas umum seperti Rumah Sakit Umum, Kompleks Peribadatan.

- **Bangunan Sebagai Penanda Identitas**

Bangunan juga dapat berfungsi sebagai penanda identitas, dan karakter kawasan. Konsep bangunan sebagai penanda identitas di Koridor Kawasan Terpadu Siantan dapat dilakukan dengan:

#### e.1. Bangunan Sudut

Persimpangan jalan merupakan daerah tempat manusia dan kendaraan berjalan perlahan-lahan, memperlambat gerakannya atau berhenti sejenak untuk mengamati keadaan atau situasi sekelilingnya. Oleh sebab itu, keberadaan bangunan-bangunan di persimpangan jalan terasa istimewa karena terletak pada posisi yang strategis dan mudah dilihat dari beberapa sudut pandang.



**Gambar**  
Contoh Konsep Bangunan Sudut  
*Sumber: Dari Berbagai Sumber*

Dengan posisi demikian, bangunan-bangunan yang terletak di persimpangan-persimpangan yang ada di Koridor Kawasan Terpadu

Siantandirancang agar lebih menarik dibandingkan bangunan lain di sekitarnya selain memberikan makna estetika, juga memberikan makna kejelasan orientasi geografis dan pengaruh pergerakan sirkulasi.

#### e.2. Set Back Bangunan

Salah satu cara yang dapat dipakai untuk mendukung penampilan bangunan adalah dengan perletakan bangunan lebih mundur dari garis sempadan (*set back*). Cara ini dimaksudkan untuk memberikan jarak pandang antara pengamat dan objek, sehingga diharapkan pengamat mempunyai keleluasaan pandangan saat menikmati bangunan dan dapat menciptakan kesan agung, megah, dan berwibawa pada persepsi pengamat. Faktor ruang merupakan salah satu hal yang tidak boleh diabaikan dalam upaya mendapatkan kesan tertentu bagi penampilan suatu bangunan.



**Gambar**  
Contoh Konsep Set Back Bangunan  
*Sumber: Dari Berbagai Sumber*

Untuk memberikan penampilan visual yang terbaik bagi pengamat, penampilan suatu bangunan harus diperhatikan, baik dari segi bentuk maupun perletakannya, yang disesuaikan dengan fungsi dari bangunan tersebut. Bangunan yang dirancang menggunakan konsep ini antara lain:

- Bangunan tunggal perkantoran pemerintah.
- Bangunan tunggal perkantoran umum/swasta.
- Bangunan Masjid.

- Bangunan sekolah.
- Bangunan tunggal jasa seperti hotel.
- Bangunan pusat jajanan.

### e.3. Wajah Bangunan (*Facade*)

Wajah bangunan memiliki arti penting dalam meningkatkan tampilan visual dan estetika. Setiap masyarakat memiliki tingkat kemampuan dan keinginan yang berbeda, sehingga konsep pengembangan *facade* bangunan di Kawasan Perkotaan adalah keanekaragaman dalam kesatuan (*unity in diversity*). Konsep tersebut bertujuan untuk menjaga keseimbangan bentuk bangunan dalam kawasan perencanaan, sehingga dapat terwujud lingkungan yang bervariasi namun mempunyai kesatuan.



Gambar  
Contoh Facade Pada Bangunan Perdagangan  
Sumber: Dari Berbagai Sumber

Untuk itu, dalam perancangan wajah bangunan di Koridor Kawasan Terpadu Siantan perlu adanya penerapan arsitektur bangunan dalam menggali dan mengembangkan langgam (gaya) tertentu khususnya arsitektur lokal, pewarnaan, untuk menciptakan wajah bangunan (*façade*) yang berkepribadian, berkarakter, dan mempunyai citra.

### e.4. Penggunaan Konsep *Gevel(Gable)*, *Tower* Dan *Domer*

Konsep *Gevel(Gable)*, *Tower* dan *Domer* perancangan bangunan di Koridor Kawasan Terpadu Siantan sebagai *final touch* (sentuhan akhir) sebagai ciri khas dan pendetailan tata karakter lingkungan.

### e.5. Lubang angin(*roster*)

Lubang angin dipasang diatas dinding adalah elemen yang cukup kuat karakternya, tujuannya adalah sebagai tempat sirkulasi angin yang masuk dan keluar di suatu bangunan gedung selain itu juga dapat merupakan aksen yang menarik pada setiap bangunan.

### e.6. Tiang Dekoratif

Tiang adalah bagian terpenting dari sebuah bangunan karena merupakan bagian dari struktur yang membuat bangunan berdiri dan membentuk profil bangunan, dinding yang dihias dengan profil plesteran khusus pada bagian kepala motif hiasan ini sangat geometris, detail-detailnya berbentuk garis-garis dan bidang persegi panjang atau bujur sangkar yang disusun dengan rapih. Konsep tiang dekoratif dapat diterapkan pada:

- Tiang bangunan perdagangan.
- Tiang bangunan Masjid.
- Tiang Gerbang Kawasan, Gerbang Masjid, dll.

### f. Pengaturan Ketinggian Dan Elevasi Bangunan

Pengaturan ketinggian dan elevasi lantai bangunan merupakan konsep pengaturan ketinggian dan elevasi bangunan baik pada skala bangunan tunggal maupun kelompok bangunan pada lingkungan yang lebih makro (blok/kawasan).

Perhitungan ketinggian bangunan dapat ditentukan sebagai berikut:

- Ketinggian ruang pada lantai dasar ditentukan dengan fungsi ruang dan arsitektur bangunannya.

- Dalam hal perhitungan ketinggian bangunan, apabila jarak vertikal dari lantai penuh ke lantai penuh berikutnya lebih dari 5 meter, maka ketinggian bangunan dianggap sebagai dua lantai.
  - Mezanin yang luasnya 50% dari luas lantai dasar dianggap sebagai lantai penuh.
  - Terhadap bangunan tempat ibadah, gedung pertemuan, gedung pertunjukkan, gedung sekolah, bangunan monumental, gedung olahraga, bangunan serbaguna, dan bangunan sejenis lainnya tidak berlaku ketentuan sebagaimana dimaksud pada butir (2).
  - Apabila tinggi tanah pekarangan berada di bawah titik ketinggian (*pell*) bebas banjir atau terdapat kemiringan yang curam atau perbedaan tinggi yang besar pada tanah asli suatu perpeetakan, maka tinggi maksimal lantai dasar ditetapkan oleh instansi yang berwenang mengeluarkan IMB.
  - Pada bangunan rumah tinggal kopel, apabila terdapat perubahan atau penambahan pada ketinggian bangunan harus tetap diperhatikan kaidah-kaidah arsitektur bangunan kopel.
  - Pada bangunan rumah tinggal, tinggi puncak atau bangunan maksimal 12 meter diukur secara vertikal dari permukaan tanah pekarangan, atau dari permukaan lantai dasar dalam hal permukaan tanah tidak teratur.
- e. Kepala Daerah menetapkan pengecualian dari ketentuan dari butir (1), bagi bangunan yang karena sifat atau fungsinya terdapat detail atau ornamen tertentu.
- f. Tinggi tampak rumah tinggal tidak boleh melebihi ukuran jarak antara kaki bangunan yang akan didirikan sampai GSB yang berseberangan dan maksimal 9 meter.
- g. Tinggi tampak bangunan rumah sudah diatur sesuai pola ketinggian bangunan atau sesuai pedoman pembangunan yang berlaku.

- h. Pada bangunan yang menggunakan bahan kaca pantul pada tampak bangunan sinar yang dipantulkan tidak boleh melebihi 24% dengan memperhatikan tata letak dan orientasi bangunan terhadap matahari.

**TABEL III.1**  
**KLASIFIKASI KETINGGIAN BANGUNAN**

KETINGGIAN BANGUNAN	JUMLAH LANTAI	KLB	TINGGI PUNCAK DARI LANTAI DASAR
Sangat Rendah	Tidak bertingkat dan < 2	KLB Maks = 2xKDB	< 12 m
Rendah	< 4	KLB Maks = 4xKDB	12 – 20 m
Sedang	< 8	KLB Maks = 8xKDB	24 – 36 m
Tinggi	> 9	KLB Maks = 9xKDB	>40 m
Sangat Tinggi	>20	KLB Maks = 9xKDB	>84 m

Sumber: Kepmen PU No. 640/KPTS/1986 Tentang Perencanaan Tata RuangKota.

#### g. Komposisi Garis Langit Bangunan

Dalam konteks perancangan kota, ketinggian bangunan kawasan perkotaan juga merupakan elemen penting pembentuk estitika kota. Keteraturan pola garis langit yang terbentuk akan mempengaruhi kualitas pandangan vista pengamat yang pada akhirnya menjadi penilaian kualitas visual kawasan. Seperti yang dikemukakan Dober (1969) bahwa pola bentuk fisik pusat kota jika dihubungkan dengan garis langit yang tercipta adalah:

- *Corridor Concept/Urban Corridor* yaitu: konsep ketinggian bangunan membentuk pita.
- *Desperation Concept* yaitu: konsep ketinggian bangunan pada pusat kota yang menyebar di beberapa pusat pertumbuhan.

- *Center Concept/Urban Pyramid* yaitu: konsep ketinggian bangunan pada pusat kota yang meninggi di bagian inti pusatnya.
- *Low DesentyConcepty* yaitu: konsep ketinggian bangunan dimana tidak terdapat ketinggian bangunan yang menonjol.



**GAMBAR**  
**KONSEP KETINGGIAN BANGUNAN**  
Sumber: Google, Diadaptasi dari Dober, 1969

dua konsep tersebut disesuaikan dengan kecenderungan perkembangan fisik pusat Kota Pontianak. Dua konsep garis langit tersebut adalah:

- *Corridor Concept/Urban Corridor*: Pada sisi sebelah timurKawasan yaitu koridor Jl. Khatulistiwa sisi barat kawasan yaitu Jl. Khatulistiwa dimaksudkan untuk menciptakan garis langit yang membentuk pita yang terbentuk oleh ketinggian bangunan 3-4 lantai yang konstan.

#### h. Jarak Bebas Bangunan

Jarak bebas adalah jarak minimum yang diperkenankan daribatas perpetakan sampai bidang terluar dinding suatu bangunan atau jarak minimum dari bidang terluar dinding bangunan yang satu sampai dinding terluar bangunan lainnya yang terdekat, dimana jarak/jalur tersebut tidak diperkenankan beratap.

Yang dimaksud dinding terluar adalah dinding kayu, tembok maupun kaca, bidang-bidang penangkal sinar matahari, permukaan kolom/balok-balok dan tepi balkon. Tinjauan terhadap jarak bebas bangunan meliputi: (1) jarak muka bangunan, (2) jarak samping bangunan, dan (3) jarak belakang bangunan. Pertimbangan dasar pengaturan jarak bebas bangunan adalah segi keamanan, pengaturan ruang penginapan dan pengaturan skala tata massa bangunan yaitu menjaga *field of vision*.

Hal-hal yang harus diperhatikan dalam menetapkan jarak bebas bangunan adalah:

- Jarak yang diperkenankan antara dinding terbuka bangunan yang berhadapan harus lebih dari pada jarak antara dinding setengah terbuka atau tertutup.
- Karena ketinggian bangunan yang berbeda-beda, maka jarak muka bangunan harus sama dengan jarak antara gsb (garis sempadan bangunan) dan gsp (garis sempadan pagar).

Biasanya garis sempadan tidak berlaku bagi bangunan yang lebih dari 3 lantai karena untuk mempertahankan skala ruang bangunan harus lebih mundur dari pada rata-rata batas sempadan jalan. Oleh karena itu, garis muka bangunan adalah jarak antara sudut yang dibentuk oleh orang yang berdiri pada as jalan (garis tengah jalan) dengan lantai dan dinding atas bangunan sebesar 60°.

Jarak bebas bangunan dalam suatu perpetakan:

- untuk bangunan dimana keduanya mempunyai jendela/bidang terbuka, maka jarak minimum bidang-bidang terluar tersebut adalah 2 x jarak bebas yang ditentukan.
- Untuk bangunan dimana salah satu merupakan dinding tertutup dan lainnya mempunyai jendela/bidang terbuka, maka jarak minimum bidang-bidang terluar tersebut adalah 1 x jarak bebas yang ditentukan.
- Untuk bangunan dimana keduanya merupakan dinding tertutup, maka jarak minimum bidang-bidang terluar tersebut adalah 0,5 x jarak bebas yang ditentukan.
- Jika ketinggian bangunan tidak sama, maka perhitungan jarak minimum bidang terluar dilakukan dengan cara sebagai berikut:
  - Untuk bangunan dimana keduanya mempunyai jendela (bidang terbuka), maka jarak minimum bidang-bidang terluar tersebut adalah (4,00 + 5,00) meter.
  - Untuk bangunan dimana salah satu merupakan dinding tertutup dan lainnya mempunyai jendela/bidang terbuka, maka jarak minimum bidang-bidang terluar tersebut adalah 0,5 x (4,00 + 5,00) meter.
  - Untuk bangunan dimana kedua-duanya merupakan dinding tertutup, maka jarak minimum bidang terluar adalah 4,00 meter.

#### 4.6 Sirkulasi dan Jalur Penghubung

Perencanaan sistem sirkulasi dan jalur penghubung terdiri dari sistem jaringan jalan dan pergerakan, sirkulasi kendaraan umum, sirkulasi kendaraan pribadi, sirkulasi kendaraan informal setempat, sirkulasi pejalan kaki dan sepeda, aksesibilitas bagi penyandang cacat, pergerakan transit, sistem parkir, perencanaan jalur servis/pelayanan lingkungan, serta jaringan sistem penghubung Elemen-

elemen perencanaan tersebut disimulasikan dalam konsep sistem pergerakan terpadu yang diterapkan dalam konsep TOD (*Transit Oriented Development*).

##### 4.6.1 Konsep Umum Sistem Sirkulasi Jalur Penghubung

Secara perancangan sistem sirkulasi dan jalur penghubung bertujuan untuk meningkatkan kemampuan lahan (*land Capability*) melalui perbaikan tingkat pencapaian kedalam dan di dalam kawasan, melalui:

- Peng-integrasi-an sistem penghubung antar beberapa lahan kecil yang terdiri dari pembagian sub blok eksisting yang disesuaikan dengan tuntutan ekonomi dan sosial;
- Peningkatan hubungan fungsional antar berbagai jenis peruntukan dalam kawasan;
- Peningkatan modifikasidesain/pengembangan sesuai karakter lokal setempat;
- Peningkatan sistem penghubung yang lebih berorientasi pada pejalan kaki;
- Peningkatan keterkaitan (*linkage*) antar sistem sirkulasi kawasan pembangunan terpadu dengan sistem sirkualsi kawasan sekitar;
- Peningkatan keterkaitan (*linkage*) serta pemisahan yang jelas diantara berbagai moda sirkulasi (pejalan kaki, angkutan umum, kendaraan pribadi, servis);
- Penerapan pendekatan perencanaan desain jaringan transportasi lokal pada lingkungan, dengan mempertimbangkan konsep perencanaan pengembangan lingkungan yang berorientasi transit (*transit-oriented development-tod*);
- Peningkatan keterpaduan sistem pergerakan dan penghubung dengan sarana parkir.

Secara umum konsep *Transit-Oriented Development* (TOD) menetapkan adanya desain suatu pusat lingkungan yang memiliki beragam kegiatan sebagai saranalingkungan. Pendekatan desain pada konsep *Transit-Oriented Development* (TOD) tidak hanya menyangkut desain sistem transportasi, melainkan juga akan terkait dengan bagaimana alokasi dan penataan berbagai elemen rancangan ruang kota yang lain, seperti peruntukan lahan, intensitas pemanfaatan lahan, tata bangunan, ruang terbuka dan tata hijau, sistem sirkulasi dan penghubung, dan lain sebagainya.

Perencanaan lingkungan dalam skala besar berpengaruh terhadap peningkatan pergerakan penduduk/warga, sehingga harus diimbangi dengan:

- Ketersediaan prasarana dan sarana jaringan kendaraan pribadi dan kendaraan umum berikut terminal/perhentianannya,
- Jaringan sirkulasi pedestrian yang mendukung pergerakan dari menuju pusat kegiatan dan lingkungan hunian, dan
- Jaringan parkir yang terintegrasi dalam daya dukung lingkungan yang disesuaikan dengan pusat kegiatan yang ada.

Hal ini termasuk optimalisasi pemanfaatan karakter pergerakan setempat eksisting serta beragam jenis moda transportasi dan transit yang telah dimiliki di area sekitar perencanaan.

#### 4.6.2 Skenario Perancangan Sirkulasi dan Jalur Penghubung

Berdasarkan pengertian dan konsep umum sistem sirkulasi dan jalur penghubung. Skenario perancangan sistem sirkulasi dan jalur penghubung di dalam RTRWKota Pontianak meliputi konsep perancangan tiap-tiap komponen sistem sirkulasi dan jalur penghubung yaitu:

- a. Sistem Jaringan Jalan dan Pergerakan
- b. Konsep Sirkulasi Kendaraan Umum

- c. Konsep Sirkulasi Kendaraan Pribadi
- d. Konsep Sirkulasi Kendaraan Umum Informal Setempat
- e. Konsep Sirkulasi Bagi Pejalan Kaki
- f. Konsep Sistem Parkir

#### a. Konsep Jaringan Jalan Dan Pergerakan

Konsep jaringan jalan dan pergerakan, tidak pernah lepas dari jaringan jalan sebagai wadah pergerakan utama. Konsep jaringan jalan dan pergerakan meliputi: konsep ruas jalan, konsep hirarki jalan, dan konsep pola jalan.

##### a.1 Konsep Ruas Jalan

Konsep ruas jalan secara umum akan memperhatikan dimensi dari suatu ruas jalan dimensi yang dilihat antara lain adalah lebar lajur, lebar bahu, penempatan utilitas, median, jalur hijau. Ruas jalan yang ada di Koridor Kawasan Terpadu Siantan dibagi berdasarkan klasifikasi jalan berdasarkan tingkat pelayanannya antara lain yaitu arteri primer, arteri sekunder, kolektor primer, kolektor sekunder, lokal dan lingkungan. Klasifikasi ruas jalan harus mengacu kepada ketentuan baku yang telah ditetapkan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum, dalam merencanakan dimensi pola melintang jalan tersebut, hal-hal yang perlu diperhatikan:

- 1) Lebar jalur ideal dan minimum untuk masing-masing kelas jalan adalah:
  - Untuk arteri primer ideal 3,75 m dan minimum 3,5 m.
  - Untuk arteri sekunder ideal 3,50 m dan minimum 3 m.
  - Untuk kolektor primer ideal 3,25 m dan minimum 2,75 m.
  - Untuk kolektor sekunder ideal 3 m dan minimum 2,75 m.
- 2) Lebar bahu minimum adalah 0,5 m.
- 3) Untuk utilitas, disarankan:

- Untuk utilitas yang berada di atas muka tanah paling tidak 0,6 m dari tepi paling luar bahu jalan atau sisi luar perkerasan jalan.
  - Untuk utilitas yang berada di bawah muka tanah harus ditempatkan paling tidak 1,2 m dari sisi paling luar bahu jalan atau sisi luar perkerasan jalan.
- 4) Untuk jalan dengan 2 arah yang memiliki 4 lajur diwajibkan menyediakan median dengan lebar minimal 1 m. Selain berfungsi sebagai pembatas, median dapat dimanfaatkan untuk beberapa fungsi sesuai dengan lebarnya, diantaranya sebagai:
- Ruang penempatan fasilitas pendukung jalan.
  - Dimanfaatkan sebagai jalur hijau.
  - Cadangan jalur.
  - Penempatan fasilitas untuk mengurangi silau dari sinar lampu kendaraan yang berlawanan arah.
- 5) Jalur hijau berfungsi sebagai elemen pelestarian nilai estetis lingkungan, usaha mereduksi polusi udara dan jalur hijau pada median dibuat dengan mempertimbangkan pengurangan silau cahaya lampu dari kendaraan berlawanan. Lebar jalur hijau ideal minimal 2 m namun dapat disesuaikan dengan ketersediaan lahan.

### a.2 Konsep Hirarki Jalan

Secara baku konsep hirarki jalan telah diatur di dalam UU No. 13 Tahun 1980 Tentang Jalan, dan PP No. 26 Tahun 1985 Tentang Jalan. Peraturan perundangan tersebut mengklasifikasikan jalan berdasarkan fungsi dan kriterianya. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel**

**Tabel Konsep Hirarki Jalan**

FUNGSI JALAN	KRITERIA	ARAHAN
Arteri Primer	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kecepatan rencana minimal 60 km/jam</li> <li>▪ Lebar jalan minimal 8 m</li> <li>▪ Kapasitas lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata</li> <li>▪ Lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang-alik, lalu lintas dan kegiatan lokal</li> <li>▪ Jalan masuk dibatasi secara efisien</li> <li>▪ Jalan persimpangan dengan pengaturan tertentu tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan</li> <li>▪ Tidak terputus walaupun memasuki kota</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkir dibadan jalan tidak diperkenankan</li> <li>▪ Bangunan sepanjang jalan ini harus memiliki GSB (GSB tidak boleh berimpit dengan rumija)</li> <li>▪ <i>Set-back</i> bangunan diperkenankan</li> </ul>
Arteri Sekunder	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kecepatan rencana minimal 40 km/jam</li> <li>▪ Lebar jalan minimal 8 m</li> <li>▪ Kapasitas lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata</li> <li>▪ Lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat</li> <li>▪ Jalan persimpangan dengan pengaturan tertentu tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkir di badan jalan diperkenankan tetapi terpisah dengan jalur cepat, selain mempertimbangkan volume kendaraan, lebar (kapasitas jalan), jumlah lajur</li> <li>▪ Bangunan sepanjang jalan ini harus memiliki GSB (GSB tidak boleh berimpit dengan rumija)</li> <li>▪ <i>Set-back</i> bangunan diperkenankan</li> </ul>
Kolektor Primer	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kecepatan rencana minimal 40 km/jam</li> <li>▪ Lebar jalan minimal 7 m</li> <li>▪ Kapasitas lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata</li> <li>▪ Jalan masuk dibatasi, direncanakan sehingga tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan</li> <li>▪ Tidak terputus walaupun masuk kota</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkir di badan jalan diperkenankan tetapi terpisah dengan jalur cepat, selain mempertimbangkan volume kendaraan, lebar (kapasitas jalan), jumlah lajur</li> <li>▪ Bangunan sepanjang jalan ini dapat dengan GSB berimpit dengan rumija</li> <li>▪ <i>Set-back</i> bangunan diperkenankan</li> </ul>

FUNGSI JALAN	KRITERIA	ARAHAN
Kolektor Sekunder	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kecepatan rencana minimal 20 km/jam</li> <li>▪ Lebar badan jalan minimal 7 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkir di badan jalan diperkenankan tetapi terpisah dengan jalur cepat, selain mempertimbangkan volume kendaraan, lebar (kapasitas jalan), jumlah lajur</li> <li>▪ Bangunan sepanjang jalan ini dapat dengan GSB berimpit dengan rumija</li> <li>▪ <i>Set-back</i> bangunan diperkenankan</li> </ul>

Sumber: UU No. 13 Tahun 1980 tentang Jalan, PP No. 26 Tahun 1985 tentang Jalan.

Dalam menciptakan struktur ruang Koridor Kawasan Terpadu Siantan yang memiliki struktur (*place making*) dan karakter (*place marking*), konsep hirarki jalan memiliki peranan penting. Hirarki dari jaringan jalan harus dapat menciptakan struktur ruang kawasan yang mudah dimengerti (*lingible*), kemudahan dalam pergerakan (*permeability*), dan prioritas dalam kemudahan pencapaian (akses) serta menciptakan kualitas pelayanan yang baik.

### 1) Hirarki Jalan Sebagai Pembentuk Struktur (*Place Making*)

Hirarki jalan yang terbentuk di dalam Koridor Kawasan Terpadu Siantan akan membentuk pola tata guna lahan, aktivitas, nilai lahan, dan kepadatan bangunan. Skenario untuk menciptakan struktur dari hirarki sirkulasi di Koridor Kawasan Terpadu Siantan adalah dengan:

- Pada kawasan yang berada di kiri kanan ruas Jalan Khatulistiwa (arteri primer) pola tata guna lahan yang terbentuk harus lebih kompleks, aktivitas, nilai lahan, dan kepadatan bangunan akan lebih tinggi dibanding dengan kawasan yang berada di kiri kanan ruas jalan kolektor sekunder.
- Adanya simpul-simpul (*node*) dan pusat kegiatan (*focal point*) yang akan membentuk rasa dan struktur keruangan.

### 2) Hirarki Sirkulasi Sebagai Pembentuk Karakter (*Place Marking*)

Koridor yang terbentuk dari hirarki sirkulasi di Koridor Kawasan Terpadu Siantan harus dapat memperhatikan perbedaan skala dari yang penting sampai yang tidak penting. Perbedaan hirarki ini sangat membantu kita dalam menciptakan pemahaman tentang struktur Kawasan Koridor Terpadu Siantan. Karakter yang terbentuk oleh hirarki sirkulasi Koridor Kawasan Terpadu Siantan diciptakan dengan:

- Pada koridor yang terbentuk oleh jalan Khatulistiwa (arteri primer) ketinggian bangunan, desain arsitektural dan sebagainya harus memiliki nilai lebih dibanding dengan koridor yang terbentuk oleh jalan lokal primer dan sekunder.
- Adanya penataan lansekap, penerangan, *street furniture* pada ruas Jalan Khatulistiwa.

### a.3 Konsep Pola Jalan

Konsep pola jalan secara garis besar merepresentasikan beberapa bentuk yang sederhana diantaranya adalah persegi, persegi panjang, lingkaran, segitiga, trapezium, polygonal, pentagon, heksagonal dan belah ketupat. Konsep pola jalan memiliki beberapa tujuan utama diantaranya adalah membentuk *focal point* di suatu daerah, membentuk ruang pertahanan, membuat pola sirkulasi kendaraan dan orang yang baik, membentuk simpul ruang terbuka hijau dan sebagainya.

### b. Konsep Sirkulasi Kendaraan

Konsep sirkulasi kendaraan di Koridor Kawasan Terpadu Siantan meliputi konsep sistem sirkulasi kendaraan umum, kendaraan pribadi dan sirkulasi kendaraan informal setempat.

### b.1 Konsep Sistem Sirkulasi Kendaraan Umum (Public Transport Network And Catchment)

Sistem sirkulasi kendaraan umum pada lingkungan merujuk kepada keterkaitan hirarki pelayanan angkutan umum baik lokal maupun regional. Selain itu, konsep keterikatan yang harus diperhatikan adalah sistem terpadu terkait dengan sirkulasi kendaraan pribadi, sirkulasi pejalan kaki dan sepeda, sirkulasi servis, dan sistem parkir, yang dilengkapi dengan penunjang kegiatan (seperti keterkaitan dengan halte, keterkaitan dengan kontinuitas pedestrian).

Untuk skenario konsep sirkulasi kendaraan umum, untuk penggunaan kendaraan umum di Koridor Kawasan Terpadu Siantan adalah sebagai berikut:

- Penggunaan angkutan umum hanya dilayani dengan kendaraan umum berupa Angkutan Kota sebagai sarana angkutan umum formal dengan skala pelayanan lokal Kota Pontianak.
- Aktivitas turun naik penumpang dilakukan di halte sebagai moda peralihan pejalan kaki ke kendaraan umum, dan dilakukan dengan sistem transit sementara (*tansit oriented development*).
- Kendaraan umum dengan pelayanan regional diperkenankan hanya melintasi kawasan. Aktivitas naik turun penumpang dilakukan di Terminal Batu Layang.

### .2 Konsep Sirkulasi Kendaraan Informal Setempat (Local Informal Transportation Network)

Perencanaan sistem sirkulasi kendaraan umum informal lokal seperti, becak, ojek, dan sejenisnya, merupakan optimalisasi pemanfaatan karakter pergerakan setempat dengan jenis moda transportasi yang beragam. Kriteria kebutuhan sarana transportasi lokal mempertimbangkan jarak jangkauan pejalan

kaki ideal ke titik transit lain/daerah tujuan adalah 400 m (merujuk SNI 1733, tata cara perencanaan lingkungan perumahan di perkotaan) untuk jarak penetapan elemen fasilitas penunjang.

Untuk skenario konsep sirkulasi kendaraan pribadi, untuk penggunaan kendaraan umum di Koridor Kawasan Terpadu Siantan adalah sebagai berikut:

- Transportasi umum ojek atau becak untuk melayani jalur lokal sekunder/primer, dari pusat kegiatan ke zona permukiman, atau antar zona fungsi kegiatan di dalam kawasan.
- Adanya fasilitas pangkalan becak/andong seluas 200m<sup>2</sup> untuk melayani 30.000 penduduk.

### c. Konsep Sistem Sirkulasi Pejalan Kaki

Konsep sirkulasi pejalan kaki di Koridor Kawasan Terpadu Siantan meliputi jalur pejalan kaki pada kiri kanan ruas jalan (pedestrian) dan jalur pejalan kaki pada bangunan umum dan lingkungan (plaza).

#### C.1 Trotroar (Pedestrian)

Konsep trotroar menurut Joseph De Cierra And Lee. E. Koppelman dirancang untuk memungkinkan pejalan kaki untuk bergerak dengan aman, bebas dan tak terintangi melalui lingkungan eksterior. Adapun hal-hal yang perlu diperhatikan dalam merancang sistem pejalan kaki adalah faktor kenyamanan, keselamatan, keamanan dan keindahan.

**Tabel** Kriteria Yang Dipertimbangkan Dalam Perancangan Jalur Pedestrian

KRITERIA	PERTIMBANGAN	
Kenyamanan	Pignataro (1976)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bebas dari gangguan-gangguan yang dapat mengurangi kesenangan dan kelancaran pejalan bergerak</li> <li>▪ Perlindungan dari cuaca dan adanya tempat perlindungan dari cuaca</li> </ul>
	Rubenstein (1987)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Penyediaan fasilitas bangku istirahat, telepon umum, dan tempat sampah. Penempatannya tidak memakan ruang pejalan</li> </ul>

KRITERIA	PERTIMBANGAN	
	Jacobs (1993)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jaminan terhadap kenyamanan fisik pejalan yang memerlukan perlindungan terhadap curah hujan dan sengatan matahari</li> <li>Terjaganya kebersihan koridor</li> </ul>
	Highway Capacity Manual (1985)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perlindungan terhadap cuaca</li> <li>Terkait dengan jarak berjalan, tanda-tanda penunjuk</li> <li>Terkait dengan kinerja jaringan jalan LOS (volume lalu lintas dan kapasitas jalan)</li> </ul>
	Unterman (1984)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berhubungan dengan kepadatan pejalan yang disebabkan banyaknya pengguna jalan</li> <li>Kemudahan bergerak, bentuk fisik pedestrian, tidak terputusnya pedestrian, landai.</li> <li>Ruang yang tidak terhalangi oleh benda-benda yang mengambil ruang pedestrian</li> </ul>
Keselamatan	Unterman (1984)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terlindung dari kecelakaan baik yang disebabkan oleh kendaraan bermotor maupun kondisi pedestrian yang buruk (berlubang, jebakan-jebakan)</li> </ul>
	Highway Capacity Manual (1985)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pemisahan pejalan dengan lalu lintas kendaraan</li> </ul>
	Jacobs (1993)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pemisahan jalur pedestrian dengan jalur kendaraan secara jelas dengan perbedaan ketinggian</li> </ul>
Keamanan	Pignataro (1976)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terbebas dari lingkungan yang dapat menimbulkan tindak kriminal yang menimpa pejalan</li> <li>Penerangan yang cukup dan pandangan yang tidak terhalangi</li> </ul>
	Highway Capacity Manual (1985)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Penyediaan fasilitas penerangan</li> <li>Pandangan yang tidak terhalang</li> </ul>
Keindahan	Jacobs (1993)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kualitas visual ruang jalan dengan penggunaan bahan yang bervariasi</li> <li>Variasi kualitas visual dengan penataan bangunan, pepohonan, penanda, lampu, dan lain-lain</li> </ul>

Sumber: Hasil Studi Kepustakaan, 2007.

Untuk memperkuat struktur pejalan kaki di dalam ruang perkotaan, memerlukan adanya pendekatan hirarki pedestrian yang ada dipusat kota dengan komposisi fisik yang memadai. Selain itu, didalam perancangan pedestrian perlu adanya simpul bagi pejalan kaki berupa halte, ruang terbuka, dan sejenisnya, Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel**

Tabel Hirarki Pedestrian Di Pusat Kota

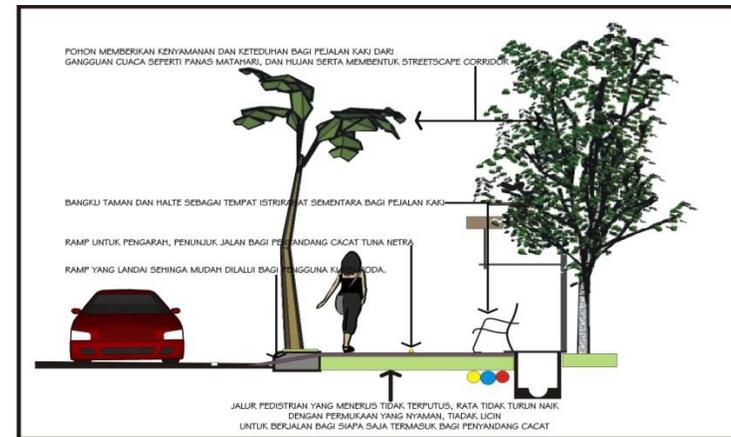
No	KLASIFIKASI PEDESTRIAN	LEBAR JALUR
1	Major pedestrian	Minimal 3 meter
2	Minor pedestrian	2 – 3 meter
3	Pedestrian lingkungan	Minimal 1 meter

Sumber: Disarikan dari Amril, 1990.

Untuk skenario perancangan jalur pedestrian di KoridorKawasan Terpadu Siantan adalah sebagai berikut:

- a) Pengembangan jalur pedestrian yang menerus (kontinu) di sepanjang kiri dan kanan ruas jalan yang ada di KoridorKawasan Terpadu Siantan dan kawasan tepian Sungai Kapuas.
- b) Untuk menciptakan hirarki pedestrian di dalam KoridorKawasan Terpadu Siantan ditetapkan:
  - Pada pedestrian di sepanjang ruas Koridor Jalan Khatulistiwa dan Koridor Tepian Sungai Kapuas sebagai pedestrian utama (*major pedestrian*).
  - Jalur pedestrian di sepanjang ruas jalan kolektor sekunder dan lokal sekunder sebagai *minor pedestrian*.
- c) Hirarki pedestrian dibentuk oleh perbedaan bentuk fisik seperti lebar, jenis perkerasan, lansekap, dan elemen pelengkap.
  - Pada major pedestrian lebar minimal 1,5 m, perkerasan menggunakan *paving blok* dengan motif mozaik atau mural, dan adanya penataan lansekap, penerangan, dan elemen pelengkap.

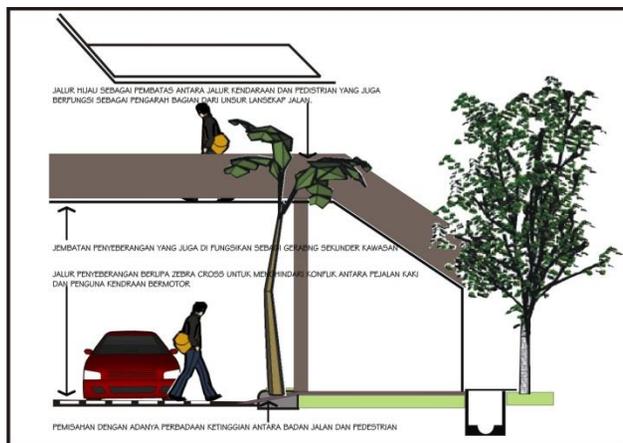
- Pada minor pedestrian lebar maksimal 1 m, perkerasan menggunakan beton tanpa motif, dan tidak terlalu memerlukan penataan lansekap yang khusus, dan elemen pelengkap.
- d) Memenuhi unsur nyaman, keselamatan, keamanan, dan keindahan dengan perancangan sebagai berikut:
- **Kenyamanan**  
Faktor kenyamanan diciptakan dengan bentukan fisik pedestrian yang menerus (kontinu) tidak terputus-putus. Permukaan yang tidak licin, rata, sehingga nyaman di gunakan oleh siapa saja. Terbebas dari gangguan yang dapat mengganggu kesenangan dan kelancaran pejalan kaki, adanya unsur vegetasi berupa pohon peneduh sebagai perlindungan bagi pejalan kaki dari cuaca. Adanya elemen sebagai tempat istirahat berupa bangku taman, dan halte yang juga berfungsi sebagai moda peralihan bagi pejalan kaki ke angkutan umum. Adanya perancangan yang spesifik pada pedestrian untuk menciptakan nyaman bagi penyandang cacat.



**Gambar**Ilustrasi Konsep Kenyamanan Pada Pedestrian

Sumber: *Konsep Rencana 2008, Diadaptasi dari Arsitektur Lanskap, 2002.*

- **Keselamatan**  
Adanya jalur pemisah antara pengguna kendaraan bermotor dan pejalan kaki berupa jalur hijau yang juga berfungsi sebagai pengarah dan sebagai bagian dari penataan lansekap pedestrian. Adanya jalur penyeberangan untuk menghindari konflik pejalan kaki dengan pengguna kendaraan bermotor berupa *zebra cross* yang ditempatkan pada pusat-pusat kegiatan atau dengan interval jarak 228 m (*walking distance*). Jalur penyeberangan dapat juga berupa jembatan penyeberangan yang juga dapat berfungsi sebagai gerbang sekunder kawasan. Untuk Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar



**Gambar**Ilustrasi Konsep Keselamatan Pada Pedestrian

Sumber: *Konsep Rencana 2008, Diadaptasi dari Arsitektur Landsekap, 2002.*

- Keamanan

Adanya lampu-lampu taman di sepanjang jalur pedestrian untuk penerangan di malam hari, dengan interval jarak antar lampu yang konstan yaitu 5-10 m (De Chiara and Copellman).



**Gambar**Ilustrasi Konsep Keamanan Pada Pedestrian

Sumber: *Konsep Rencana 2008, Diadaptasi dari Arsitektur Landsekap, 2002.*

- Keindahan

Penggunaan material seperti pavin blok dengan motif, pewarnaan, mozaik yang indah. Adanya penataan lansekap pada pedestrian berupa penataan vegetasi. Desain arsitektural pada elemen *street furniture*. Dan dalam rangka mewujudkan keindahan, jalur pedestrian harus terjaga kebersihannya, dengan menyediakan tempat pembuangan sampah berupa tong bin-tong bin.



**Gambar**Ilustrasi Konsep Keindahan Pada Pedestrian

Sumber: *Konsep Rencana 2008, Diadaptasi dari Arsitektur Landsekap, 2002.*

#### d. Konsep Sistem Parkir

Konsep sistem parkir di Koridor Kawasan Terpadu Siantan meliputi konsep alokasi parkir dan konsep tipologi parkir.

##### d.1 Konsep Alokasi Dan Manajemen Parkir

Sistem parkir terpadu kawasan perkotaan secara umum dialokasikan sebagai parkir *on street*, parkir halaman, parkir basement dan gedung parkir, yang disesuaikan dengan intensitas kegiatan kawasan. Kriteria yang harus dipenuhi adalah kendaraan bermotor tidak boleh mendominasi ruang jalan atau mengganggu kenyamanan pejalan kaki dan pengendara sepeda. Sistem parkir di kawasan perkotaan secara umum terbagi menjadi:

- Sistem Parkir Bersama, berbagi antar beberapa kavling ataupun parkir lahan pribadi pada kawasan tertentu. Penggunaannya sekaligus berfungsi sebagai pangkalan sementara kendaraan angkutan publik.

- Sistem Parkir *On Street* yaitu pada ruang pembatas jalur kendaraan bermotor dan jalur pejalan kaki yang dilengkapi lansekap. Penggunaan tersebut biasanya berlaku dilingkungan permukiman.
- Sistem gedung parkir merupakan penyelesaian desain bagi kawasan komersial padat dengan intensitas kegiatan tinggi pada level ground.

Beberapa persyaratan khusus yang harus dipenuhi:

- Lahan parkir merupakan fasilitas pelengkap dari pusat kegiatan, sehingga sedapatnya sedekat mungkin dengan pusat kegiatan yang dilayani.
- Lokasi parkir harus mudah diakses/dicapai dari/ke pusat-pusat kegiatan tanpa gangguan ataupun memotong arus lalu lintas jalan utama.
- Lahan parkir harus memiliki hubungan dengan jaringan sirkulasi pedestrian secara langsung.
- Lokasi parkir harus mudah terlihat dan dicapai dari jalan terdekat.

#### d.1 Konsep Tipologi Parkir

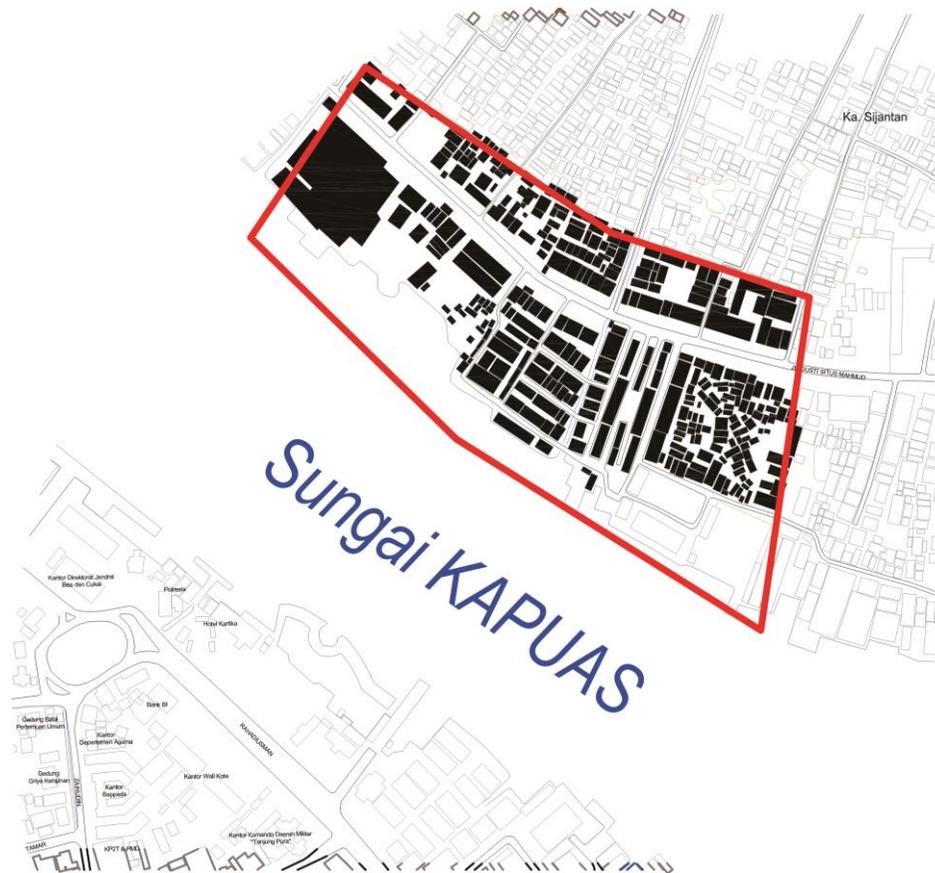
Konsep ruang parkir, baik di tepi jalan, pada lahan parkir, sejajar, membentuk sudut atau tegak lurus tepi jalan, dinding atau jalan antara. Konsep pemilihan ruang parkir sangat tergantung dari luasan yang tersedia. Oleh karena itu, konsep ruang parkir sangat memperhatikan beberapa faktor diantaranya: ruangan yang tersedia untuk parkir, kemudahan pengemudi untuk memarkir kendaraannya, arus jalan tempat meletakkan ruang parkir tersebut, keamanan dan kenyamanan pengemudi, sehingga berdasarkan beberapa faktor diatas terdapat beberapa konsep ruang parkir, diantaranya: konsep parkir sejajar, konsep parkir 30°, Konsep Parkir 45°, Konsep Parkir 60°, Konsep Parkir 90°, Parkir Herringbone dan konsep untuk penyandang cacat.

## BAB 05 ARAHAN RENCANA PENGEMBANGAN KAWASAN

Bab ini akan menjelaskan mengenai arahan rencana pengembangan kawasan. Adapun rencana merupakan ketetapan dan rencana, serta gagasan desain secara detail dan terukur, yang merupakan hasil penerapan dari konsep dasar tata bangunan dan lingkungan, yang nantinya akan diterapkan dalam pembangunan dan perancangan Kawasan Terpadu Siantan.

Rencana meliputi rencana struktur ruang, intensitas pemanfaatan lahan, rencana tata bangunan, rencana sistem sirkulasi dan jalur penghubung, rencana sistem ruang terbuka hijau, rencana tata kualitas lingkungan dan rencana jaringan utilitas. Panduan rancangan meliputi panduan rancangan pengembangan dan simulasi perancangan.

78



Gambar 5. 1Figure Ground Area Perencanaan

## 5.1 Rencana Umum

Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan kebutuhan pengembangan Kawasan Siantan, sebagai Kawasan Perdagangan dan Jasa, didasari oleh beberapa faktor antara lain:

- a. Pola perkembangan Kota Pontianak yang awal pusat pertumbuhannya pada sepanjang tepian Sungai Kapuas sebagai bentuk implikasi dari kehidupan sosial ekonomi dan budaya masyarakat Kalimantan Barat yang pada umumnya tidak pernah lepas dari fungsi sungai. Seiring dengan terbukanya jaringan jalan, maka selanjutnya perkembangan fisik Kota Pontianak menyebar mengikuti perkembangan jaringan jalan tersebut. Sehingga dapat diidentifikasi kawasan yang memiliki tingkat pertumbuhan cepat adalah kawasan disepanjang jalan khususnya jalan-jalan utama yang ada di Kota Pontianak.
- b. Rencana pengembangan kawasan perdagangan dan jasa di Kota Pontianak sebagai bentuk pemenuhan kebutuhan masyarakat akan sarana perdagangan. Sejalan dengan kedudukan Kota Pontianak sebagai Pusat Kegiatan Lokal (PKL) dengan skala pelayanan wilayah Kalimantan Barat yang terdiri dari enam Kecamatan. Selain itu, Kota Pontianak juga sebagai Ibu Kota Provinsi dimana seluruh kegiatan perdagangan dan jasa terpusat di Kota Pontianak.
- c. Semakin besarnya potensi ekonomi di Kota Pontianak yang didukung dengan terbukanya akses yang menghubungkan Indonesia dengan negara tetangga Malaysia dan Brunai Darussalam, maka akses perekonomian secara otomatis juga terbuka luas. Dampak dari hal tersebut salah satunya adalah meningkatnya aktifitas perekonomian di sektor perdagangan. Dengan meningkatnya aktifitas perdagangan tersebut otomatis akan menuntut ketersediaan sarana dan prasarana yang mendukung.

Selanjutnya penyusunan Rencana TataBangunan dan Lingkungan (RTBL) Kawasan Koridor Jalan Khatulistiwa - Siantan ini didasari oleh kebutuhan, tujuan, serta target pencapaian sebagai berikut:

- A. Produk rencana yang telah disusun sebelumnya baik RUTR maupun RDTR Kota Pontianak masih terlalu umum dan belum cukup detail teknis meletakkan dasar landasan pemanfaatan ruang khususnya pada Kawasan Koridor Jalan Khatulistiwa - Siantan sebagai kawasan yang memiliki tingkat perkembangan yang cepat, di Kota Pontianak.
- B. Sebagai dokumen panduan umum yang menyeluruh dan memiliki kepastian hukum tentang perencanaan tata bangunan dan lingkungan di Kawasan Koridor Jalan Khatulistiwa - Siantan.
- C. Sebagai dokumen pengendali pembangunan dalam penyelenggaraan penataan bangunan dan lingkungan Kawasan Koridor Jalan Khatulistiwa - Siantan, agar memenuhi kriteria perencanaan tata bangunan dan lingkungan yang berkelanjutan meliputi:
  - a. Pemenuhan persyaratan tata bangunan dan lingkungan.
  - b. Peningkatan kualitas hidup masyarakat melalui perbaikan kualitas lingkungan dan ruang publik.
  - c. Perwujudan perlindungan lingkungan serta.
  - d. Peningkatan vitalitas ekonomi lingkungan.
- D. Dengan disusunnya RTBL Kawasan Koridor Jalan Khatulistiwa - Siantan, kemudian diaplikasikan kedalam pembangunan dan perancangan Kawasan Koridor Jalan Khatulistiwa - Siantan akan dapat:
  - a. Mengarahkan jalannya pembangunan Kawasan Koridor Jalan Khatulistiwa - Siantan sejak dini.
  - b. Mewujudkan pemanfaatan ruang secara efektif, tepat guna, spesifik setempat dan kongkret sesuai dengan rencana tata ruang wilayah.
  - c. Melengkapi peraturan daerah tentang bangunan dan gedung
  - d. Mewujudkan kesatuan karakter dan meningkatkan kualitas bangunan gedung dan lingkungan/kawasan Koridor Jalan Khatulistiwa - Siantan.
  - e. Menjamin implementasi pembangunan agar sesuai dengan aspirasi dan kebutuhan masyarakat dalam pengembangan lingkungan/kawasan yang berkelanjutan.
  - f. Menjamin terpeliharanya hasil pembangunan pasca pelaksanaan, karena adanya rasa memiliki dari masyarakat terhadap semua hasil pembangunan.

## 5.2 Arahan Umum dan Aspirasi Stakeholder dalam Pengembangan Kawasan

Arahan umum yang didapatkan dari pemegang kebijakan terkait dengan beberapa isu penting pada kawasan yang diharapkan dapat tertampung dalam penyusunan RTBL Pontianak ini, yaitu:

- a. Isu keberpihakan terhadap sektor perdagangan informal, dalam hal ini adalah Pedagang Kaki Lima (PKL). Dalam isu tersebut, terdapat beberapa perpotongan kepentingan baik bagi PKL secara khusus, maupun pedagang formal (pemilik toko tempat PKL bersandar). Dengan adanya penyusunan RTBL ini, kedua belah pihak pedagang formal dan informal mendapatkan perancangan yang solutif.
- b. Arahan untuk mengolah kawasan Pasar Siantan Tengah atau Koridor Jalan Khatulistiwa dan sekitarnya dengan solusi perancangan yang didapat dari

point arahan umum sebelumnya dan pemahaman tentang kehidupan sektor ekonomi berdasarkan tingkat aktivitas frontage bangunan.

- c. Perlunya pengolahan konsep sirkulasi inklusif di area perdagangan baik bagi pedestrian (pejalan kaki), kendaraan motor roda dua, kendaraan motor roda empat, maupun sirkulasi dengan moda transportasi air. Arahan awal adalah untuk mengolah ide area pejalan kaki yang terintegrasi dengan area perdagangan formal dan informal.
- d. Isu terakhir namun yang paling mencakup semua adalah bagaimana seluruh solusi perancangan nantinya berada dalam koridor revitalisasi kawasan kota lama, khususnya pada koridor Jalan Khatulistiwa – Siantan.

### 5.3 Konsep Visi, Misi dan Strategi Penataan Kawasan

Visi Kota Pontianak 2025:

“Pontianak Kota Khatulistiwa Berwawasan Lingkungan Terdepan di

Kalimantan” Dengan Tujuan Pengembangan Kota Pontianak yaitu Pengembangan Konsep Sustainable Waterfront City Misi Pontianak Kota dan Alur Sungai Kapuas sebagai Wisata Alam dan Wisata Budaya Sebagai bagian dari konsep visi Kota Pontianak untuk mencapai keberlanjutan konsep kota tepian sungai serta kegayutan dengan misi pariwisata tersebut, maka diperlukan strategi pengembangan kegiatan pariwisata. Rencana pengembangan kegiatan pariwisata dan rekreasi ini adalah sebagai berikut:

- a. Mempertahankan kawasan dan bangunan bersejarah yang ada
- b. Mengembangkan obyek wisata belanja baru
- c. Mempertahankan obyek wisata pendidikan yang ada

- d. Mempertahankan obyek wisata budaya di lokasi yang ada, dan mengembangkan obyek wisata baru di kawasan Tepian Sungai Kapuas
- e. Mempertahankan obyek rekreasi yang ada dan mengembangkan obyek rekreasi baru

Isu mengenai penataan kota menuju “*Smart City*” juga marak dibicarakan beberapa tahun belakangan ini. Menciptakan kota yang memberikan kemudahan dalam segala hal membuat perencanaan kota lebih ke arah modernisasi. Moda akomodasi yang mudah didapat, membuat aksesibilitas di kota Pontianak menjadi lebih cepat dan aman. Untuk itu, dalam perencanaan kota Pontianak menuju konsep “*Sustainable Waterfront City*” dan menjadikan Kota Pontianak sebagai “*Smart City*”, maka perlu memperhatikan elemen perencanaan seperti komponen kawasan, blok-blok pengembangan kawasan dan program penanganannya, struktur peruntukan lahan, intensitas pemanfaatan lahan, konsep tata bangunan, sirkulasi dan jalur penghubung, dan ruang terbuka hijau, serta tata kualitas lingkungan.

#### 5.3.1 Komponen Kawasan

Konsep pengembangan jalur sepeda menjadi suatu konsep yang penting dalam meningkatkan aksesibilitas kawasan dan membangun destinasi baru yang bersifat rekreatif yaitu di sempadan sungai. Pengembangan jalur sepeda juga ditunjang dengan pengembangan ruang parkir sepeda yang ditempatkan di setiap koridor dan nodes dan disepanjang promenade yang nantinya akan diletakkan pada titik peristirahatan.

Konsep pengembangan jaringan jalur sepeda perlu terkoneksi dengan jalur kota, sehingga mempermudah berbagai jenis grup pengguna sepeda untuk mengakses sentra- sentra kegiatan dan ruang terbuka publik. Pengembangan jalur sepeda dilakukan dengan melakukan pengecatan jalur sepeda sebagai tanda bagi para pengguna jalan

### 5.3.2 Blok-Blok Pengembangan Kawasan Dan Program Penanganannya

Perumusan blok fungsi pada kawasan perencanaan menyangkut perancangan pembagian lahan dalam kawasan menjadi blok dan jalan, dimana blok terdiri atas petak lahan dengan konfigurasi dan fungsi tertentu. Blok fungsi tersebut ditentukan berdasarkan pengelompokan fungsi perdagangan dan jasa, ruang terbuka hijau, serta fungsi permukiman.

Dalam skala detail, kawasan dibagi lagi menjadi beberapa blok yang masing-masing terkait satu sama lain oleh dua koridor jalan yaitu Jalan Khatulistiwa, Jalan Budi Utomo serta rencana promenade tepian sungai Kapuas. Pembagian dilakukan berdasarkan morfologi dan karakter aktivitasnya.

### 5.3.3 Struktur Peruntukan Lahan

Struktur peruntukan lahan merupakan komponen rancang kawasan yang berperan penting dalam alokasi penggunaan dan penguasaan lahan/tata guna lahan yang telah ditetapkan dalam suatu kawasan perencanaan tertentu berdasarkan ketentuan dalam rencana tata ruang wilayah. Komponen penataan :

- Peruntukan lahan makro, yaitu rencana alokasi penggunaan dan pemanfaatan lahan pada suatu wilayah tertentu yang juga disebut sebagai tata guna lahan
- Peruntukan lahan mikro, yaitu peruntukan lahan yang ditetapkan pada skala keruangan yang lebih rinci (termasuk secara vertikal) berdasarkan prinsip

keragaman yang seimbang dan saling menentukan. Hal-hal yang diatur adalah:

- Peruntukan lantai dasar , lantai atas maupun basement
- Peruntukan lahan tertentu terkait tematik kawasan

### 5.3.4 Intensitas Pemanfaatan Lahan

Daerah dengan pencapaian yang makin tinggi, maka akan makin tinggi pula intensitasnya. Karena itulah harga daerah berpencapaian tinggi tersebut juga meningkat. Dalam konsep ini, dengan adanya konsep linkage system dan sirkulasi yang baik, diharapkan dapat tercapai pemerataan intensitas pemanfaatan lahan dalam masing-masing blok fungsi kawasan. Densifikasi dilakukan terhadap bangunan dengan KDB besar di sepanjang Tanjungpura dan koridor-koridor lainnya dengan aksesibilitas vertikal pada blok fungsi tersebut

### 5.3.5 Konsep Tata Bangunan

Konsep tata bangunan di kawasan ini merupakan satu elemen penting oembentuk struktur ruang kawasan yang menjadi dasar terbentuknya morfologi kawasan dan komposisi antara ruang terbuka dan terbangun. Pengembangan tata bangunan di kawasan fungsi perdagangan didasarkan pada konsep kesatuan, keseimbangan, simetri, sirkulasi yang baik, dan tata bangunan yang harmoni.

#### Konsep Elemen Void.

Konsep elemen void pada kawasan koridor sungai Kapuas dilakukan untuk menciptakan komposisi yang proporsional pada kawasan, yaitu:

- Konsep pengembangan ruang terbuka sebagai elemen void kawasan yang berfungsi sebagai pusat aktivitas
- pengembangankonsep green roof pada area terbangun.

### Konsep Frontage Bangunan

Konsep frontage bangunan pada kawasan koridor sungai Kapuas dilakukan untuk menciptakan kawasan yang memiliki sirkulasi kawasan yang baik, yaitu dengan:

- Menciptakan frontage aktif pada koridor perdagangan dan jasa dengan melakukan preservasi fasade bangunan berarkade dan mengintegrasikannya dengan perdagangan informal.
- Menciptakan frontage aktif pada koridor jalan lokal permukiman dimana koridor ini akan menjadi pusat pelayanan skala unit lingkungan. Elemen view yang diarahkan adalah pejalan kaki dapat melihat tata hijau di koridor dan fasade bangunan yang menarik.
- Konsep sempadan sungai sebagai ruang depan yang berfungsi sebagai jalur inspeksi dan ruang yang bersifat rekreatif.

### 5.3.6 Sirkulasi Dan Jalur Penghubung

Sistem pergerakan sebagai salah satu elemen pembentuk struktur ruang kawasan menjadi dasar dari pembagian fungsional kegiatan, dimana untuk mendukung pengembangan kawasan sebagai pusat pelayanan kota dengan konsep pengembangan koridor dan blok sebagai core development kawasan di kota Pontianak melalui beberapa langkah, yaitu:

- a. Menata jalur penghubung eksisting kota

- b. Mewadahi kebutuhan warga kota akan jalur sirkulasi yang aman, nyaman, dan mudah aksesnya terutama menuju pengembangan koridor development
- c. Meningkatkan akses pejalan kaki dengan pengembangan jalur pedestrian yang menghubungkan antar sentra kegiatan
- d. Meningkatkan jalur pergerakan alternatif dengan pengembangan jalur sepeda antara sentra kegiatan dan pada sempadan sungai Kapuas.

80

### 5.3.7 Ruang Terbuka Hijau

Pengembangan sistem tatahijau dilakukan dengan jenis dan fungsi ruang terbuka, antara lain:

- B. Konsep jenis ruang terbuka di kawasan terbagi menjadi 2 jenis ruang terbuka: Ruang Terbuka Hijau (RTH) dan Ruang Terbuka Non Hijau (RTB); Kawasan dengan Skala Pelayanan Kota; serta Kawasan dan Unit Lingkungan.
- C. Konsep fungsi tata hijau di kawasan diarahkan pada pengembangan 4 (empat) fungsi utama ruang hijau yaitu:
  - a. Fungsi Sosial Budaya, yaitu:
    - Untuk mewadahi aktivitas warga kota dengan berbagai kegiatan yang nyaman, aman, dan sehat
    - Untuk ruang sosialisasi warga kota dalam merencanakan, memelihara, dan mengembangkan lingkungannya
    - Untuk ruang tumbuh kembang anak, dimana orangtua dapat melihat anaknya bermain

- b. Fungsi Utilitas, yaitu:
- Untuk zona retensi banjir dan area pengaman (buffer) sungai dan konservasi vegetasi alam
  - Untuk Zona perdagangan, jasa, dan perkantoran akan dikembangkan area terbuka untuk parkir sebagai area komunal dan parkir di area privat.
- c. Fungsi ekologis, yaitu:
- Untuk kawasan konservasi vegetasi alami
  - Untuk area resapan air hujan dan run-off, berfungsi sebagai area konservasi tanah
- d. Fungsi Ekonomi, yaitu:
- Sebagai bagian frontage sektor perdagangan dan jasa.

1. Pengintegrasian sistem penghubung antar beberapa lahan kecil yang terjadi dari pembagian sub blok eksisting yang disesuaikan dengan tuntutan ekonomi dan sosial.
2. Integrasi sarana parkir dari beberapa blok yang berdekatan
3. Peningkatan keterpaduan sistem pergerakan dan penghubung dengan sarana paker
4. Peningkatan kemungkinan desain jalur penghubung yang menembus bangunan publik antar kaveling, terutama pada daerah dengan intensitas kegiatan tinggi dan beragam seperti pada area komersial atau area fungsi campuran.

Kelestarian ekologis kawasan:

- a. Pengembangan tata hijau yang mengantisipasi polusi motorisasi
- b. Pengembangan jalur non-mesin
- c. Pengembangan jalur yang berorientasi pada pejalan kaki
- d. Perhatian terhadap akomodasi kakilima yang ramah

Integrasi desain kawasan yang berorientasi pada aktivitas transit (TOD= Transit Oriented Development)

- a. Alokasi dan penataan berbagai elemen rancang kota dapat didasarkan pada pendekatan desain konsep pergerakan transit, dengan mempertimbangkan kepadatan, lokasi, dan kualitas perumbuhan kawasan
- b. Alokasi jarak jangkauan pejalan kaki ideal ke titik transit lain / daerah tujuan merujuk pada SNI 03-1733-2004 tentang Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan

### 5.3.8 Tata Kualitas Lingkungan

Peningkatan nilai kawasan, dilakukan dengan cara:

- i. Peningkatan nilai tanah dan kemampuan lahan melalui perbaikan tingkat pencapaian ke dalam dan di dalam kawasan
- ii. Peningkatan hubungan fungsional antar berbagai jenis peruntukan dalam kawasan
- iii. Peningkatan modifikasi desain atau pengembangan yang sesuai karakter setempat

Integrasi blok kawasan dan sarana pendukung dilakukan dengan cara:

