

**TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

**PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN**

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL



The logo of Institut Teknologi Nasional Malang is a shield-shaped emblem. It features a blue background with a yellow and red flame-like shape in the center. Above the flame is a white crown-like element. Below the flame, the word 'MALANG' is written in white. The entire emblem is surrounded by a blue border with the text 'INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL' in white.

**MILIK
PERPUSTAKAAN
ITN MALANG**

**Disusun Oleh :
RISKI MUTIA HAPSARI
NIM. 03.24.073**

**JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

2009

LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)

PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN

Disusun Oleh:

Nama : RISKI MUTIA HAPSARI
NIM : 03.24.073

Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi
Jenjang Strata Satu (S1)

Di

Jurusan Teknik Planologi
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang

Dinyatakan Lulus dan Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
Pada Hari / Tanggal : Sabtu, 12 September 2009
Dengan Nilai :

Anggota Penguji :

Penguji I



(Dr.Ir.Ibnu Sasongko,MT)

Penguji II



(Agung Witjaksono, ST., MTP)

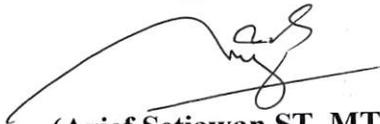
Penguji III



(Endratno Budi. S, ST)

Menyetujui,

Pembimbing I



(Arief Setiawan, ST., MT)

Pembimbing II



(Teguh Kuncoro, ST., ME)

Mengetahui,

Dekan

Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang



(Ir. A. Agus Santosa, MT)

Ketua Jurusan

Teknik Planologi
FTSP - ITN Malang



(Agung Witjaksono ST., MTP)



TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 567154 Malang

BERITA ACARA
SIDANG KOMPREHENSIF

Nama : Riski Mutia Hapsari
Nim : 03.24.073
Waktu Seminar : Sabtu, 12 September 2009

NO.	DOSEN PENGUJI	KETERANGAN	TANDA TANGAN
1.	Dr.Ir.Ibnu Sasongko. MT	<ul style="list-style-type: none">Perbaiki Tata tulis.Penggunaan Terminologi :<ul style="list-style-type: none">- kawasan industri- pemanfaatan ruangBatasan Lokasi studiDesign jalan untuk pejalan kaki, mobil, motor.	
2.	Agung Witjaksono. ST. MT	<ul style="list-style-type: none">Perbaiki tata tulis catatan kaki.Dasar – dasar yang dipakai untuk mengkaji elemen signage, elemen parkir dan sirkulasi.Batasan wilayah penelitian.<ul style="list-style-type: none">- Kaitannya dengan potongan A,B,C- Pembagian zona. <i>perhatikan garis!</i>Penataan parkir<ul style="list-style-type: none">- Lokasi dan penyebaran tujuan orang ke saran (orientasi pergerakan).- Dasar – dasar penempatan lokasi parkir.- Batas jarak orang berjalan.	
3.	Endratno Budi S. ST	<ul style="list-style-type: none">Kroseck kecocokan teori yang dipakai : keamanan, pengamatan dan fungsi.Parameter keterkaitan antar ruang dalam analisa hubungan antar ruang.Menghubungkan antara hasil analisa dengan judul. Ex : An. Signage : Keamanan, Penempatan, Fungsi.Desain jalur motor.Dasar – dasar rancangan → dari analisa.	

Mengetahui,

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II


(ARIEF SETIAWAN, ST, MT)


(TEGUH KUNCORO, ST)

PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, PARKIR DAN SIRKULASI PADA KAWASAN INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN

ABSTRAKSI

Perancangan merupakan suatu upaya untuk memecahkan permasalahan yang optimal yang berkaitan langsung dengan komponen fisik ruang dengan memperhatikan kondisi (fakta-fakta) yang ada untuk menciptakan kondisi yang baru serta tidak ada sebelumnya. Dalam strategi terhadap masalah perkotaan, terdapat tiga elemen kawasan kota yang kongkret yang perlu diarahkan, antara lain memperkuat, mentransformasikan, memperkenalkan. Memperkuat yaitu, suatu kawasan yang sudah ada perlu diperkuat supaya kawasan itu lebih jelas dalam realitasnya. Mentransformasikan, yaitu elemen yang masih berbenturan didalam suatu kawasan perlu ditransformasikan supaya kawasan itu lebih mendukung. Dan yang ketiga memperkenalkan, elemen perkotaan yang belum ada di dalam suatu kawasan perlu diperkenalkan supaya kawasan itu lebih mempunyai arti.

Penelitian ini didasarkan karena adanya sebuah Kawasan Industri Kecil Keripik Tempe Sanan di Kota Malang yang mempunyai potensi sebagai wisata kuliner, tetapi signage/ Penandaan yang kurang kuat untuk menunjukkan lokasi, tidak tersedianya tempat parkir yang baik, dan sirkulasi kendaraan maupun pejalan kaki yang berbaur menjadikan permasalahan tersendiri bagi para pengunjung. Pencarian data dilakukan dengan cara observasi dan wawancara kepada pedagang dan pengunjung. Metode analisa yang digunakan yaitu kuantitatif dan evaluasi kuantitatif. Metode kualitatif untuk mengetahui karakter pemanfaatan ruang kawasan, penilaian signage/penandaan dan sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki. Metode evaluatif kuantitatif untuk mengetahui optimalisasi parkir pada kawasan.

Dari hasil analisa, diketahui bahwa karakter pemanfaatan ruang kawasan mempunyai dua karakter, yaitu utama dan pendukung. Perancangan signage/penandaan pada kawasan lebih ditonjolkan pada petunjuk arah lokasi industri. Sirkulasi di dalam kawasan Industri Kecil Keripik Tempe Sanan dirancang dengan jalur satu arah melingkar agar tidak mengganggu antara sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki di dalam kawasan. Pengadaan parkir komunal pada lahan kosong di sekitar kawasan bagi kendaraan pengunjung.

Kata Kunci : Perancangan Signage, Sirkulasi dan Parkir, Memperkuat Karakter Kawasan

DESIGNING AND PLANNING THE PLACEMENT OF SIGNAGE, CIRCULATION AND PARKING ELEMENTS IN SMALL INDUSTRY ESTATE OF TEMPE CRISPY CHIPS SANAN FOR CHARACTER STRENGTHENING

ABSTRACT

Designing is to optimize the effects of physical components of space by considering the existing condition (facts) to create a new conditions by adding new elements. In the strategy for urban renewal with a view to solve existing three urban concert area problems, there are elements that need to be directed for such purposes as strengthening, transforming and introducing or advertising a particular area. Strengthening the character of an existing area is in tended to make the area more eye catching. Transforming the elements of the area is to rearrange the conflicting elements into coherence, to support the area in giving a strong, positive impression to the visitors. And the third, introducing new urban elements to the area 13 intended to make the area more meaningful.

This research has been prompted by the fact that Sanan Small Industry Estate of Tempe Crispy Chips in Malang has the potential to become a destination for culinary tourism but its signate is not compressive for the location, it has no parking space specific for the area, and the circulation of vehicles and pedestrians is not separated, creating a chaos and inconvenience to the visitors.

Data collection was done by observation and interview of vendors and visitors. The analysis uses qualitative and quantitative methods. Qualitative method is determine the characteristic of spasioal utilization of the area, evaluation of the signage and the circulation of vehicles and pedestrians. Quantitative method is determinance the optimization of the areas parking space.

The analysis find two characters in the space utilization of the area, namely primary and support utilization. The signage should be designed to give a clear directions to the locations of industry. Vehicle circulations should be made circular in one directing in order to create minimal impediment to this pedestrians in the area. A parking lot exclusive for the visitors should be constructed.

Key Word : Designing of signage, circulation and vehicle parking, strengthing of area character.

KATA PENGANTAR

Perancangan merupakan suatu upaya untuk memecahkan permasalahan yang optimal yang berkaitan langsung dengan komponen fisik ruang dengan memperhatikan kondisi (fakta-fakta) yang ada untuk menciptakan kondisi yang baru serta tidak ada sebelumnya. Pada penelitian pada sebuah Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan ini, mengkaji mengenai perancangan *signage* / penandaan, sirkulasi dan parkir. Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan mempunyai potensi sebagai tempat kunjungan wisata di Kota Malang, akan tetapi *signage*/ penandaan yang kurang kuat, sirkulasi dan parkir yang masih berbaur menjadikan ketidaknyamanan bagi para penggunanya. Untuk mencapai penelitian ini, maka proses yang dilakukan adalah bagaimana mengetahui karakteristik pemanfaatan ruang pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan untuk membentuk suatu zona kawasan. Dan selanjutnya bagaimana perancangan *signage*/ penandaan, sirkulasi dan parkir sesuai dengan zona kawasan.

Penulis berharap dengan pengambilan penelitian dengan judul “Perancangan Elemen Signage, Sirkulasi dan Parkir Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan Untuk Memperkuat Karakter Kawasan”, dapat memberikan karakter yang menjadikan sebuah Industri Keripik Tempe Sanan diminati oleh para wisatawan baik lokal maupun regional, dan menjadikan salah satu daya tarik kunjungan wisata bagi Kota Malang.

Penulis bersyukur kepada Allah SWT atas berkah dan karunia – Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir, walaupun dengan waktu yang lama, biaya dan juga energi yang tinggi.

Ucapan terima kasih yang besar kepada para pembimbing Bapak Arief Setiawan, ST,MT dan Bapak Teguh Kuncoro,ST yang telah membimbing sampai Tugas Akhir ini dapat diselesaikan. Tidak lupa penulis mengucapkan terima kasih pada Ketua Jurusan Teknik Planologi Bapak Agung Witjacksono,ST,MTP dan

Sekretaris Jurusan Ibu Ida Soewarni, ST yang telah memberikan dorongan untuk terselesaikannya Tugas Akhir ini. Dan semua dosen Planologi yang telah memberikan ilmu yang sangat bermanfaat. Ucapan terima kasih tidak lupa untuk kedua orang tuaku Bapak dan Ibu yang selalu dengan sabar memberikan semangat maupun doa bagi penulis. Dan yang terakhir penulis ucapkan terima kasih kepada semua teman – teman yang telah memberikan semangat kepada penulis dan akhirnya dapat menyelesaikan penulisan tugas akhir ini.

Pada penyusunan Tugas Akhir ini, penulis menyadari bahwa Tugas Akhir ini masih banyak mengalami kekurangan, oleh karena itu penulis mohon saran dan kritik yang bersifat membangun sehingga dapat diperbaiki dan menjadi sebuah penelitian ilmiah yang lebih sempurna.

Malang, Oktober 2009

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
Abstraksi Indonesia.....	i
Abstraksi Inggris.....	ii
Kata Pengantar.....	iii
Daftar Isi.....	iv
Daftar Tabel.....	v
Daftar Gambar.....	vi
Daftar Peta.....	vii
 BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan dan Sasaran.....	5
1.4 Lingkup Pembahasan.....	6
1.4.1 Lingkup Lokasi.....	6
1.4.2 Lingkup Materi.....	6
1.5 Tinjauan Pustaka.....	8
1.5.1 Tinjauan Perancangan.....	8
1.5.1.1 Pengertian Perancangan.....	8
1.5.1.2 Elemen – elemen Perancangan Kota (Urban Desain).....	13
1.5.1.3 Kriteria Perancangan.....	15
1.5.2 Tinjauan Kawasan Industri Kecil.....	20
1.5.2.1 Definisi kawasan Industri Kecil.....	20
1.5.2.2 Fasilitas Pelayanan Kawasan Industri Kecil.....	21
1.5.3 Signage / Penandaan.....	23
1.5.3.1 Pengertian Signage.....	23
1.5.3.2 Kriteria Signage.....	26
1.5.3.3 Bentuk / Jenis Signage.....	27
1.5.3.4 Proses Pembentukan Signage.....	28
1.5.3.5 Fungsi dan Kaitan Signage dengan Perancangan Urban..	29
1.5.3.6 Aspek Pengendalian Keberadaan Signage.....	29
1.5.3.7 Persepsi Terhadap Signage.....	31
1.5.3.8 Signage Sebagai Elemen Pembentuk Informasi dan Orientasi Kota.....	34
1.5.3.9 Penataan Visual Kesatuan <i>Signage</i>	34
1.5.4 Sirkulasi.....	34
1.5.4.1 Definisi Sirkulasi.....	36
1.5.4.2 Pola Sirkulasi.....	38
1.5.5 Parkir.....	39
1.5.5.1 Penampilan Parkir.....	42
1.5.5.2 Jenis Ruang untuk Tempat Parkir.....	42
1.5.5.3 Kriteria Tata Letak Parkir.....	43
1.5.5.4 Kriteria Desain / Perancangan Tempat Parkir.....	44

1.5.5.5	Standart Penentuan Lokasi Parkir.....	45
1.5.5.6	Pengendalian Melalui Aspek Parkir.....	45
1.5.6	Pola Pemanfaatan Ruang dan Zoning.....	46
1.5.6.1	Pola Pemanfaatan Ruang.....	46
1.5.6.2	Zoning.....	47
1.6	Landasan Penelitian.....	49
1.6.1	Pemanfaatan Ruang dan Pola Ruang.....	50
1.6.2	Elemen Signage.....	48
1.6.3	Elemen Sirkulasi dan Parkir.....	51
1.6.4	Rumusan Variabel dan Definisi Operasional.....	54
1.7	Metode Penelitian.....	55
1.7.1	Metode Pengumpulan Data.....	56
1.7.1.1	Survey Primer.....	53
1.7.1.2	Survey Sekunder.....	58
1.7.2	Metode Analisa.....	58
1.8	Kerangka Pikir.....	63
1.9	Rencana Pembahasan.....	63

BAB II TINJAUAN KEBIJAKAN DAN GAMBARAN UMUM SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN

2.1	Tinjauan Kebijakan.....	66
2.1.1	Fungsi dan Peran.....	66
2.1.2	Kebijakan Struktur Tata Ruang Kota.....	66
2.1.3	Kebijakan Prioritas Pembangunan.....	67
2.2	Tinjauan <i>Signage</i> Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.....	67
2.2.1	Gambaran Terbentuknya Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.....	70
2.2.2	Penggunaan Lahan.....	70
2.2.2.1	Jenis Penggunaan Lahan.....	71
2.2.2.2	Pola Penggunaan Lahan.....	71
2.2.2.3	Jumlah Penggunaan Lahan.....	71
2.2.2.4	Lahan Terbangun dan Tidak Terbangun.....	73
2.2.3	Sirkulasi.....	73
2.2.3.1	Sirkulasi/ Pergerakan Kendaraan.....	73
2.2.3.2	Sirkulasi/ Pergerakan Pejalan Kaki.....	75
2.2.3.3	Jaringan Jalan.....	75
2.2.3.4	Prasarana Jalan.....	78
2.2.3.5	Sarana dan Prasarana Lalu Lintas.....	80
2.2.4	Karakter Parkir di Lokasi Studi.....	81
2.2.5	Karakter <i>Signage</i> / Penandaan di Lokasi Studi.....	85
2.2.5.1	Karakter <i>Signage</i> pada Lokasi A.....	88
2.2.5.2	Karakter <i>Signage</i> pada Lokasi B.....	88
2.2.5.3	Karakter <i>Signage</i> pada Lokasi C.....	91
2.2.6	Aktifitas di Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.....	96
2.2.6.1	Aktifitas Pedagang dan Pembeli.....	96
2.2.6.2	Orientasi Pegerakan Pedagang dan Pembeli.....	97

BAB III ANALISA PERANCANGAN SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN

3.1	Analisa Pemanfaatan Ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.....	102
3.1.1	Analisa Aktifitas Kawasan.....	102
3.1.2	Analisa Hubungan Antar Ruang Kawasan.....	104
3.1.3	Analisa Pola Ruang dan Pembagian Zona Kawasan.....	107
3.2	Analisa Perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.....	111
3.2.1	Analisa Sirkulasi.....	114
3.2.1.1	Analisa Sirkulasi Kendaraan.....	114
3.2.1.2	Analisa Sirkulasi Pejalan Kaki.....	115
3.2.2	Analisa Perparkiran.....	117
3.2.2.1	Analisa Larangan Parkir.....	117
3.2.2.2	Tipe Parkir di Badan Jalan yang Optimal.....	123
3.2.2.3	Analisa Optimalisasi Daya Tampung Parkir Kendaraan.....	127
3.2.3	Analisa Signage/ Penandaan.....	127
3.2.3.1	Analisa Penilaian Signage/ Penandaan pada Lokasi A.....	127
3.2.3.2	Analisa Penilaian Signage/ Penandaan pada Lokasi B.....	130
3.2.3.3	Analisa Penilaian Signage/ Penandaan pada Lokasi C.....	133

BAB IV KONSEP DAN ARAHAN PERANCANGAN SENTRA INDUSTRI KECILKERIPIK TEMPE SANAN

4.1	Konsep Dasar Perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.....	146
4.1.1	Konsep Sirkulasi (Pergerakan)	147
4.1.2	Konsep Parkir.....	147
4.1.3	Konsep Signage/ Penandaan.....	154
4.1.3.1	Konsep Signage/ Penandaan pada Lokasi A (Koridor Jalan S.P Sudarmo).....	154
4.1.3.2	Konsep Signage/ Penandaan pada Lokasi B (Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan).....	160
4.1.3.3	Konsep Signage/ Penandaan pada Lokasi C (Koridor Jalan Tumenggung Suryo).....	166
4.2	Kesimpulan.....	169
4.3	Rekomendasi.....	170

DAFTAR PUSTAKA LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

		Halaman
Tabel 1. 1	Perbandingan Tiga Kriteria Perancangan	21
Tabel 1. 2	Bentuk Hubungan Jalur Sirkulasi dengan Ruang	38
Tabel 1. 3	Keinginan Akan Sarana Parkir	40
Tabel 1. 4	Kriteria Kebutuhan Ruang Parkir Untuk Pusat Perbelanjaan dan Swayalan.....	45
Tabel 1. 5	Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	54
Tabel 1. 6	Analisa Pemanfaatan Ruang Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan	57
Tabel 1. 7	Analisa Perancangan Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan.....	61
Tabel 1. 8	Penilaian Penempatan Medan Penglihatan	62
Tabel 1. 9	Penilaian Penempatan Kejelasan Visual	62
Tabel 1. 10	Penilaian Fungsi Penonjolan Penandaan	62
Tabel 1. 11	Penilaian Fungsi Keterbacaan Penandaan.....	62
Tabel 2. 1	Jumlah Penggunaan Lahan Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan	73
Tabel 2. 2	Perhitungan Kendaraan (Arah ke dalam Kota) Di Jalan Tumenggung Suryo.....	80
Tabel 2. 3	Perhitungan Lalu Lintas Kendaraan (Arah ke luar Kota) Di Jalan Tumenggung Suryo.....	81
Tabel 2. 4	<i>Signage</i> /Penandaan Pada Lokasi A.....	86
Tabel 2. 5	<i>Signage</i> Pada Lokasi B	90
Tabel 2. 6	Eksisting <i>Signage</i> /Penandaan pada Lokasi C.....	95
Tabel 3. 1	Analisa Aktivitas Kawasan	104
Tabel 3. 2	Hubungan Fungsional Antar Ruang dalam Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan	107
Tabel 3. 3	Analisa Pembagian Zona Kawasan	110
Tabel 3. 4	Karakter Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan pada Tiap Zona	110
Tabel 3. 5	Optimalisasi Tipe Parkir Berdasarkan Tingkat Kenyamanan Pengemudi untuk Manuver Kendaraan.....	125
Tabel 3.6	Hasil Analisa Berdasarkan Jenis Analisa.....	143

DAFTAR GAMBAR

		Halaman
Gambar 2.1	Potongan Wilayah A.....	67
Gambar 2.2	Potongan Wilayah B.....	68
Gambar 2.3	Potongan Wilayah C.....	69
Gambar 2.4	Penggunaan Lahan Terbangun Pada Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan.....	74
Gambar 2.5	Penggunaan Lahan Tidak Terbangun Pada Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan.....	74
Gambar 2.6	Jaringan Jalan Arteri Primer Pada Jalan Tumenggung Suryo Yang Menghubungkan kota Malang - Surabaya.....	78
Gambar 2.7	Jaringan Lokal Pada Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan.....	78
Gambar 2.8	Tempat Parkir yang disediakan oleh Toko Swari.....	83
Gambar 2.9	Kondisi Parkir pada Lokasi Studi.....	83
Gambar 2.10	Signage/ Penandaan Bando Billboard Pada Lokasi A.....	87
Gambar 2.11	Signage/ Penandaan Billboard Besar dan Sedang Pada Potongan A.....	87
Gambar 2.12	Signage/ Penandaan Spanduk Pada Potongan A.....	88
Gambar 2.13	Signage/ Penandaan Gapura.....	88
Gambar 2.14	Signage/ Penandaan Billboard Menempel Bangunan Ukuran Sedang dan Pada Rangka Besi.....	91
Gambar 2.15	Signage/ Penandaan Neon Box Ukuran Besar.....	91
Gambar 2.16	Signage/ Penandaan Pada Potongan B.....	92
Gambar 2.17	Signage/ Penandaan Billboard Petunjuk Lokasi Parkir.....	92
Gambar 2.18	Signage/ Penandaan Billboard Ukuran Kecil.....	93
Gambar 2.19	Permasalahan Signage/ Penandaan yang terhalang oleh pohon..	93
Gambar 2.20	Signage/ Penandaan Billboard Ukuran Besar (Posisi Melebar) .	93
Gambar 2.21	Signage/ Penandaan Billboard Ukuran Besar (Posisi Memanjang) Pada Potongan C	95
Gambar 2.22	Signage/ Penandaan Spanduk Pada Potongan C.....	96
Gambar 3.1	Diagram Alur Analisa Pemanfaatan Ruang Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan.....	103
Gambar 3.2	Hubungan Antara Ruang Pada Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan.....	113
Gambar 3.3	Rumusan Pola Ruang Pembagian Zona Pada Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan.....	103
Gambar 3.4	Diagram Alur Analisa Perancangan Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan.....	108
Gambar 3.5	Sistem Sirkulasi Kendaraan.....	116
Gambar 3.6	Sistem Sirkulasi Pejalan Kaki Pada Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan.....	118
Gambar 3.7	Larangan Parkir Pada Jalaur Penyebrangan.....	121

Gambar 3.8	Larangan Parkir Pada pintu Keluar – Masuk Perkarangan/Gang	121
Gambar 3.9	Larangan Parkir pada Tikungan/ Persimpangan Jalan.....	122
Gambar 3.10	Parkir pada Jalan Sempit.....	124
Gambar 3.11	Lebar Jalan Untuk Parkir Kendaraan Dengan Sudut 0° Pada Potongan jalan B.....	126
Gambar 3.12	Medan Penglihatan Signage/ Penandaan Pada Lokasi A.....	128
Gambar 3.13	Kejelasan Visual Signage/ Penandaan pada Lokasi A.....	129
Gambar 3.14	Penonjolan Signage/ Penandaan Pada Lokasi A.....	131
Gambar 3.15	Keterbacaan Signage/ Penandaan Pada Lokasi A.....	132
Gambar 3.16	Medan Penglihatan Signage/ Penandaan Pada Lokasi B.....	134
Gambar 3.17	Kejelasan Visual Signage/ Penandaan pada Lokasi B.....	135
Gambar 3.18	Penonjolan Signage/ Penandaan Pada Lokasi B.....	136
Gambar 3.19	Keterbacaan Signage/ Penandaan Pada Lokasi B.....	137
Gambar 3.20	Medan Penglihatan Signage/ Penandaan Pada Lokasi C.....	139
Gambar 3.21	Kejelasan Visual Signage/ Penandaan pada Lokasi C.....	140
Gambar 3.22	Penonjolan Signage/ Penandaan Pada Lokasi C.....	141
Gambar 3.23	Keterbacaan Signage/ Penandaan Pada Lokasi C.....	142
Gambar 4.1	Diagram Konsep Perancangan Sirkulasi (Pergerakan)	148
Gambar 4.2	Konsep Perancangan Sirkulasi (Jalur Kendaraan Satu Arah)	149
Gambar 4.3	Penampang Jalan Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan.....	150
Gambar 4.4	Penerangan Lampu Jalan Sebagai Jalan Petunjuk Sirkulasi.....	151
Gambar 4.5	Peletakan Lampu Penerangan sebagai Petunjuk Arah Sirkulasi.	152
Gambar 4.6	Diagram Konsep Perancangan Parkir.....	153
Gambar 4.7	Lokasi Pengadaan Lahan Parkir Komunal.....	155
Gambar 4.8	Desain Tempat Parkir.....	156
Gambar 4.9	Tempat Parkir (Gambar Perspektif)	157
Gambar 4.10	Diagram Konsep Perancangan Signage pada Lokasi A.....	158
Gambar 4.11	Lokasi Perancangan Penempatan Signage (Penandaan) pada Lokasi A.....	159
Gambar 4.12	Konsep Perancangan Signage pada Pertigaan Jalan di Lokasi Potongan.....	160
Gambar 4.13	Diagram Konsep Perancangan Signage pada Lokasi B.....	161
Gambar 4.14	Lokasi Perancangan Gerbang Masuk dan Keluar Kawasan di Potongan B.....	162
Gambar 4.15	Perancangan Signage/ Penandaan Gapura Pintu Masuk – Keluar Kawasan di Lokasi B.....	163
Gambar 4.16	Rancangan Gapura Pintu Masuk dan Keluar Kawasan (Perspektif)	164
Gambar 4.17	Penempatan Signage pada Jalur Utama Untuk Signage/ Penandaan Sebelum Pintu Masuk Kawasan Lokasi B.....	165
Gambar 4.18	Konsep Perancangan Signage pada Lokasi C.....	166
Gambar 4.19	Penempatan Signage/ Penandaan pada Lokasi C (Signage Segitiga)	167
Gambar 4.20	Penempatan Signage/ Penandaan pada Lokasi C Billboard Neon Sign /Box.....	169
Gambar 4.21	Rancangan Signage Segitiga Pada Lokasi Potongan C	

Gambar 4.22	(Pertigaan Jalan Tumenggung Suryo.....	169
	Rancangan Signage Billboard Neon Sign/Box pada Lokasi C	
	(Jalan Tumenggung Suryo)	169

DAFTAR PETA

		Halaman
Peta 1.1	Lokasi Studi.....	9
Peta 1.2	Potongan A.....	10
Peta 1.3	Potongan B.....	11
Peta 1.4	Potongan C.....	12
Peta 2.1	Penggunaan Lahan.....	72
Peta 2.2	Sirkulasi/ Pergerakan Kendaraan.....	76
Peta 2.3	Sirkulasi/ Pergerakan Pejalan Kaki.....	77
Peta 2.4	Jaringan Jalan.....	79
Peta 2.5	Lokasi/ Penempatan Parkir.....	84
Peta 2.6	Sugnage/ Penandaan pada Lokasi potongan A.....	89
Peta 2.7	Sugnage/ Penandaan pada Lokasi potongan B.....	94
Peta 2.8	Sugnage/ Penandaan pada Lokasi potongan C.....	99
Peta 2.9	Penyebaran Pengolahan dan Penjualan.....	100
Peta 2.10	Orientasi Pergerakan Pedagang dan Pengunjung/Pembeli	101
Peta 3.1	Analisa Aktifitas Kawasan.....	105
Peta 3.2	Analisa Pembagian Zona.....	109
Peta 3.3	Karakteristik Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan.....	112



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sebuah citra kota adalah gambaran mental dari sebuah kota sesuai dengan rata – rata pandangan masyarakatnya. *Kevin Lynch* mengemukakan tiga komponen yang sangat mempengaruhi gambaran mental orang terhadap suatu kawasan yaitu suatu identitas, struktur, dan makna¹. Identitas artinya orang dapat memahami gambaran perkotaan, struktur artinya orang dapat melihat pola perkotaan dan makna artinya orang dapat memberikan suatu makna yang ada dalam ruang perkotaan tersebut.

Lynch (1960) dan *Holahan (1982)* juga mengemukakan bahwa untuk mengukur sebuah peta mental salah satunya yaitu dengan tanda – tanda yang mencolok, yaitu bangunan atau benda – benda alam yang berbeda dari sekelilingnya dari sekelilingnya dan terlihat dari jauh, misalnya gedung, patung, tugu, jembatan, jalan layang, pohon, petunjuk jalan dan sungai.²

Suatu kawasan untuk mempunyai jati diri, maka sebuah kawasan tersebut harus memiliki suatu saran informasi langsung maupun tidak langsung, dalam jarak yang jauh maupun jarak dengan jarak yang dekat, yang apabila orang yang baru pertama kali datang ke kawasan tersebut langsung terlihat ciri khas dari kawasan tersebut. Sebuah informasi yang sangat terkait dengan adanya pencirikan untuk mengenal maupun memperkuat karakter suatu kawasan yaitu adanya suatu *signage* atau penandaan. *Signage* atau juga sering disebut tanda – tanda merupakan suatu elemen pembentuk yang dapat menginformasikan dan mengorientasikan sebuah kawasan di perkotaan. *Signage* merupakan salah satu elemen yang secara fisik dapat menginformasikan pesan kepada publik, dimana *signage* atau penandaan ini dapat mempermudah masyarakat atau khalayak umum untuk mengetahui adanya suatu kawasan dengan mudah. *Signage* merupakan

¹ Zahnd, Markus, Perancangan Kota Secara Terpadu : Teori Perancangan Kota dan Penerapannya, (Yogyakarta : Kanisius, 1999), hal. 156.

² Marcella Laurens, Joyce, Arsitektur dan Perilaku Manusia (Jakarta : Grasindo,2005), hal. 86.

sesuatu yang berkaitan dengan iklan. Bagian terpenting dan kajian terhadap iklan ini adalah kesesuaian *facade* bangunan, menciptakan suasana yang meriah tetapi indah dengan ukuran yang sesuai dan dapat dinikmati oleh pejalan kaki maupaun pengguna kendaraan. Bentuk dari elemen *signage* atau penandaan ini dapat berupa suatu identitas, nama bangunan, petunjuk sirkulasi, komersial atau papan reklame, petunjuk ke lokasi dan fasilitas lain atau sering disebut petunjuk arah, dan informasi³.

Pada kawasan – kawasan yang ada, baik itu berupa Kawasan Industri Kecil, perdagangan dan kawasan lainnya sudah menunjukkan suatu identitas kawasan dengan adanya suatu penandaan yang menginformasikan dan mengorientasikan pada kawasan tersebut. Sebuah penandaan pada kawasan – kawasan yang ada pada beberapa pusat kawasan di Indonesia, khususnya bagi Kawasan Industri Kecil kecil yang cukup berpotensi ini terkadang masih belum banyak mengorientasikan orang untuk dapat mudah menuju suatu kawasan tersebut. Fenomena yang ada seperti pada Kawasan Industri Kecil kulit di Kota Magetan, industri kecil ini sudah cukup banyak diminati oleh para wisatawan yang datang, akan tetapi penandaan yang ada masih belum kuat untuk mempermudah orientasi seseorang untuk menuju kesana. Selain di Kota Magetan, di Kota Malang sendiri juga mempunyai beberapa industri yang cukup potensial akan tetapi pada elemen penandaan juga masih tidak dapat memberikan suatu informasi maupun orientasi penandaan yang jelas. Di Malang sendiri, seperti pada Industri Keramik Dinoyo, Industri Mebel Tanjung Sekar, dan salah satunya Industri Keripik Tempe Sanan juga belum cukup mempunyai suatu informasi maupun orientasi yang mengarahkan pada kawasan tersebut dengan mudah.

Kota Malang terkenal dengan semboyan Tri Bina Cita, yaitu sebagai kota pendidikan, pariwisata dan industri. dapat diketahui juga bahwa Kota Malang merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur setelah Kota Surabaya. Potensi dari sisi pendidikan sudah dapat dilihat dengan nyata dengan menyebarnya berbagai fasilitas pendidikan dari tingkat dasar sampai Perguruan Tinggi yang menyebar di Kota Malang. Dari sisi pariwisata, semenjak adanya suatu otonomi daerah, maka

³ Danisworo, M , Teori Perancangan Urban (Bandung, 1991), hal. VI – 15.

pariwisata alam, budaya maupun buatan yang berpotensi sebagai penarik wisatawan baik lokal maupun mancanegara cenderung berada pada wilayah Kabupaten Malang. Kota Malang sendiri tidak terlalu banyak memiliki aset daerah wisata khususnya pada wisata alam dan budaya. Malang sendiri juga mempunyai visi sebagai kota industri. beberapa industri – industri unggulan di Kota Malang antara lain Industri Keripik Tempe Sanan, Industri Keramik Dinoyo, Industri Mebel Tunjung Sekar, Industri Gerabah Merah Penanggungan, Industri Kerajinan Rotan Balarjosari, Industri Sanitair Karangbesuki. Industri oleh - oleh makanan khas Kota Malang Keripik Tempe Sanan, merupakan industri sangat berpotensi dan dapat berkembang sebagai tempat untuk kunjungan wisata.

Pada suatu kawasan yang banyak dikunjungi khususnya kawasan perdagangan, seperti Sentra Industri Keripik Tempe Sanan, maka fasilitas parkir dan sirkulasi bagi pejalan kaki maupun kendaraan sangat diperlukan untuk menunjang kenyamanan bagi para pengunjung yang ada. Dengan berkembangnya suatu Sentra Kawasan Industri Kecil Keripik Sanan ini, maka munculah sebuah permasalahan akan kebutuhan akan ruang parkir dan fasilitas bagi pejalan kaki, khususnya fasilitas bagi pejalan kaki yang masih tidak teratu dikarenakan tidak adanya pemisahan antara pejalan dan kendaraan Dimana gambaran yang ada akan kondisi parkir pada kawasan ini masih tidak dapat memfasilitasi akan ruang untuk parkir, diakibatkan keterbatasan lahan yang ada pada kawasan tersebut. Kebanyakan para pengunjung memarkirkan kendaraanya pada sembarang tempat. Sehingga berakibat mengganggu sirkulasi bagi pejalan kaki maupun kendaraan yang lewat, yang mengakibatkan antara pejalan kaki dan kendaraan tidak ada suatu batasan tersendiri dan saling berbaur.

Industri Keripik Tempe Sanan adalah salah satu industri yang cukup berpotensi di kota Malang ini dan cukup mempunyai nama tersendiri bagi produk oleh – oleh khas Malang. Dari segi inovasi produk, industri ini tidak perlu diragukan lagi, karena banyak sekali inovasi – inovasi yang telah dihadirkan, salah satunya dengan berbagai macam rasa pilihan. Akan tetapi sebuah penandaan untuk menunjukkan lokasi menjadikan salah satu penghambat tersendiri bagi Industri Sanan ini, khususnya bagi para pengunjung karena informasi tentang

penunjukan lokasi kurang kuat Selain itu sirkulasi dan parkir masih belum tersedia dengan baik.

Dalam strategi terhadap masalah perkotaan, terdapat tiga elemen kawasan kota yang kongkret yang perlu diarahkan, antara lain memperkuat, mentransformasikan, memperkenalkan. Memperkuat yaitu, suatu kawasan yang sudah ada perlu diperkuat supaya kawasan itu lebih jelas dalam realitasnya. Mentransformasikan, yaitu elemen yang masih berbenturan didalam suatu kawasan perlu ditrasformasikan supaya kawasan itu lebih mendukung. Dan yang ketiga memperkenalkan, elemen perkotaan yang belum ada di dalam suatu kawasan perlu diperkenalkan supaya kawasan itu lebih mempunyai arti ⁴.

Sentra Industri Keripik Tempe Sanan ini merupakan sebuah perkampungan, dengan pemanfaatan ruang yang sebagian besar adalah sebagai tempat perdagangan hasil produk keripik tempe dan sisanya adalah permukiman penduduk dan fasilitas penunjangnya. Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan juga sudah mempunyai showroom untuk hasil produknya, selain itu juga ada fasilitas koperasi yang menampung para pengrajin – pengrajin tempe yang ada disana. Prasarana telekomunikasi, listrik, air bersih dan prasarana transportasinya cukup bagus. Peluang pasar sangat bagus, karena sudah menjadi makanan khas sebagai oleh-oleh setiap wisatawan yang berkunjung, sehingga memiliki prospek yang cukup bagus untuk dikembangkan.

Dari pernyataan diatas dan permasalahan yang ada, maka bagaimana untuk dapat memperkuat Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan agar lebih jelas, dengan mengkaji elemen *Signage* berserta elemen sirkulasi dan parkirnya. Sebelum mengkaji elemen tersebut, maka perlu menggambarkan pemanfaatan ruang kawasan untuk mengetahui bagaimana karakter pemanfaatan ruang berdasarkan zona kawasan agar lebih mempermudah dalam perancangan elemen *signage*, sirkulasi dan parkir pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.

⁴ Markus, op.cit, hal. 78.

1.2 Perumusan Masalah

Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan merupakan salah – satu industri yang cukup potensial di Kota Malang. Salah satunya dapat dilihat dari segi produk yang mempunyai banyak kemajuan inovasi. Lokasi industri yang berada pada satu jalan utama di Kota Malang, dimana kawasan berada pada jalan arteri yang menghubungkan Kota Malang – Surabaya, sehingga mempunyai intensitas laju kendaraan yang cukup tinggi.

Permasalahan utama yang ada ada Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan ini yaitu penandaan yang kurang kuat untuk menunjukkan lokasi Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, sehingga pengunjung sering terlewat untuk menuju lokasi tersebut. Sirkulasi antara pejalan kaki dan kendaraan yang berbaur dan tidak adanya tempat parkir khusus bagi para pengunjung, sehingga mengakibatkan ketidaknyamanan.

Jadi perumusan masalah yang perlu dibahas dalam penelitian ini meliputi :

1. Bagaimana karakteristik pemanfaatan ruang yang ada pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan ?
2. Bagaimana merancang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan agar karakternya menjadi kuat dikaji dari segi signage/ penandaan, sirkulasi dan parkir ?

1.3 Tujuan dan Sasaran

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu Perancangan Elemen Siganage, Sirkulasi Dan Parkir Pada Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan Untuk Memperkuat Karakter Kawasan. Selanjutnya untuk menjawab tujuan tersebut maka ditentukan beberapa sasaran yang ingin dicapai sebagai berikut :

1. Mengetahui karakteristik pemanfaatan ruang pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.
2. Menentukan arahan perancangan sirkulasi, parkir dan *signage/* penandaan pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan untuk lebih memperkuat karakter kawasan.

1.4 Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup pembahasan merupakan suatu batasan yang diberikan untuk mempermudah mencapai tujuan penelitian. Ruang lingkup pembahasan kemudian dibagi menjadi ruang lingkup lokasi dan ruang lingkup materi. Untuk lebih jelasnya akan dijabarkan seperti di bawah ini.

1.4.1 Lingkup Lokasi

Lokasi penelitian berada pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, yang berada pada Kelurahan Purwantoro Kecamatan Blimbing Kota Malang. Lokasi ini dibagi menjadi tiga titik potongan, yaitu potongan A, B dan C. Pada lokasi A dan C sebagai lokasi penunjang untuk perancangan *Signage* / Penandaan untuk menunjukkan lokasi Industri Keripik Tempe Sanan. Lokasi B adalah lokasi utama yaitu Kawasan Industri Kecil Keripik Tempe Sanan. Pertimbangan lokasi studi yaitu untuk lokasi A dan C merupakan jalan utama orang masuk dan keluar kota yang melintas dengan laju kendaraan cukup tinggi sehingga perlu adanya suatu *signage*/penandaan yang jelas untuk menunjukkan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan. Lokasi B merupakan Sentra Industri Keripik Tempe Sanan, bagaimana merancang sirkulasi, parkir, dan *signage*/penandaan agar nyaman bagi para pengunjung. Lebih jelasnya mengenai lokasi ketiga titik potongan adalah sebagai berikut :

- Potongan A : Koridor Jalan S.P Sudarmo.
- Potongan B : Sentra Industri Keripik Tempe Sanan.
- Potongan C : Koridor Jalan Tumenggung Suryo.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 1.1 – 1.4

1.4.2 Lingkup Materi

Sesuai dengan penelitian yang akan dilakukan, yaitu perancangan elemen *signage*, sirkulasi dan parkir pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan untuk memperkuat karakter, maka ruang lingkup materi hanya dibatasi pada aspek – aspek berikut ini :

1. Menggambarkan karakteristik pemanfaatan ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, akan membahas tentang :

- Aktifitas Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, yaitu orientasi ruang utama dan pendukung pada kawasan tersebut.
- Hubungan antar ruang yang ada pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.

Lingkup materi yang pertama ini, yaitu untuk mengetahui karakteristik pemanfaatan ruang pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan tersebut sebagai dasar untuk perancangan elemen *signage*/penandaan, sirkulasi dan parkir. Pemanfaatan ruang ini dikaji pada lokasi B (Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan).

2. Perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan berdasarkan karakter pemanfaatan ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, perancangan yang dikaji meliputi :

- Sirkulasi pejalan kaki dan kendaraan, yaitu orientasi sirkulasi bagi pejalan kaki dan kendaraan pada lokasi B (Sentra Industri Keripik Tempe Sanan).
- Perancangan Parkir, yaitu pengadaan lahan parkir untuk Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan pada lokasi B (Sentra Industri keripik Tempe Sanan).
- Perancangan *Signage* / Penandaan, yaitu perancangan *signage* untuk memperjelas orientasi Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan dinilai dari penempatan dan fungsinya pada Lokasi A (Koridor Jalan SP. Sudarmo) , B (Sentra Industri Keripik Tempe Sanan) dan C (Koridor Jalan Tumenggung Suryo).

3. Konsep perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan adalah memperkuat karakter kawasan, dimana kawasan ini mempunyai sebuah potensi akan tetapi keberadaanya kurang menonjol pada sisi *signage* dan belum tersediannya lahan parkir yang dapat menampung kendaraan pengunjung maupun sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki yang masih berbaur.

1.5 Tinjauan Pustaka

Tinjauan pustaka mengemukakan beberapa teori yang akan dipakai dalam penelitian ini. Materinya akan meliputi beberapa hal yang berhubungan dengan perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.

1.5.1 Tinjauan Perancangan

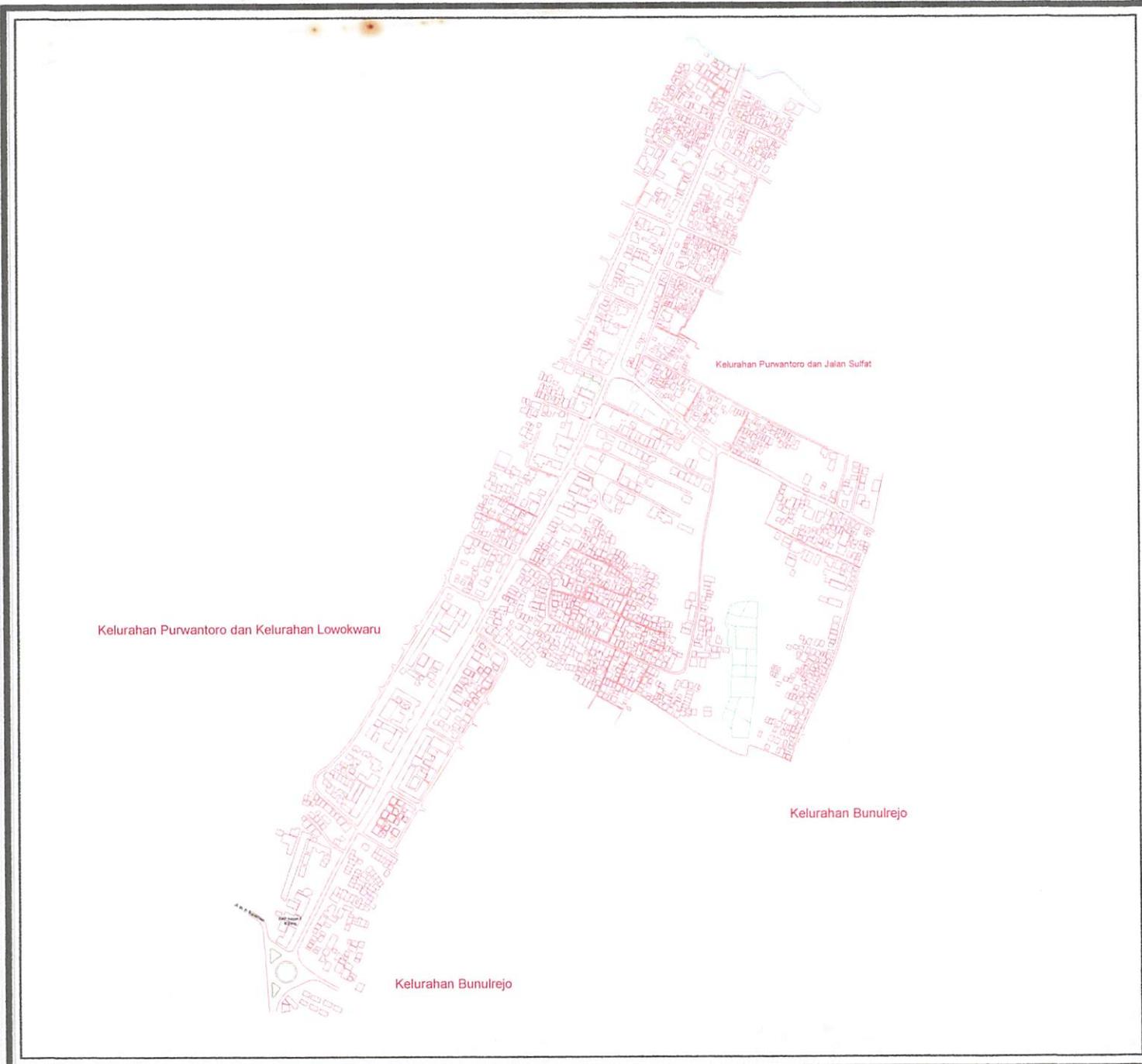
1.5.1.1 Pengertian Perancangan

Pengertian perancangan merupakan suatu upaya untuk memecahkan permasalahan yang optimal yang berkaitan langsung dengan komponen fisik ruang dengan memperhatikan kondisi (fakta-fakta) yang ada untuk menciptakan kondisi yang baru serta tidak ada sebelumnya. Sedangkan menurut Danisworo (1989) perancangan kota juga dapat diartikan sebagai perangkat pengendali yang lahir oleh karena kebutuhan akan perlunya mekanisme yang dapat mempermudah penerapan kebijaksanaan perencanaan kota (*Urban Planning*), terutama yang menyangkut dimensi ketiga dari produk perencanaan tersebut.

Menurut *Appleyard (1982 : 122)*, perancangan kota dapat dikelompokkan ke dalam tiga orientasi yang berbeda yakni⁵ :

1. *Development orientation*, sebagai bagian terbesar dari praktek perancangan kota yang menyangkut proyek pembangunan gedung beserta fasilitas infrastrukturnya. Peran swasta pada kegiatan ini sangat besar.
2. *The conservation orientation*, yang memfokuskan pada upaya memelihara kualitas lingkungan alam.
3. *Community orientation*, yakni upaya memelihara kualitas lingkungan bagi masyarakat berpenghasilan rendah melalui partisipasi aktif masyarakat, yang diatur dalam lembaga tertentu.

⁵ Wikantiyoso, Respati, Perancangan Kota – Kota Kecil : Potensi dan Dilema Kebijakan Pengembangannya, Jurnal Planit Vol 2 No.2 Desember 2004 (LPPM Jurusan Teknik Planologi ITN Malang, 2004), hal. 93.



JUDUL PETA:
Lokasi Studi

NO. PETA: 1.1

LEGENDA:

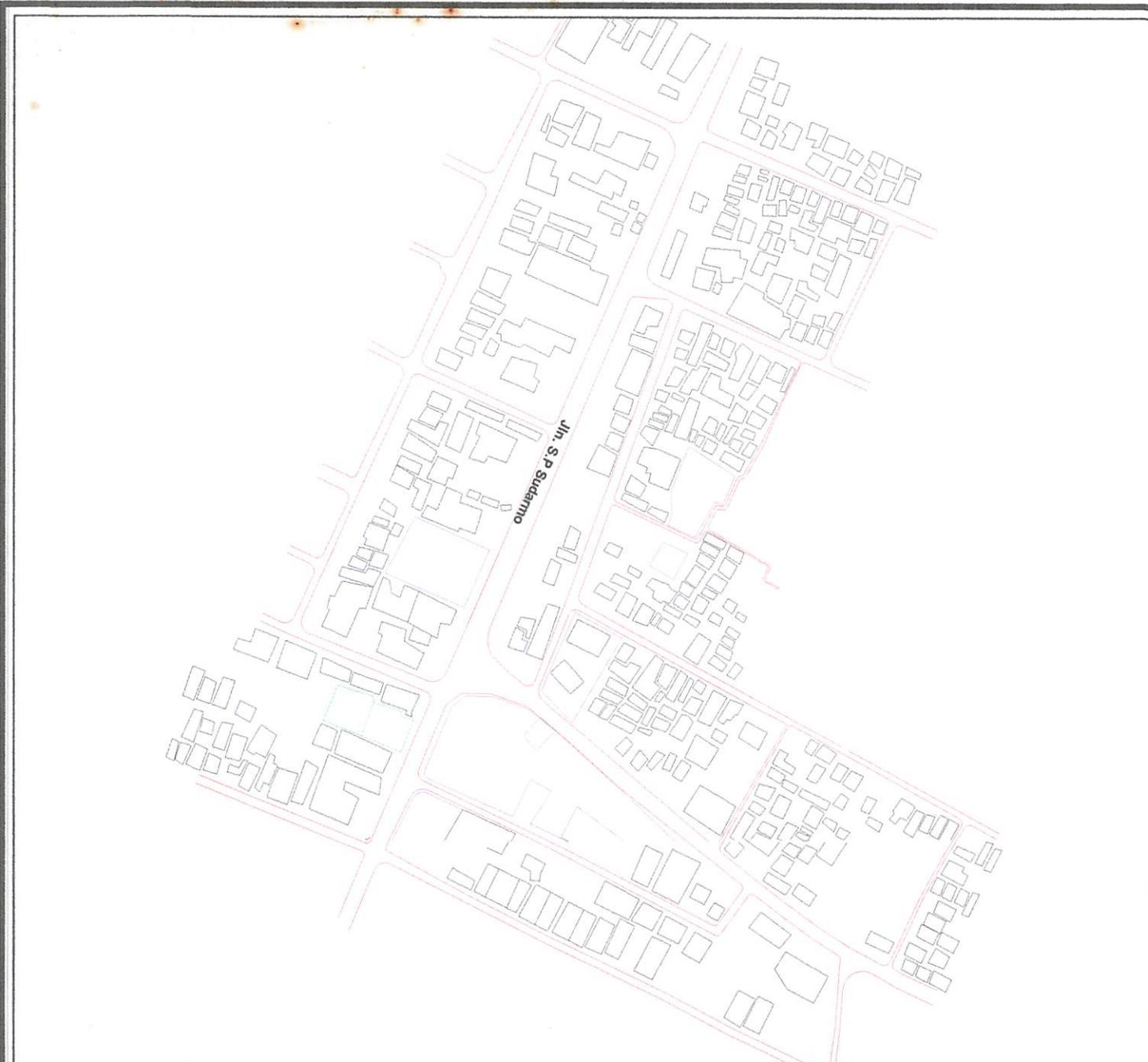
-  Jalan
-  Makam
-  Sungai
-  Blok Permukiman
-  Sawah / Tegai
-  Tanah Kosong



SUMBER PETA:
Bakosurtanal

SKALA:
1 : 10.000





JUDUL PETA:
Potongan A

NO. PETA: 1.2

LEGENDA:

-  Jalan
-  Kuburan
-  Sungai
-  Blok Permukiman
-  Sawah / Tegai
-  Tanah Kosong
-  Masjid

INSERT PETA:



SUMBER PETA:
Bakosurtanal dan Hasil Survey

SKALA:
1 : 3.000



**PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN**



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009



JUDUL PETA:
Potongan B

NO. PETA: 1.3

LEGENDA:

- Jalan
- Kuburan
- Sungai
- Blok Permukiman
- Sawah / Tegall
- Tanah Kosong
- Masjid

INSERT PETA:



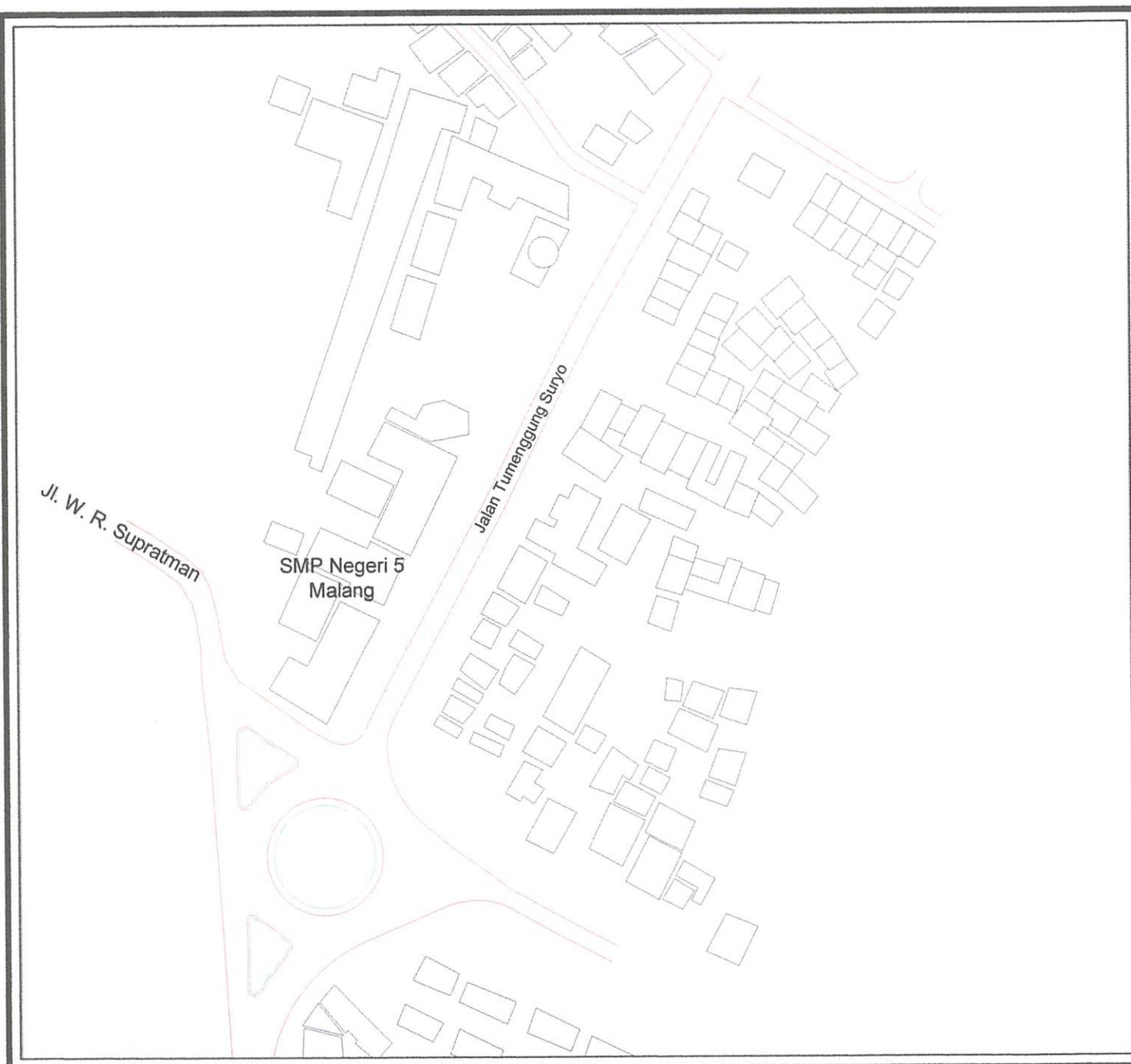
SUMBER PETA:
Bakosurtanal dan Hasil Survey

SKALA: 1 : 3.000	
-----------------------------------	---

**PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN**



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009



JUDUL PETA:
Potongan C

NO. PETA:
1.4

LEGENDA:

- Jalan
- Kuburan
- Sungai
- Blok Permukiman
- Sawah / Tegal
- Tanah Kosong
- Masjid

INSERT PETA:



SUMBER PETA:
Bakosurtanal dan Hasil Survey

SKALA:
1 : 2.000



PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

1.5.1.2 Elemen - elemen Perancangan Kota (Urban Desain)

Elemen elemen urban desain berdasarkan *Hamid Sirvani* ada delapan elemen antara lain ⁶ :

1. Penggunaan Lahan (*Land Use*)

Land use pada suatu kawasan merupakan kunci suksesnya urban design sebagai penetapan yang mendasari dua dimensi menjadi tiga dimensi. Hasil dari land use akan menetapkan hubungan sirkulasi parkir dengan kepadatan aktifitas dalam suatu kawasan dan kota. Dalam merancang kota maka aspek guna lahan ini harus dikaji secara spesifik sesuai dengan karakter kawasan, dapat meningkatkan aktifitas dan dapat dimodifikasi dalam skala tertentu sesuai dengan kebutuhan penembngannya.

Hamid Shirvani (1985), menyimpulkan bahwa tata guna lahan perlu mempertimbangkan dua hal , yakni pertimbangan segi umum dan *aktifitas* pejalan kaki tau street level yang akan menciptakan lingkungan yang lebih manusiawi.

2. Bentuk dan Massa Bangunan (*Building Form and Massing*)

Dalam perancangan kota hal ini terkait dengan penampilan dan konfigurasi bangunan. Dalam perancangan bentuk dan massa bangunan harus memperhatikan kondisi kawasan sekitar (bukan hanya berorientasi pada bangunan tunggal). Bentuk dan massa bangunan ini meliputi kajian, seperti : luasan, ketinggian, KDB, KLB. Sempadan bangunan, garis mundur, gaya, skala, material, tekstur dan warna. Bagian yang terpenting dari elemen ini adalah agar membuat paduan dan control pelaksanaan agar perancangan kota atau kawasan dapat diikuti oleh perancang individu.

3. Sirkulasi dan Parkir

Bagian paling terpenting dari elemen ini adalah masalah penyediaan kawasan parkir terutama pada kawasan yang sedang berkembang. Acuan dari perancangan ini adalah pada jalan harus memberikan kesan ruang terbuka, memberikan orientasi dan kenyamanan dan perbaikan melalui manajemen transportasi.

⁶ Shirvani, Hamid, (Urban Design Process, New York , 1985)

4. Ruang Terbuka (*Open Space*)

Ruang terbuka merupakan pusat kegiatan formal suatu kota. Kebutuhan dari open space adalah penutup fisik sesungguhnya atau penyesuaian yang kuat dengan bentuk – bentuk kota. Ruang terbuka biasanya terbentuk oleh facade bangunan dan lantai kota. Pada dasarnya ruang terbuka dibedakan oleh karakteristik yang menonjol, seperti : kualitas yang melingkupinya, kualitas pengelolaan detail dan *aktifitas* yang berlangsung di dalamnya. Ruang terbuka secara ideal harus meliputi dinding, memiliki lantai sesuai dengan maksud dan fungsinya.

5. Tempat Pejalan Kaki (*Pedestrian*)

Perancangan tempat pejalan kaki harus dikaitkan dengan elemen perancangan kota yang lainnya, seperti: kawasan terbangun, pola kegiatan dan kemungkinan perubahan fisik pada masa yang akan datang. Dalam perancangan salah satu kunci keberhasilan perancangan tempat pejalan sepanjang wilayah perencanaan.

6. Penunjang *aktifitas* (*Activity Support*)

Pendukung kegiatan meliputi segala penggunaan dan kegiatan yang dapat memperkuat tempat – tempat umum perkotaan, untuk kegiatan dan tempat fisik yang saling berkaitan antara satu dengan yang lainnya. Bentuk, lokasi dan karakteristik kawasan tertentu memiliki fungsi – fungsi khusus, penggunaan dan kegiatan tertentu pula. Dalam hubungannya dengan perancangan kota, pendukung kegiatan ini berarti suatu elemen kota yang mendukung dua atau lebih pusat kegiatan umum yang berada di kawasan pusat kota yang memiliki konsentrasi pelayanan yang cukup besar.

7. Penandaan (*Signage*)

Signage merupakan sesuatu yang berkaitan dengan iklan. Bagian terpenting dan kajian terhadap iklan ini adalah kesesuaian *facade* bangunan, menciptakan suasana yang meriah tetapi indah dengan ukuran yang sesuai dan dapat dinikmati oleh pejalan kaki maupaun pengguna kendaraan.

8. Preservasi

Preservasi/pemeliharaan adalah untuk melindungi lingkungan dan tempat perkotaan yang ada (taman, plaza, daerah perbelanjaan dan sejenisnya), begitu juga bangunan – bangunan dan tempat – tempat bersejarah. Preservasi juga harus ditunjukkan untuk memelihara kegiatan – kegiatan, kecuali jika kita dapat memperlihatkan kegiatan – kegiatan yang berlangsung dalam bangunan bersejarah (*historic structure*) dan menemukan yang lebih baik tetapi tetap cocok dengan bangunan itu.

Sesuai dengan tema pengambilan studi, maka elemen perancangan yang dikaji hanya dibatasi dengan pengkajian elemen *Signage/* Penandaan, Sirkulasi dan Parkir.

1.5.1.3 Kriteria Perancangan

Dalam perancangan kota dikenal adanya tiga kriteria desain, yakni kriteria terukur, kriteria tak terukur, dan kriteria generik. Kriteria terukur adalah kriteria yang secara kuantitatif dapat diukur dan biasanya berhubungan dengan ketinggian, besar, rasio ukuran luas lantai, *setback*, *building coverage*, dan sebagainya.

Secara garis besar kriteria terukur dibagi menjadi dua, yaitu:

1. Kriteria lingkungan alam
2. Bentuk dan massa bangunan serta intensitas

Sedangkan kriteria tak terukur lebih menekankan pada aspek kualitatif di lapangan. Antara kriteria terukur dan tak terukur seharusnya dijaga keseimbangannya dan bekerja dalam kerangka kerja dari kriteria generik.

Penggunaan analisa dengan kriteria tak terukur terdapat di dalam beberapa konsep yang perlu dibandingkan untuk memperoleh persamaan persepsi. Tiga konsep yang dibahas adalah kriteria dari *Urban Design Plan of San Fransisco* (1970), *Urban System Research and Engineering, Inc* (1977), dan *Kevin Lynch* (1981).⁷

⁷ Darmawan, Edy, *Analisa Ruang Publik Arsitektur Kota* (Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2005), hal. 6-10.

A. Menurut *Urban Design Plan of San Fransisco* (1970), ada sepuluh prinsip, yaitu:

1. Kenyamanan (*ameny comfort*)

Prinsip kenyamanan menekankan pada kualitas lingkungan kota dengan mengkomodasikan pola pedestrian yang dilengkapi dengan street furniture, taman – taman, desain jalan yang terlindung dari cuaca, menghindari silau dan sebagainya.

2. Tampak yang menarik (*visual interest*)

Tampak yang menarik menekankan pada kualitas estetis lingkungan, antara lain karakter arsitektur dan lingkungan bangunan yang menyenangkan.

3. Kegiatan (*activity*)

Menekankan pada pentingnya pergerakan dan dimensi kehidupan jalan di lingkungan kota, dengan mempromosikan pedagang kaki lima, arcade, lobby, dan menghindari dinding – dinding yang kosong serta ruang parkir yang terlalu luas.

4. Kejelasan dan Kenikmatan (*clarity and convenience*)

Untuk menciptakan faktor kejelasan dan kenikmatan, dpat dilakukan dengan cara meningkatkn jalur pejalan kaki, yaitu dengan fasilitas pedestrian yang memiliki ciri tertentu.

5. Karakter khusus (*character distinctiveness*)

Karakter khusus menekankan pada identitas individual yang berpengaruh dalam suatu struktur ruang kota.

6. Ketajaman (*definition*)

Prinsip ketajaman menitikberatkan pada interfancing antara bangunan dan ruang terbuka suatu kawasan yang dpat memperjelas dan memudahkan persepsi ruang luarnya. Ketajaman ruang ini sangat berkaitan dengan faktor – faktor pemandangan, karakter, serta pencapaiannya.

7. Prinsip – prinsip pemandangan kawasan (*the principle of views ancompasses*)

Prinsip – prinsip pemandangan kawasan memperhatikan aspek estetika terhadap vista lingkungan, atau persepsi orang pada saat melakukan orientasi terhadap lingkungan kota. Misalnya layout jalan, penempatan bangunan, dan massa bangunan akan memberikan karakter estetik serta petunjuk pencapaian bagi masyarakat.

8. Variasi/kontras (*variety / contrast*)

Prinsip variasi/kontras diarahkan pada susunan bentuk model bangunan yang akan menjadi point of interest di lingkungannya.

9. Harmoni/kecocokan (*harmony compatibility*)

Prinsip harmoni/kecocokan menekankan pada aspek arsitektural dan kecocokan estetika yang berkaitan dengan masalah topografi yang harus diantisipasi *dalam perencanaan, baik masalah skala maupun bentuk massanya.*

10. Integrasi skala dan bentuk (Scale and pattern integratd)

Prinsip integrasi skala dan bentuk ini bertujuan untuk mencapai skal manusia di lingkungan kota, yang menekankan pada ukuran, besar bangunan dan massa bangunan, demikian pula dimensi estetika yang berhubungan dengan kepekaan dan efek tekstur bangunan dengan skala pemandangan dari arah tertentu.

B. Dengan rencana Urban Desain San Francisco (1970), dapat membedakan tujuan dari 4 kelompok ruang yang saling berhubungan, antara lain :

1. Pola Internal dan Image

Menerangkan tujuan space diantara struktur urban pada tingkat yang kecil, yang merupakan kunci gambaran fisik dari organisasi : Focal point, View point, Landmark dan pola yang bergerak.

2. Bentuk Eksternal dan Image

Menitikberatkan pada tampak kota dan identitas kota secara keseluruhan.

3. Sirkulasi dan Parkir

Melihat karakteristik jalan : kualitas pemeliharaan, keluasaan ruang, urutan, kemonotonan, kemudahan rute, orientasi tujuan, keamanan dan kemudahan bergerak dan persyaratan lokasi parkir.

4. Kualitas Lingkungan (Wilson et.al 1979)

Meliputi faktor : keseimbangan kegunaan, kehadiran elemen alami, jarak pada open space, keindahan visual dari tampak jalan, kualitas view, maintenance, kebisingan iklim (Wilson et.al 1979 : 37)

C. Konsep *Urban System Research and Engineering, Inc* (1977) lebih menekankan pada kualitas visual yang dikelompokkan dalam delapan kategori sebagai berikut :

1. Kelayakan hubungan (*fit with setting*)

Kelayakan hubungan ini menitikberatkan pada harmoni atau kecocokan rancangan antara perumahan dan kota yang berkaitan dengan faktor lokasi, kepadatan perumahan, warna bentuk dan material. Disamping itu aspek lain yang harus diperhatikan adalah aspek historis, aspek budaya, komponen yang cocok dengan nilai bangunan, artefak jalan setapak yang unik sehingga dapat meningkatkan kembali bagi setiap orang.

2. Ekspresi dari identitas (*expression of identity*)

Untuk memberikan ekspresi identitas, status dan nilai – nilai bagi penghuni dan masyarakat perlu penekanan disain terutama peran warna, material bangunan, dan ekspresi bangunan secara individual.

3. Pencapaian dan orientasi (*access and orientation*)

Faktor penting yang harus diperhatikan adalah kejelasan dan keamanan dari pintu masuk, jalan setapak, dan kearah lokasi fasilitas penting, sehingga semua orang tahu akan ke mana dan apa yang akan dilakukan.

4. Pendukung aktifitas (*activity support*)

Kegiatan masyarakat akan memberi karakter perilaku mereka melalui tanda – tanda yang didisain khusus termasuk elemen fisik, ukuran, dan lokasi dari sebuah fasilitas yang disediakan.

5. Pemandangan (*views*)

Menekankan pada pencapaian bangunan – bangunan ke arah ruang – ruang publik (*public spaces*).

6. Elemen – elemen alam (*natural elements*)

Menciptakan disain yang memanfaatkan unsur – unsur alam yang ada di lokasi tapak, misalnya dengan memanfaatkan topografi yang terjal, tanaman penutup, pemanfaatan sinar matahari, air dan latar belakang pemandangan langit.

7. Tampak yang nyaman (*visual comfort*)

Pada prinsipnya tampak yang nyaman menghindari gangguan dari silau, asap, debu, traffic light yang membingungkan, pemandangan yang menghalangi kendaraan yang melaju dengan cepat.

8. Kepedulian dan perawatan (*care and maintenance*)

Memperhatikan pemilihan komponen dalam disain yang mudah perawatan dan pengelolaannya.

D. Selanjutnya *Kevin Lynch (1981)* populer dengan lima dimensi tampilan (*five performance dimension*), yaitu *vitality, sense, fit, access, dan control*.

1. Vitalitas (*vitality*)

Dimensi vitalitas merupakan suatu kriteria umum yang menitikberatkan pada suatu sistem keamanan, kecocokan ukuran atau kelayakan antara tuntutan manusia dalam hal temperatur, anatomi tubuh, dan fungsi tubuh.

2. Kepekaan (*sense*)

Dimensi kepekaan yang dimaksud disini meliputi bentuk, kualitas dan identitas lingkungan. Hal tersebut dapat dicapai melalui sense of place dengan disain bentuk yang khusus atau suatu kegiatan yang menyentuh hati masyarakat, strukture, suatu rasa yang diciptakan melalui orientasi bentuk, landmark, hirarki tertentu, waktu kejadian, jalan setapak atau batas pinggirannya yang ada; kecocokan (*congruence*), suatu rangkaian ruang yang memiliki fungsi yang erat; transparan (*trasparency*), segala cara penggunaan teknologi dapat dilakukan secara langsung, baik yang berkaitan dengan kegiatan sosial maupun proses alami.

3. Kelayakan (*fit*)

Menitikberatkan pada kelayakan antara ruang dan karakter bentuk yang ada.

4. Pencapaian (*access*)

Memperhatikan kemampuan orang menuju ke tempat orang lain, ke tempat kegiatan, ke sumber daya yang ada, ke tempat pelayanan, ke tempat informasi, atau ke tempat lain.

5. Pemeriksaan (*control*)

Pengontrolan diarahkan pada ruang – ruang kegiatan, tempat rekreasi, mana yang perlu diperbaiki atau dimodifikasi. Disamping kontrol pengelolaan terhadap siapa yang menggunakan dan bekerja serta siapa saja yang ada di dalamnya.

Dari ketiga konsep di atas terdapat kesamaan dan perbedaan. Tetapi pada prinsipnya ketiga pendekatan menyatakan bahwa mereka menitikberatkan pada dua aspek bentuk fisik spasial, yaitu visual dan fungsional. Kriteria dari USR&E lebih menekankan pada dua aspek bentuk fisik secara esensial juga diterapkan pada San Fransisco Urban Design Plan. Lain halnya dengan pendekatan dari Kevin Lynch yang lebih menekankan pada masalah fungsional. Untuk perbandingan tiga kriteria perancangan dapat dilihat pada tabel 1.1

1.5.2 Tinjauan Kawasan Industri Kecil

1.5.2.1 Definisi Kawasan Industri Kecil

Menurut *National Industrial Zoning Committee's (USA) 1967*, yang dimaksud dengan kawasan industri atau *industrial estate* atau juga sering disebut sebagai *industrial park* adalah sebuah kawasan industri di atas tanah yang cukup luas, yang secara administrasi dikontrol oleh seorang atau sebuah lembaga yang cocok untuk kegiatan industri, karena lokasinya, topografinya, zoning yang tepat, ketersediaan semua infrastrukturnya (utilitas), dan kemudahan aksesibilitas transportasi.

Tabel 1.1
Perbandingan Tiga Kriteria Perancangan

No.	Kriteria	San Fransisco Urban Design Plan	Urban Systems Research and Engineering Inc.	Kevin Lynch
1.	Pencapaian	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kejelasan ▪ Kenyamanan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pencapaian ▪ Orientasi 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pencapaian
2.	Kecocokan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Harmonis ▪ Kemampuan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kelayakan tempat 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kelayakan
3.	Pemandangan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Skala dan bentuk ▪ Visual menarik 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pemandangan 	
4.	Identitas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Karakter ▪ Kejelasan ▪ Ketajaman ruang 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ekspresi dari identitas 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rasa
5.	Rasa	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kegiatan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kelayakan suasana 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kepekaan
6.	Kehidupan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kenyamanan ▪ Skala dan Bentuk ▪ Ragam/kontras ▪ Visual menarik 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kepedulian terhadap perawatan ▪ Pendukung kegiatan ▪ Kenikmatan visual ▪ Elemen alam 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pemeriksaan ▪ Vitalitas

Sumber : Hamid Shirvani, 1985

Menurut *Industrial Development Handbook* dari ULI - the Urban Land Institut, Washington D.C (1975), Kawasan Industri Kecil adalah suatu daerah atau kawasan yang biasanya di dominasi oleh *aktifitas* industri. Kawasan Industri Kecil biasanya mempunyai fasilitas kombinasi yang terdiri atas peralatan – peralatan pabrik (industrial plants), penelitian dan laboratorium untuk pengembangan, bangunan, perkantoran, bank, serta prasarana lainnya seperti fasilitas social dan umum yang mencakup perkantoran, perumahan, sekolah, tempat ibadah, ruang terbuka dan lainnya.⁸

1.5.2.2 Fasilitas Pelayanan Kawasan Industri Kecil

Berdasarkan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Tahun 1997, perusahaan Kawasan Industri Kecil harus mengusahakan penyediaan prasarana dan sarana, sekurang – kurangnya sebagai berikut⁹ :

- A. Jaringan jalan dalam Kawasan Industri Kecil sesuai dengan ketentuan teknis yang berlaku. Pada umumnya, hirarki jaringan jalan dalam suatu Kawasan Industri Kecil terdiri atas :

⁸ Dirdjojuwono, Roetanto. W, Kawasan Industri Kecil Indonesia (Bogor : Pustaka Wira Usaha Muda, 2004), hal.2.

⁹ *ibid.*, hal. 55.

1. Jalan distribusi lokal (*local distributor roads*), yaitu jalan yang menghubungkan antara zona – zona industri dengan akses bagian depan yang terbatas.
 2. Jalan utama (*major access roads*), yaitu jalan yang menghubungkan lalu lintas regional antar daerah atau antar Kawasan Industri Kecil. Rata – rata lebar jalan (ROW = right of way) antara 30 m – 0 m. penentuan lebar jalan tersebut biasanya dihitung terhadap estimasi volume kendaraan atau lalu lintas (traffic) per harinya, arah kendaraan, serta rata – rata kecepatan kendaraan. Pada umumnya, kecepatan kendaraan di jalan ini maksimal 60 km/jam. Jalan ini dapat dilalui kendaraan yang membawa barang – barang berat.
 3. Jalan kedua (*minor access/ secondary roads*), yaitu jalan yang mempunyai lebar rata – rata antara 15 m – 30 m, bergantung pada estimasi perhitungan dari volume kendaraan per harinya, serta kecepataannya. Pada umumnya kecepatan kendaraan yang diijinkan maksimal 40 km/jam.
 4. Jalan pelayanan (*service roads*) dan jalan kolektor (*collector road*), yaitu jalan yang diseiakan untuk akses samping dari masing – masing persil pabrik. Lebar jalan pada umumnya antara 6 m – 10 m. kecepatan makasimal kendaraan pada jalan ini adalah 25 km/jam.
- B. Saluran pembuangan air hujan (drainase) yang bermuara kepada saluran pembuangan sesuai dengan ketentuan teknis Pemerintah Daerah setempat.
- C. Instalasi penyediaan air bersih termasuk saluran distribusi ke setiap kavling industri, yang kapasitasnya dapat memenuhi permintaan yang sumber airnya dapat berasal dari PDAM (perusahaan air minum) dan / atau dari sistem yang diusahakan sendiri oleh perusahaan Kawasan Industri Kecil.
- D. Instalasi pengolahan air limbah (IPAL) yang kapasitasnya harus dapat menampung semua air limbah cair pabrik – pabrik yang ada dalam Kawasan Industri Kecil.
- E. Instalasi penyediaan dan jaringan distribusi tenaga listrik sesuai dengan ketentuan PLN, yang sumber tenaga listriknya dapat berasal dari PLN dan /

atau dari sumber tenaga listrik yang diusakan sendiri oleh perusahaan Kawasan Industri Kecil dan/ atau perusahaan industri di dalam Kawasan Industri Kecil.

- F. Jaringan telekomunikasi yang sesuai dengan ketentuan dan persyaratan yang berlaku.
- G. Sarana pengendalian dampak, misalnya pengolahan air limbah industri, penampungan sementara limbah padat, sesuai dengan keputusan persetujuan AMDAL, RKL, dan RPL Kawasan Industri Kecil.
- H. Penerangan jalan pada tiap jalur jalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- I. Unit perkantoran perusahaan Kawasan Industri Kecil/ perusahaan pengelola Kawasan Industri Kecil.
- J. Unit pemadam kebakaran
- K. Perumahan bagi pekerja industri dengan harga yang terjangkau untuk kawasan industri, yang luasnya lebih dari 200 hektar.
- L. Fasilitas sosial dan umum seperti ruang terbuka (lapangan hijau/ lansekap), masjid, gereja, sekolah, pertokoan, dan sebagainya.

1.5.3 Signage / Penandaan

1.5.3.1 Pengertian Signage

Signage atau tanda – tanda adalah segala sesuatu yang secara fisik menginformasikan sesuatu pesan tertentu kepada publik atau khalayak umum.

¹⁰Dari pengertian tersebut maka dapat diperoleh tiga unsur penting dalam *signage* yaitu :

- A. Tanda fisik, yaitu *signage* merupakan obyek fisik yang dapat ditangkap dengan indera penglihatan dengan mudah.
- B. Informasi, yaitu *signage* memberikan gambaran tentang suatu tempat atau suatu produk membentuk image fisik dan non fisik lokasi

¹⁰ Danisworo, op.cit, hal. VI – 9

- C. Jarak, yaitu *signage* harus dapat dikenali dari satu jarak tertentu oleh pengamat yang berada di luar lingkup bangunan.

Signage harus dapat merupakan elemen rancang kota yang berfungsi sebagai elemen visual yang mendukung ruang publik. *Signage* ini dapat berupa billboard, papan reklame, rambu – rambu lalu lintas, petunjuk jalan, dan lain - lain. *Signage* atau tanda – tanda merupakan titik referensi seperti elemen landmark, tetapi berbeda bentuk fisik dan merupakan salah satu elemen penting dari kota karena membantu orang untuk mengenali suatu daerah. *Signage* mempunyai identitas yang lebih baik jika bentuknya jelas, estetik dan unik dalam lingkungannya (merasa nyaman dalam orientasi), serta perbedaan skala masing – masing.

Signage ditujukan untuk menciptakan legibility (kejelasan) baik fungsi maupun citra, legibility yang dimaksud disini adalah merancang pembentukan massa bangunan dan lingkungan ruang publik dengan maksud agar mempengaruhi seberapa mudah orang dapat memahami peluang apapun yang diberikan. Legibility ini dengan didukung oleh desain yang mempunyai kriteria sebagai berikut :

- A. *Access / orientasi* adalah kriteria yang menekankan keindahan, kenyamanan, keamanan untuk mencapai tujuan
- B. *Compatibility / Harmonitas visual lingkungan* adalah kesesuaian tata letak ditinjau dari segi estetika terhadap tapak, kepadatan, skala, bentuk massa, warna.
- C. *View / skala, pola, visual interest* adalah kriteria yang berkaitan dengan kejelasan struktur fisik untuk kepentingan orientasi.
- D. *Identitas / karakter* adalah identitas yang menonjol nilai arsitektural, nilai estetika, kegiatan dan nilai lain yang menjadikan kota bias mudah dipahami secara visual.
- E. *Sence (activity)* adalah kriteria yang menekankan pada ciri fisik lingkungan yang dibentuk oleh nilai budaya yang ada.
- F. *Livability* adalah kenyamanan untuk tinggal, mencakup *amenity (comfort)*, skala (*pattern*), kontras (*variety*).

Perancangan kontras disini maksudnya adalah suatu perancangan visual yang memberi daya tarik khusus untuk memberi ciri-ciri bangunan itu sendiri sebagai pengikut bangunan sekitarnya. Kontras ditujukan pada bangunan sebagai fokus. Aksentuasi dalam fungsi bangunan atau dalam lingkungan untuk memberikan kontras harus memperhatikan ciri – ciri sekitarnya. Sedangkan batas – batas dan sifat – sifat kontras meliputi :

- A. Pemecah kemonotonan diberi bentuk, warna kontras agar lingkungan lebih hidup.
- B. Keserasian bentuk bangunan, penyederhanaan fasade.
- C. Keserasian fasade/ bentuk/ pola bangunan, mempersatukan garis – garis *level horizontal dan vertical*.
- D. Usulan *desain fasade* bangunan agar diperoleh kontras pada lingkungan .
- E. Kontras yang berlebihan akan menyebabkan konteks hilang.

Sedangkan tujuan dari kontras adalah adanya ikatan kesatuan visual lingkungan dan dapat menguatkan setting lingkungan yang biasa disebut dengan kontras positif. Ruang yang kontras adalah :

- A. Dengan merubah ketinggian bangunan
- B. Dengan merubah derajat ketertutupan
- C. Dengan merubah elemen penutup
- D. Dengan merubah bentuk
- E. Dengan merubah ukuran dan skala
- F. Dengan mengganti jenis ruang.

Pada skala keseluruhan sebuah kota, *signage* yang menonjol adalah terkadang vertical, horizontal dan mempunyai ukuran yang cenderung besar dan penempatannya ada di daerah sekitar pusat kota dan perdagangan. Dalam pengaturan anatomi sebuah kota, jika pengaturan itu terlihat atau diungkapkan maka rasa orientasi itu akan dapat membingungkan, malah sampai pada tingkat yang menimbulkan frustrasi dan kecemasan lingkungan. Jika logis tetapi tanpa atau sedikit pengungkapannya, maka yang terjadi adalah lingkungan yang baik dan teratur.

1.5.3.2 Kriteria *Signage*

Dalam menjadi obyek *signage* suatu kota, maka dibutuhkan kriteria – kriteria sebagai berikut, yaitu :

- A. Mempunyai karakter fisik lain dari obyek fisik disekitarnya, mempunyai unsur – unsur unik dan mudah diingat (*unique, memorable*)
- B. Mudah diidentifikasi (*identifiable*), hal ini berkaitan dengan tuntutan bahwa *signage* harus mudah dikenali pengamat.
- C. Mempunyai bentuk yang jelas dalam luasan atau bentang yang relatif. Bentuk yang jelas dapat dicapai antara lain dengan membentuk kontras antara obyek *signage* dengan latar belakangnya.
- D. Mempunyai nilai lebih dalam suatu lingkup dan luasan tempat. Nilai lebih tersebut dapat berupa nilai lebih historik atau estetik.

Nilai lebih strategis dan ekonomis dapat menyangkut terbentuknya obyek tersebut dan akibatnya dengan lingkup tempat dimana *signage* tersebut berada. Nilai lebih estetika juga dapat berkaitan dengan ekonomis, yaitu menyangkut waktu kurun terbentuknya sebuah *signage*, Karen nilai estetika tiap kurun waktu tersebut dapat berlainan. Dan dalam menilai keindahan lingkungan atau estetika lingkungan tersebut memerlukan pendapat atau persepsi dari seseorang atau masyarakat sekitar lingkungan tersebut. Perwujudan dan gejala persepsi terhadap lingkungan dinamakan peta mental atau peta kognitif. Peta mental selain untuk mengatasi masalah lokasi dan jarak, juga bias untuk tujuan komunikasi, bahkan untuk menunjukkan identitas diri. *Berlyne (fisher et al, 1984 : 41)* mempunyai dua konsep utama mengenai estetika lingkungan, yaitu perbandingan stimulus mana yang cocok dan mana yang tidak cocok (*collative stimulus properties*). Stimulus adalah rangsangan dari luar atau respon yang terjadi secara alamiah.

Dalam perbandingan suatu estetika lingkungan timbul konflik perseptual yang menyebabkan orang membandingkan satu stimulus yang lainnya atau stimulus terdahulu. Faktor – faktor yang mempertimbangkan dalam dalam perbandingan itu, menurut *Berlyne* adalah sebagai berikut :

- A. Kompleksitas, yaitu berapa banyak ragam komponen yang membentuk suatu lingkungan. Makin banyak ragamnya, makin positif penilaian yang diberikan.
- B. Novelty atau keunikan, yaitu seberapa jauh lingkungan itu mengandung komponen – komponen yang unik, yang tidak ada di tempat lain, yang baru atau yang sebelumnya tidak terlihat.
- C. Incongruity atau ketidaksenadaan, yaitu seberapa jauh suatu faktor yang tidak cocok dengan konteks lingkungannya . Kincir –kincir angin yang menjulang di tengah – tengah hamparan lading di negeri Belanda merupakan pemandangan menarik karena kincir angina itu tidak senada dengan keadaan umum di sekitarnya.
- D. Kejutan, yaitu seberapa jauh kenyataan yang tidak sesuai dengan harapan. Kalau kita berkendara dari Pematang Siantar ke Prapat, misalnya kita akan menyusuri jalan yang mendaki dan berkelok – kelok yang membosankan, ketika sudah hampir putus asa karena bosan, tiba – tiba kita sampai di puncak pendakian itu dan tiba – tiba Danau Toba terhampar luas dibawah. Orang bisanya sangat kagum pada pemandangan itu dan bertambah kagum Karena ada unsur kejutan tersebut.

Suatu *signage* sebenarnya adalah penggambaran dari pemberian informasi kepada masyarakat baik itu informasi yang bersifat bisnis maupun informasi yang bersifat petunjuk. Agar fungsi *signage* sebagai pemberi informasi kota tidak terganggu, sebaiknya *signage* yang bersifat sebagai sarana – prasarana promosi dan informasi maka diperlukan alternative lokasi pemasangan *signage*.

1.5.3.3 Bentuk / Jenis *Signage*

Ditinjau dari aspek jenis dan fungsinya, maka *signage* dapat dikelompokkan menjadi 6 (enam) bagian yaitu ¹¹ :

- A. Identitas, yaitu tanda jenis ini digunakan untuk mengenal kegiatan pada suatu lingkungan atau lokasi tertentu.

¹¹ Danisworo, op.cit, hal. VI – 14.

- B. Nama bangunan, yaitu tanda jenis ini dipakai sebagai nama bangunan yang biasanya dilengkapi dengan petunjuk jenis kegiatan yang ada didalamnya.
- C. Petunjuk Sirkulasi, yaitu tanda jenis ini biasanya disebut sebagai rambu – rambu lalu lintas. Gunanya untuk mengatur dan mengarahkan pengendara atau pejalan kaki dalam bersikulasi. Termasuk di dalamnya adalah nama jalan.
- D. Komersial, yaitu tanda jenis ini adalah iklan atau reklame, yang maksudnya mempublikasikan kepentingan dagang, profesi, komoditi, pelayanan jasa, hiburan dan produk – produk lainnya. Tempat pemasangan banyak yang memanfaatkan bidang permukaan bangunan.
- E. Petunjuk ke lokasi dan fasilitas lain, yaitu tanda jenis ini merupakan petunjuk arah lokasi kegiatan tertentu yang mempunyai keterangan jarak. Maksudnya untuk memudahkan warga berorientasi, mengenali lingkungannya dan mencapai tujuannya.
- F. Maksud dari tanda jenis ini adalah untuk menginformasikan kegiatan di suatu lokasi, keterangan tentang keadaan suatu lingkungan dan lain – lain.

Ada beberapa jenis reklame yang penilaiannya adalah menurut sifat pemasangan dari reklame tersebut. Pemasangan bersifat sementara bentuk reklamnya adalah sebagai berikut : selebaran, poster, umbul – umbul, baliho, balon udara. Sedangkan yang pemasangannya bersifat tetap antara lain : reklame temple, neon sign, reklame kontruksi/ billboard atau reklame ruang luar.

1.5.3.4 Proses Pembentukan *Signage*

Pada proses pembentukan *signage* ini pada dasarnya adalah untuk mengatur suatu hubungan antara obyek pra *signage* dengan bentuk fisik atau bangunan disekitarnya, sehingga obyek *signage* tersebut akan menjadi obyek *signage* dalam komposisi fisik secara keseluruhan.

Beberapa keadaan yang dapat memudahkan pengenalan terhadap suatu bangunan sehingga dapat menjadi ciri dari suatu tanda lingkungan antara lain :

- A. Bangunan tersebut terletak di suatu tempat yang sekitarnya tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas dan kenyamanan pengguna jalan.
- B. Bentuk istimewa, karena besarnya, panjangnya, keindahannya, tingginya atau karena keanehan bentuknya.
- C. Jenis penggunaannya, dimana penggunaannya harus sesuai dengan fungsinya.

1.5.3.5 Fungsi dan Kaitan *Signage* dengan Perancangan Urban

Menurut *Hamid Sirvani (1985)* dalam bukunya “*Urban Design Process*” menyatakan bahwa *signage* merupakan salah satu unsur pembentuk image suatu kota oleh pengamat, terutama *image* secara fisik.¹²

Dari pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa keberadaan *signage* berkaitan erat dengan perancangan dan pembentukan lingkungan fisik kota yaitu sebagai sarana informasi dan sebagai orientasi lingkungan.

- A. *Signage* sebagai saran informasi, yaitu sebagai sarana informasi langsung maupun tidak langsung, dalam jarak jauh maupun dekat, fisik maupun non fisik dimana *signage* tersebut berada dan sekitar *signage*.
- B. *Signage* sebagai orientasi lingkungan, yaitu *signage* dapat dijadikan patokan arah apabila dikaitkan dengan elemen petunjuk sirkulasi, seperti rambu – rambu lalu lintas. Orientasi arah juga dapat dibenruk dari kombinasi *signage* dengan suatu jalan atau jalur mendekati *signage*.

1.5.3.6 Aspek Pengendalian Keberadaan *Signage*

Aspek pengendalian yang dimaksud disini adalah pengendalian keberadaan *signage* dalam suatu lingkup kota agar keberadaan atau kehadirannya sesuai dengan fungsi dan peran dalam lingkungan tersebut¹³.

Pengendalian keberadaan *signage* dalam perancangan dan pembentukan lingkungan fisik kota dibedakan menjadi 6 (enam) kelompok, yaitu berdasarkan letak, keterkaitan ruang dan waktu, integrasi dengan bangunan dan lansekap,

¹² Sirvani, op.cit.

¹³ Danisworo, op.cit, hal. VI 22 – 23

- A. Bangunan tersebut terletak di suatu tempat yang sekitarnya tidak mengalami kelambatan arus lalu lintas dan kenyamanan pengguna jalan.
- B. Bentuk istimewa karena besarnya panjangnya, lebarnya, tingginya atau karena keadaan sekitarnya.
- C. Jenis penggunaannya, dimana penggunaannya harus sesuai dengan fungsinya.

1.2.3.2 Fungsi dan Kaitan Ziywa dengan Perencanaan Urban

Menurut Alwidi Ziywa (1985) dalam bukunya "Urban Design Process" menyatakan bahwa ziywa merupakan salah satu unsur pembentuk image suatu kota oleh pemerintah terutama wjwa secara fisik.¹⁷ Dari pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa keberadaan ziywa berkaitan erat dengan perencanaan dan pembentukan lingkungan fisik kota yaitu sebagai sarana informasi dan sebagai orientasi lingkungan.

- A. Ziywa sebagai sarana informasi yaitu sebagai sarana informasi langsung maupun tidak langsung dalam jarak jauh maupun dekat. fisik maupun non fisik dimana ziywa tersebut berada dan sekitar ziywa.
- B. Ziywa sebagai orientasi lingkungan yaitu ziywa dapat dijadikan patokan arah apabila ditinjau dengan elemen petunjuk visual, seperti rambu - rambu lalu lintas. Orientasi arah juga dapat dibantu dari kombinasi ziywa dengan suatu jalan atau jalan mendekati ziywa.

1.2.3.6 Aspek Perencanaan Keberhasilan Ziywa

Aspek perencanaan yang dimaksud disini adalah perencanaan keberadaan ziywa dalam suatu lingkup kota agar keberadaan dan keberhasilannya sesuai dengan fungsi dan peran dalam lingkungan tersebut.¹⁸ Perencanaan keberhasilan ziywa dalam perencanaan dan pembentukan lingkungan fisik kota dibedakan menjadi 6 (enam) kelompok yaitu berdasarkan letak, keterkaitan ruang dan waktu, integrasi dengan bangunan dan lanskap.

¹⁷ Ziywa, op.cit.
¹⁸ Damisworo, op.cit. hal. VI 22 - 23

integrasi dengan elemen lansekap, kemudahan untuk dibaca, dan pemakaian simbol.

A. Berdasarkan Letak

Letak tanda dibedakan menurut jenis dan peruntukannya. Dimana tata letak tanda – tanda tersebut dibagi menurut zona – zona, yaitu :

1. Zona Pedestrian (identifikasi), untuk tanda berbentuk kecil, orientasi bagi pedestrian supaya mudah mengenali bangunan, rancangan etalase, dan lain - lain. Prioritas domain adalah untuk kepentingan umum.
2. Zona yang diperuntukkan bagi tanda – tanda dan informasi yang relevan sebagai kontrol dan pergerakan kendaraan.
3. Zona reklame, khusus diperuntukkan bagi tanda – tanda berukuran besar. Dimana letaknyapun harus tidak mengganggu sirkulasi pedestrian.

B. Berdasarkan Keterkaitan Ruang dan Waktu.

Pengendalian tanda diatur menurut sifat komunikasi yang akan disampaikan kepada warga kota yaitu :

1. Bersifat langsung, dibedakan menurut tanda – tanda yang mengadung identitas usaha, lokasi serta barang dan jasa yang ditawarkan. Tanda – tanda tersebut mempunyai keterkaitan langsung dengan bangunan dan lingkungan setempat (keterkaitan ruang dan waktu).
2. Bersifat tak langsung, tanda ini bersifat pesan – pesan yang tidak mempunyai keterkaitan dengan kegiatan yang ada di dalam bangunan atau di lingkungan setempat.
3. Integrasi dengan bangunan dan landsekap, maksudnya untuk mendapatkan keselarasan *visual* dengan cara mencari tata letak yang sesuai dengan rancangan bangunannya. Bangunan disini tetap dominan sebagai unsure untuk berkomunikasi secara arsitektural. Tanda disini merupakan unsur pelengkap yang mudah dibaca sehingga memudahkan pengamat . Larangan untuk memasang tanda – tanda berukuran besar di lokasi yang memiliki “*vista*” yang dominan,

misalnya pada jalur pedestrian utama pada *square* dan taman juga merupakan langka untuk pengendalian.

4. Integrasi dengan elemen landscape, merupakan langkah untuk memperoleh kompromi antara pemasangan tanda dengan elemen landscape sehingga nilai estetika dapat dicapai. Caranya adalah dengan mendesain bentuk – bentuk khusus sehingga lampu jalan, kios kaki lima, lampu lalu lintas sekaligus juga berfungsi sebagai tanda yang berisi identitas lingkungan, iklan atau petunjuk jalan.
5. Kemudahan untuk dibaca, tanda – tanda yang dipasang harus mudah untuk dibaca. Untuk itu jenis huruf, ukuran huruf, spasi, jumlah kata, bahan, warna dan iluminasi kemudian cara memasang, jarak pandang, sudut pandang, dan kecepatan kendaraan merupakan aspek – aspek yang perlu dikendalikan.
6. Pemakaian simbol, sekarang ini mulai banyak dikenal pemakai simbol atau logo sebagai cara menyajikan tanda. Dengan melihat simbol atau logo pengamat dapat mengerti maksud sesuatu tanda tanpa harus dalam bentuk tulisan.

Peran aspek pengendalian *signage* adalah agar kehadirannya sesuai dengan fungsi dan perannya dalam lingkungan tersebut.

1.5.3.7 Persepsi Terhadap *Signage* (Penandaan)

Dalam menangkap suatu pesan / kesan, maka seseorang akan mempersepsikan apa yang ditangkap berdasarkan kemampuannya untuk mempersepsi suatu obyek tertentu. Persepsi pada dasarnya merupakan pengalaman tentang obyek, peristiwa, atau hubungan – hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan.¹⁴ Dalam menafsirkan pesan yang membentuk suatu persepsi ini sangat dipengaruhi oleh perhatian terhadap apa yang diamati. Adapun faktor – faktor pembentuk perhatian yang bersifat eksternal adalah : gerakan, kebaruan dan peluang.

¹⁴ Rahmad, Jalaludin, Dalam Rahayu, Yayuk Sri, Studi Arahana Penataan Papan Reklame Pada Pulau Jalan di Kolektor Sekunder Kawasan Pusat Kota Malang, (Tugas Akhir Jurusan Planologi. ITN Malang, 2005), hal. 19.

Dengan demikian, maka pemahaman tentang persepsi terhadap keputusan perancangan akan memegang peran yang sangat penting agar tidak terjadi kesalahan persepsi bagi penerima pesan. Selanjutnya perancang harus memahami persepsi lingkungan masyarakat pada suatu lokasi tertentu sehingga hasil perancangannya akan menjadi lebih baik.¹⁵

Salah satu tujuan pemasangan reklame pada lokasi yang strategis adalah untuk membangun kesan dan persepsi dalam jangka panjang, sehingga bila seseorang memiliki kebutuhan, maka orang tersebut cenderung terpresepsikan sesuai dengan apa yang paling sering dilihat, dirasakan atau diinformasikan. Pembentukan persepsi ini harus dilakukan seefektif mungkin dan harus menghindari kebingungan pengamat dari sisi fisik maupun psikologis¹⁶

Pada sisi lain pengenalan terhadap suatu lingkungan akan membentuk suatu rangkaian pengenalan terhadap suatu lingkungan akan membentuk suatu rangkaian pengalaman yang dapat membentuk suatu gambar tentang suatu wilayah. Apabila gambaran yang masih bersifat abstrak ini di proyeksikan secara spatial menghasilkan peta mental (*cognitive map*). Peta mental itu sendiri dipengaruhi oleh faktor – faktor : *organismic*, lingkungan, dan kultur. Berdasar kondisi tersebut maka setiap orang akan memiliki peta mental yang berada terhadap kondisi lingkungan yang sama¹⁷.

Gambaran yang diperoleh atas pengamatan tertentu yang membentuk suatu persepsi yang berbeda antar satu orang dengan orang yang lainnya. Walaupun demikian terhadap suatu kesamaan – kesamaan tertentu dalam mempresepsikan suatu lingkungan atau obyek. Apabila suatu tempat atau obyek tersebut dapat menjadi landmark.

Persepsi manusia terhadap tanda – tanda dipengaruhi beberapa faktor antara lain: kualitas penglihatan, kemampuan membaca, ingatan, kepekaan warna dan

¹⁵ Hariadi dan B. Setiawan, *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku* (Jakarta : Dirjen Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1995),hal.28.

¹⁶ (Hesselgren, Steven (1975), Dalam Rahayu, Yayuk Sri. *Studi Arahan Penataan Papan Reklame Pada Pulau Jalan di Kolektor Sekunder Kawasan Pusat Kota Malang* (Tugas Akhir Jurusan Planologi. ITN Malang,2005) hal. 20.

¹⁷ Kasali, Rhenald (1995), *Ibid*, hal 20.

sikap mental¹⁸. Persepsi dan respon pengamat terhadap pertandaan tersebut dipengaruhi faktor – faktor, yaitu :

A. Medan Penglihatan (*Normal Field of Vision*)

Hasil studi menunjukkan bahwa bidang normal atau kerucut pandangan persudut $\pm 60^\circ$ diluar sudut tersebut cenderung lebih sedikit detail – detail yang terlihat, kecuali menggerakkan kepala, sudut horizontal $\pm 30^\circ$. Bidang penglihatan terdiri dari bidang penglihatan berbentuk corong berbentuk 30° keatas dan 4° kebawah serta 65° kesamping, yang terlihat bentuk – bentuk keseluruhan dan bidang penglihatan umum.

B. Kejelasan Visual

Setiap pengamat mempunyai kemampuan yang berbeda untuk melihat dengan jelas. Jarak pandang yang efektif tidak lebih dari 46, meter. Hasil studi tentang jarak penglihatan siang dengan Snellen Eye Chart, untuk melihat dengan jelas maksimal ± 15 meter.

C. Rata – rata Pembacaan

Penentuan tinggi tulisan dipengaruhi oleh kecepatan kendaraan waktu untuk mengerti dan waktu untuk membaca. Variasi rata – rata pembacaan individual berkisar 125 – 500 – 600 kata – kata per menit. Ketinggian mata berdiri $\pm 1,7$ meter dan duduk $\pm 1,3$ meter serta mengemudi kendaraan $\pm 1,44$ meter.

D. Faktor Psikologis

Faktor psikologis yang berkaitan dengan hal – hal pengaruh yang berkenaan dengan macam tulisan / gambar terhadap latar belakang misalnya penggunaan huruf berwarna terang ada bayangan belang gelap, kurang dipengaruhi pantulan bayangan. Selain itu ialah pengaruh yang berkenaan dengan warna (*implication of colour*) dimana warna dapat digunakan sebagai identifikasi kedua atau penandaan suatu warna dapat memperkuat suatu penandaan, misalnya:

¹⁸ Follis, John, *Architectur Signing and Graphics* (1979), Ibid. hal 21.

warna merah yaitu dipakai sebagai latar belakang tanda berhenti yaitu untuk memperkuat tanda.

Dari berbagai uraian tersebut dapat dinyatakan bahwa reklame ruang luar adalah suatu bentuk promosi dengan cara menarik perhatian para pengamat yang sedang melakukan perjalanan pada jalur yang volume lalu lintasnya cukup padat dan menempatkannya di pinggir jalan, trotoar, taman, jalur hijau atau diatas bangunan dengan mempertimbangkan arah dan kecepatan arus lalu lintas, jangkauan pandang, medan penglihatan dan keselamatan.

1.5.3.8 *Signage* Sebagai Elemen Pembentuk Informasi dan Orientasi Kota

Signage sebagai elemen pembentuk informasi dan orientasi kota adalah *signage* mempunyai unsur pengenalan dalam suatu kota dan mengandung elemen pembentuk informasi kota, yaitu ¹⁹ :

A. Bentuk Fisik

Signage merupakan bentuk fisik yang dapat diamati dan mempunyai makna serta arti tertentu. Bentuk – bentuk khusus dalam keadaan tertentu dapat lebih efektif sebagai media informasi dan orientasi.

B. Keterkaitan dengan Unsur Perancangan Urban

Keberadaan *signage* tidak dapat lepas dari unsur perancangan urban. Misalnya keterkaitan dengan ruang terbuka kota yang juga berfungsi sebagai ruang komunikasi, menyebabkan fungsi *signage* sebagai media informasi dapat mencapai sasarannya.

1.5.3.9 Penataan Visual Kesatuan *Signage*/ Penandaan

Prinsip – prinsip kesatuan berkaitan dengan komposisi visual dalam perancangan yang diwujudkan dalam hubungan antara elemen – elemen kesatuan meliputi : tektur, warna, pengarahannya, proporsi, padat rongga, bentuk / wujud.²⁰

¹⁹ Danisworo, M, op. cit, hal. VI – 51.

²⁰ Smithies, Kw (1982), Principles of Design in Architecture, Dalam Xavier, Manuel da Costa, Penataan Koridor Jalan Kabupaten Malang Pada Jalur Malang – Batu Sebagai Penunjang Perjalanan Wisata (Tugas Akhir Jurusan Planologi, ITN Malang,2008), hal. 81 – 88.

A. Penonjolan

Penonjolan menimbulkan melalui suatu efek, baik warna, nada warna, maupun tekstur yang kelihatan yang paling menonjol dari elemen – elemen di sekelilingnya. Suatu penonjolan padat atas rongga atau sebaliknya perlu dibuat untuk menghindari semacam pertentangan yang cenderung merusak kesatuan. Sebuah bentuk dan wujud yang dominant dapat membantu menyatakan suatu rasa kesatuan. Kesatuan tidak dapat terwujud bila masih terdapat semacam dualisme atau salaing tumpang tindih dari elemen – elemen visual yang sama. Lebih lanjut unsure kesatuan ini juga dapat dicapai melalui pembentukan dengan bentuk geometris, dominasi dan sub ordinasi.

B. Harmoni / Proporsi

Merupakan aspek berikutnya dari hasil kesatuan. Harmoni warna berarti ditampilkannya warna – warna yang dihubungkan dengan mendekatkan satu dengan lain dalam suatu lingkaran warna. Harmoni pada pengarahannya dalam pengertian sederhana berarti sama arahnya. Dalam sebuah komposisi yang rumit, gaya – gaya pengarahannya timbul dari sejumlah besar bahan – bahan dan komponen – komponen, meskipun ada ruang ataupun dinding diantaranya, harus menghubungkan efek – efek pengarahannya yang ditimbulkan oleh suatu rancangan.

Proporsi pada dasarnya merupakan ukuran perbandingan dua atau lebih komposisi, terutama pada perancangan 3 dimensi. Pengulangan – pengulangan bentuk wujud dapat digunakan untuk menciptakan irama, suatu cara istimewa yang berfaedah dalam mengesankan harmoni.

C. Daya Hidup

Efek ini ditimbulkan oleh daya tarik rancangan visual yang tercapai terutama (meskipun tidak selalu) oleh kontras. Kontras warna, nada warna ataupun tekstur dari pengarahannya ataupun tekstur dari pengarahannya atau proporsi antara padat dan rongga, semuanya dapat menyebabkan monoton, jika terlalu banyak kontras atau terlalu banyak elemen – elemen

kontrasnya, akan merusak harmoni dan lebih condong dan melemahkan kesatuan.

D. Keseimbangan

Segi kesatuan yang terakhir adalah seimbang, pengertian keseimbangan bukan merupakan pengertian yang bisa dijumpai pada suatu persyaratan untuk pergerakan benda – benda, dibawah fungsi dan struktur, dibawah kestabilan yang menghadapkan kita pada suatu keseimbangan massa. Efek – efek keseimbangan yang lebih luas dapat menimbulkan dengan menimbang bobot visual yang efektif dari elemen – elemen dan penempatan benda padat dan rongga.

Berdasarkan signage/ penandaan untuk penataan reklame sesuai dengan lingkup penataan visual, maka dilihat dari.

- Aspek Penempatan, meyangkut lokasi pemasangan dalam kaitannya dengan sudut pandang/ medan penglihatan dan kejelasan visual reklame. Penilaian terhadap medan penglihatan dilakukan dengan mengamati suatu obyek dengan cara memandangi suatu obyek tanpa harus menggerakkan kepala.
- Aspek Fungsi dengan menata penonjolan, daya hidup dan keterbacaan dari reklame terpasang. Penataan yang akan dilakukan penonjolan elemen – elemen disekelilingnya seperti bentuk, padat atas rongga atau sebaliknya, keterbacaan signage/penandaan dari pesan yang dapat diterima oleh pengamat dengan melihat signage/ penandaannya.

1.5.4 Sirkulasi

1.5.4.1 Definisi Sirkulasi

Menurut *J.O. Simon dalam Landscape Architecture*, kinerja dari sirkulasi atau gerakan merupakan suatu studi tentang sifat gerakan.²¹ Sirkulasi atau gerakan dalam suatu kota adalah bentuk dari elemen-elemen yang terdiri dari jaringan jalan, pedestrian dan parkir. Kenyamanan dapat berkurang akibat dari sirkulasi

²¹ Hakim, Rustam dan Utomo, Hardi, *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap : Prinsip – Unsur dan Aplikasi Disain* (Jakarta : Bumi Aksara, 2004), hal. 117.

yang kurang baik, misalnya kurangnya kejelasan sirkulasi, tidak adanya hierarki sirkulasi, tidak jelasnya pembagian ruang antara sirkulasi pejalan kaki dan sirkulasi kendaraan, penggunaan fungsi ruang sirkulasi yang berbeda (misal trotoar dijadikan tempat berjualan) .

Untuk sebuah kenyamanan antara pengguna jalan baik pejalan kaki maupun pengguna kendaraan, maka sirkulasi / pergerakan dapat dibedakan menjadi dua, antara lain ²² :

A. Sirkulasi Kendaraan, secara hirarki dapat dibagi menjadi 2 (dua) jalur kendaraan, yakni :

1. Jalur distribusi, jalur untuk perpindahan lokasi (jalur cepat)
2. Jalur akses, jalur yang melayani hubungan jalan dengan pintu masuk bangunan.

Kedua jalur tersebut perlu dipisah untuk memperlancar lalu lintas. Fasilitas penunjang berupa rambu – rambu lalu lintas dan ruang parkir harus disesuaikan dengan ruang yang tersedia.

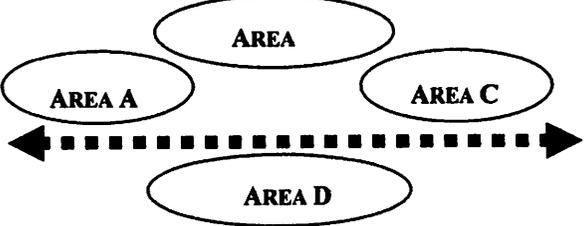
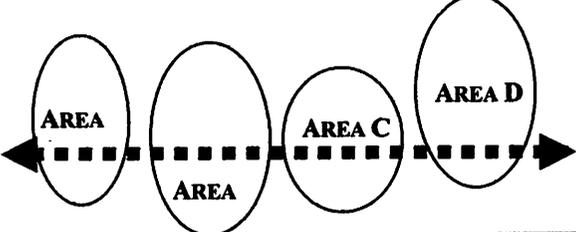
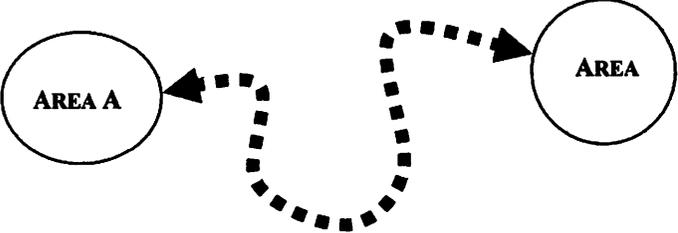
B. Sirkulasi manusia, dapat berupa pedestrian atau mall yang membentuk hubungan erat dengan *aktifitas* kegiatan di dalam tapak. Hal yang harus diperhatikan antara lain :

1. Lebar jalan
2. Pola lantai
3. Kejelasan orientasi
4. Lampu jalan, dan
5. Fasilitas penyeberangan.

Sistem sirkulasi sangat erat hubungannya dengan pola penempatan aktifitas dan penggunaan tapak, sehingga merupakan pergerakan dari ruang satu ke ruang yang lain. Hubungan jalur sirkulasi dengan ruang dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) macam. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 1.2

²² *ibid*, hal 186.

Tabel 1.2
Bentuk Hubungan Jalur Sirkulasi dengan Ruang

No	Hubungan jalur	Gambar Bentuk Hubungan Jalur
1	Jalur Lalu lintas “melalui antar ruang. Integritas masing-masing ruang kuat dan bentuk alur cukup fleksibel.	
2	Jalur “memotong” ruang, mengakibatkan terjadinya ruang gerak dan ruang diam.	
3	Jalur “berakhir” pada ruang. Lokasi ruang menentukan arah dan sering digunakan pada ruang bernilai fungsional atau simbolis.	

Sumber : Rustam Hakim dan Hardi Utomo, 2004.

1.5.4.2 Pola Sirkulasi

Dalam merencanakan pola sirkulasi jarang terlihat dari suatu focal point namun terealisasi dari beberapa titik pandang pergerakan manusia baik dengan kendaraan maupun dengan berjalan kaki. Lebih banyak pola sirkulasi akan menghasilkan lebih banyak titik pandang dan itu lebih menarik. Secara global pola sirkulasi dibagi tiga bagian, yaitu ²³ :

1. Pola *Grid Sistem*

Merupakan pola yang sangat mudah, cepat diterapkan serta merupakan pola yang baik untuk menghubungkan jaringan yang kompleks pada skala besar atau kecil.

²³ Salvira, Alfin Feel of The Land, (1995),

Sangat tanggap terhadap perkembangan serta perubahan. Segala pergerakan, aksesibilitas, dan komunikasi secara langsung dapat merupakan hirarki dari jalan dan susunannya juga sangat fleksibel dalam system transportasi baik searah maupun dua arah.

Esensial dari pola grid dapat menghubungkan secara langsung jaringan yang ada berupa sekuensial, memenuhi aturan hubungan yang ada.

2. Pola *Radial Sistem*

Mengarahkan arus lalu lintas menuju suatu pusat umum yang padat *aktifitas*, namun pusat tersebut dapat tumbuh sedemikian rupa sehingga sulit diatur, sehingga sistem ini tidak sefleksibel pola *grid*.

Merupakan jaringan yang berkesan “keluar” dari pusatnya. Sistem ini sangat sesuai untuk jaringan dari kesamaan sumber, misalnya kesamaan sistem kerja juga untuk unsur – unsur simbolik seperti tempat kerja.

Kualitas tiga dimensi terasa pada pola jalan miring dan melingkar. Perkembangan dari pola ini adalah pola bercabang yang sering dipakai pada pola perumahan.

3. Pola *Linear Sistem*

Merupakan pola garis lurus yang menghubungkan dua titik penting, cenderung mudah padat dan macet, sehingga sering menggunakan sistem Loop untuk mengatasi masalah tersebut.

Pola jalan lingkaran yang berbatasan dan bertemu dengan jalan sekunder. Pola jalan melingkar (*loop*) sekunder yang berasal dari jalan primer Sistem *culdesac* yang banyak diterapkan pada konsep perumahan memisahkan kendaraan dan pejalan kaki.

1.5.5 Parkir

Sejalan dengan perkembangan suatu kota, maka kebutuhan akan parkir juga semakin meningkat. Hampir semua aktifitas kegiatan di ruang terbuka memerlukan sarana tempat parkir. Kebutuhan akan tempat parkir dalam suatu perancangan tapak lansekap merupakan bagian dari prasarana lingkungan.

Filosofi parkir (*Barker, G. Parking, 1985 : 29*), menyatakan bahwa tempat parkir sebagai tempat pemberhentian kendaraan, harus tetap sedekat mungkin dengan tempat tujuan yang hendak dicapai. Idealnya dekat dengan pintu yang dilalui dan masih di dalam lingkup pencapaian si pemarkir.²⁴

Kendaraan tidak mungkin bergerak terus menerus, pada saatnya harus berhenti sementara atau berhenti lama (parkir), yaitu keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Ketiadaan fasilitas parkir (pelataran atau gedung) di kawasan tertentu dalam kota, menyebabkan jalan menjadi tempat parkir, yang berarti mengurangi lebar efektif jalan dan dengan sendirinya menurunkan kapasitas ruas jalan yang bersangkutan.

Setiap pelaku lalu lintas mempunyai kepentingan yang berbeda dan menginginkan fasilitas parkir sesuai dengan kepentingannya. Keinginan para pemarkir ini patut diperhatikan oleh penyediaan tempat parkir dalam merencanakan dan merancang fasilitas parkir. Selain itu, lokasi tempat parkir dengan tempat yang dituju harus berada dalam jarak yang dapat di jangkau dengan berjalan kaki, karena kebutuhan tempat parkir adalah fungsi dari kegiatan.²⁵

Tabel 1.3
Keinginan Akan Sarana Parkir

Pelaku Lalu Lintas	Keinginan
Perseorangan (Pemarkir)	Bebas, mudah mencapai tujuan
Pemilik Toko (Pemarkir)	Mudah bongkar muat, menyenangkan pembeli
Kendaraan Umum	Dikhususkan/terpisah supaya aman, untuk naik – turun penumpang mudah keluar masuk agar dapat menepati jadwal perjalanan.
Kendaraan Barang	Mudah bongkar – muat, bisa parkir berjejer bila perlu.
Kendaraan yang bergerak	Bebas parkir, tanpa hambatan.
Pengusaha Parkir (Pemarkir)	Parkir bebas, pelataran selalu penuh, frekwensi parkir tinggi.
Ahli Perilaku lintasan	Melayani setiap pengguna jalan, mengusahakan kelancaran lalu lintas.

Sumber : Warpani, S 1980: 161

²⁴ Danisworo, op. cit, hal. III – 32.

²⁵ Warpani, P. Suwardjoko, Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Bandung : ITB, 2002), hal. 123.

Beberapa pengertian mengenai tempat parkir, adalah sebagai berikut ²⁶ :

- A. Parkir adalah menghentikan mobil beberapa saat lamanya. (Poerwadarminta, 1984)
- B. Parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu yang lama atau sebentar tergantung pada kendaraan dan kebutuhannya. (Peraturan Lalu Lintas).
- C. Parkir adalah tempat menempatkan dengan memberhentikan kendaraan angkutan/ barang (bermotor maupun tidak bermotor) pada suatu tempat dalam jangka waktu tertentu. (Taju, 1996)
- D. Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. (Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jendral Perhubungan Darat).

Secara umum parkir dapat diartikan sebagai tempat pemberhentian, penyimpanan sementara, temuan antar dan pergantian moda kendaraan bermotor. Kedudukan hirarki parkir dalam suatu kota merupakan elemen terakhir dalam perancangann kota, yang penempatannya harus sedemikian rupa sehingga bangunan – bangunan yang mengelilinginya dan dampaknya terhadap lingkungan dapat dikurangi sebanyak mungkin. Selain itu parkir dapat diartikan sebagai perantara transportasi dengan pedestrian.

Perencanaan tempat parkir menurut Hamid Shirvani (*The Urban Design Process, 1985*) adalah ²⁷ :

- A. Struktur tempat parkir tidak boleh mengganggu *aktifitas* disekitarnya. Kegiatan di dukung oleh street level dan kualitas visual lingkungan.
- B. Pendekatan program penggunaan berganda, dalam arti memaksimalkan penggunaan tempat parkir dengan pelaku dan waktu yang berbeda secara simultan.
- C. Tempat parkir khusus. Dimana suatu perusahaan atau instansi memiliki sejumlah karyawan dengan kendaraannya sehingga memerlukan areal parkir tersendiri yang memadai.

²⁶ Hakim dan Utomo, op.cit., hal 15.

²⁷ Danisworo, op.cit, hal. III – 32.

- D. Tempat parkir di kawasan pinggiran kota yang dibangun oleh swasta dan pemerintah.

1.5.5.1 Penampilan Parkir

Penampilan parkir adalah penting bagi kelancaran dan kenyamanan fungsinya keindahan dan keamanan tempat parkir sendiri maupun lingkungan dan lancarnya pengaturan transportasi serta kejelasan struktur hubungan transportasi kota.²⁸

A. Peletakan Parkir

Traffic sudut 30°, 45°, 60°, dan 90° Peletakan mobil dalam tempat parkir dapat mengambil posisi dengan jalur

B. Dimensi Parkir

Tiga dasar ukuran bagi parkir yaitu : panjang dan lebar ukuran badan mobil, lebar jalan pencapaian, sudut antara badan mobil dengan pencapaian.

C. Elemen-elemen Parkir

Tanda-tanda meliputi petunjuk masuk dan keluar, batas-batas kendaraan parkir dan pengamannya (pengaman untuk traffic maupun untuk kendaraan misalnya tapak di lereng bukit).

1.5.5.2 Jenis Ruang untuk Tempat Parkir²⁹

A. Parkir Di Dalam Bangunan (*In door*)

Direncanakan di dalam bangunan, baik satu lantai maupun bertingkat/berlantai banyak. Berupa bangunan-bangunan : penggabungan parkir dengan kantor yang dilayani, penggabungan parkir dengan perbelanjaan yang dilayani, khusus dipergunakan untuk parkir.

Di negara-negara barat terdapat juga macam : parkir di dalam core bangunan, sirkulasi keatas dapat dilakukan *dengan sistem ramp, sistem elevator* barang terutama untuk parkir *dicore* bangunan, dapat pula dipakai

²⁸ Ibid, hal. III 38 – 39.

²⁹ Danisworo, op. cit. hal. III 36 – 38.

untuk bangunan khusus parkir berlantai banyak. Elevator dapat bergerak vertikal dan horizontal.

B. Parkir Di Luar Bangunan (*Out Door*)

Direncanakan diluar bangunan dan bersifat terbuka yaitu berupa parkir pinggir jalan dan juga merupakan perlimpahan dari atap-atap bangunan yang bisa digunakan sebagai lahan parkir.

1.5.5.3 Kriteria Tata Letak Parkir

Dalam penentuan tata letak parkir, mempunyai beberapa kriteria antara lain³⁰:

A. Parkir Terletak pada Muka Tapak yang Datar

Tempat parkir diusahakan berada pada permukaan yang datar. Apabila permukaan tanah asal mempunyai kemiringan, maka perlu dipikirkan penggunaan grading dengan sistem *cut and fill*. Lokasi permukaan yang datar pada area parkir dimaksudkan untuk menjaga keamanan kendaraan agar parkir dengan aman dan tidak menggelinding.

B. Penempatan parkir Tidak Terlalu Jauh dari Pusat Kegiatan

Hubungan pencapaian antar tempat parkir dengan bangunan atau tempat kegiatan diusahakan tidak terlalu jauh. Bila jarak antara tempat parkir dengan pusat kegiatan cukup jauh, maka diperlukan sirkulasi yang jelas dan terarah menuju area parkir.

Ditinjau dari penggunaannya. Tempat parkir terbagi atas berikut ini :

1. Parkir kendaraan beroda lebih dari 4 (empat), misalnya bus dan truk.
2. Parkir kendaraan beroda 4 (empat), misalnya sedan dan mini bus.
3. Parkir kendaraan beroda 3 (tiga), misalnya bemo dan motor sispan.
4. Parkir kendaraan beroda 2 (dua), misalnya sepeda dan sepeda motor.

³⁰ Hakim dan Utomo, op.cit, hal 152.

1.5.5.4 Kriteria Desain/ Perancangan Tempat Parkir

Ditinjau dari sudut perancangannya (desain) maka kriteria dan prinsip tempat parkir secara garis besar harus memperhatikan faktor berikut ³¹ :

- A. Waktu penggunaan dan pemanfaatan tempat parkir
- B. Untuk kegiatan yang berlangsung sepanjang waktu, maka tempat parkir perlu dilengkapi dengan penerangan yang cukup. Penerangan dapat mempergunakan lampu taman setinggi 2,00 meter ataupun penempatan lampu jalan merkuri.
- C. Banyaknya kebutuhan jumlah kendaraan untuk menentukan luas tempat parkir
- D. Luas tempat parkir disesuaikan dengan jumlah kendaraan yang hendak ditampung. Melalui jumlah kendaraan yang ditampung dapat diketahui perkiraan luas yang dibutuhkan.
- E. Ukuran dari jenis kendaraan yang akan ditampung
- F. Perhatikan standart dan ukuran dari jenis kendaraan yang hendak parkir.
- G. Mempunyai keamanan yang baik dan terlindung dari panas pancaran sinar matahari
- H. Untuk mengurangi panas sinar matahari di siang hari, tempat parkir sebaiknya diberikan tanaman peneduh di antara pembatas parkir. Pemilihan jenis tanaman dilakukakn dengan pertimbangan berikut :
 1. Tanaman berbentuk pohon atau perdu
 2. Tanaman cukup kuat, tidak mudah patah
 3. Tanaman tidak mengeluarkan getah yang dapat merusak cat kendaraan
 4. Tanaman mempunyai tajuk yang lebar dan cukup padat
 5. Tanaman mempunyai sistem perakaran yang tidak merusak perkerasan
 6. Tanaman tidak menggugurkan dahan dan ranting.

Contoh tanaman pohon untuk tempat parkir antara lain Biola cantik (*Ficus Benyamina*), Kiara payung (*Filicium desifiens*).

1. Cukup penerangan cahaya di malam hari

Di malam hari, tempat parkir mempunyai penerangan yang baik.

³¹ Hakim dan Utomo, op. cit, hal 155 – 156.

2. Tersedianya sarana penunjang parkir, misalnya tempat tunggu sopir, tempat sampah. Tempat parkir perlu dilengkapi tempat tunggu sopir. Pada tempat tertentu dilengkapi pula dengan pengeras suara untuk memanggil sopir. Karena tempat parkir merupakan area umum, maka diperlukan pula tempat gardu juga untuk penjaga keamanan.

1.5.5.5 Standart Penentuan Lokasi Parkir

Dalam menentukan luas ruang parkir di suatu tempat yang memiliki kegiatan tertentu seperti tempat perbelanjaan, perkantoran, rumah sakit dan lain-lain setiap luas areal yang tersedia membutuhkan ruang parkir yang berbeda antara kegiatan yang satu dengan kegiatan yang lainnya. Oleh karena itu agar sesuai dengan kebutuhan ruang parkir/sesuai dengan kapasitas diperlukan acuan dalam perencanaan parkir yaitu standar penentuan luas areal parkir. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 1.4

Tabel 1.4
Kriteria Kebutuhan Ruang Parkir Untuk Pusat Perbelanjaan atau Swalayan

No	Moda	Rentang Data yang Berlaku	Parkir yang Tersedia	
			Minimum	Maksimum
1.	Mobil Penumpang	LAT > 5000 m ² LAE > 4000 m ² PPK > Rp 1,4 juta		2 % LAT
2.	Sepeda	LAT > 5000 m ²	0,1 % LAT	
3.	Motor	LAE > 4000 m ² PPK > Rp 1,4 juta		

Sumber :Hasil Studi Ditjendat dan UGM.

Keterangan :

LAT : Luas Areal Total
LAE : Luas Areal Efektif
PPK : Pendapatan perkapita harga berlaku
ITT : Jumlah tempat tidur

1.5.5.6 Pengendalian Melalui Aspek Parkir

Bertitik tolak dari fungsi dan kaitan parkir dengan transportasi dan pedestrian maka aspek-aspek pengendalian parkir melalui ³²:

³² Danisworo, op.cit, hal III – 46.

A. Aspek fisik parkir (*hard ware*) yang meliputi:

Hubungannya dengan kemudahan pencapaian, diperlukan perencanaan struktur lokasi yang tak mengganggu aktifitas *street level* disekitarnya, kemudahan karena kelancaran transportasi akibat pengurangan kepadatan dengan pemindahan parkir pusat kota ke kawasan *sub-urban* dan pengaturan parkir di kawasan konservasi guna menghindari bahaya geseran kendaraan, jarak capai parkir ke tempat tujuan relatif tidak melelahkan, disesuaikan dengan pangaruh iklim lokal (tropis lembab). Penggunaan tempat parkir dengan program berganda, penyediaan tempat parkir khusus yang memadai bagi sopir penunggu di daerah sekitar parkir. Tempat parkir di kawasan pinggiran kota dalam sistem *park-ride* ditunjang frekwensi moda pengantar yang relatif tinggi, view bebas antara parkir dengan *entrance* bangunan tujuan, penyediaan elemen tanda-tanda yang memadai, penyediaan elemen pejalan kaki untuk pemisahan antara jalur kendaraan, yang fungsional baik bagi orang normal atau orang cacat.

B. Aspek Peraturan (*soft ware*).

Diperlukan masukan pertimbangan guna kelengkapan peraturan tentang pengelolaan perparkiran yang meliputi penyebaran/distribusi parkir dalam kaitan dengan transportasi dan pedestrian, dan penyesuaian-penyesuaian dengan budaya Indonesia (pengaruh iklim dan kebiasaan).

1.5.6 Pola Pemanfaatan Ruang dan Zoning

1.5.6.1 Pola Pemanfaatan Ruang

Pola pemanfaatan ruang yaitu bentuk hubungan antar berbagai aspek sumber daya manusia, sumber daya alam, sosial, budaya, ekonomi, teknologi, informasi, administrasi, pertahanan keamanan, fungsi lindung, budidaya, dan estetika lingkungan dimensi ruang dan waktu yang dalam kesatuan secara utuh menyeluruh serta kualitas membentuk tata ruang. Dalam UPR 92, bentuk pemanfaatan ruang yang menggambarkan ukuran, fungsi serta karakter kegiatan manusia atau kegiatan alam. Seperti pola pemanfaatan ruang daerah memberi

gambaran tentang pola lokasi, persebaran permukiman, tempat kerja, industri dan pertanian serta pola penggunaan lahan pedesaan dan perkotaan.³³

Ruang bentukan aktifitas manusia dapat berupa bentuk yang berbeda-beda. Kemudian bentuk-bentuk ruang tersebut dapat dikatakan sebagai pola ruang.

Terdapat tiga tipe dasar pola ruang. Dimana tiga tipe pola dasar tersebut meliputi:

A. Ruang terbatas tetap (*fixed-featured space*)

Ruang terbatas tetap dilingkupi oleh pembatas yang relatif tetap dan tidak mudah digeser, seperti dinding masif, jendela, pintu, atau lantai.

B. Ruang terbatas semi tetap (*semifixed-feature space*)

Adalah ruang yang pembatasnya bisa berpindah. Misalnya, ruang-ruang pameran yang dibatasi partisi dapat dipindahkan ketika dibutuhkan setting yang berbeda.

C. Ruang informal

Adalah ruang yang terbentuk pada waktu singkat, seperti ruang yang terbentuk ketika dua atau lebih orang berkumpul. Ruang ini bersifat tidak tetap (*non permanen*).³⁴

Menurut *Habraken, 1988* bahwa pola ruang merupakan suatu sistem ruang yang mencakup hirarki ruang, orientasi, hubungan antar ruang tersebut³⁵.

1.5.6.2 Zoning

Zoning telah merupakan istilah yang dikenal pertama kali di Amerika Serikat pada 1922, disebut *standard state zoning enabling act*. Sejak dikenalnya sampai tahun 1980-an sekarang ruang lingkup mengenai pengendalian zoning

³³ Kamus Tata Ruang, (Direktorat Jendral Cipta Karya Departemen Pekerjaan Umum dengan Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia, 1998), hal.85.

³⁴ Edward Hall, 1959 dalam Laurens, Joyce Marcella, *Arsitektur dan Perilaku Manusia* (PT Grasindo, Jakarta, 2005), hlm. 194.

³⁵ Asikin, Damayanti, *Skema Publik Privat Pada Keragaman Pola Spasial., Studi Kasus Rumah Tinggal di Daerah Pengaliran Sungai Brantas*, *Jurnal Ruas* Vol 1 No 2 Desember 2003. (Jurusan Arsitektur dan Program Studi PWK Universitas Brawijaya, 2003), hal. 77.

telah banyak mengalami perkembangan dalam produk yang diatur dalam ketentuan zoning³⁶.

Tujuan Zoning lebih menjamin perwujudan kualitas bentuk lingkungan terbangun sesuai dengan tujuan rencana, serta menjamin syarat – syarat penghunian kota / daerah dari segi kesehatan, keamanan dan ketentraman umum penduduk kota³⁷.

Pada zoning massa meliputi porsi – porsi ruang baik untuk massa bangunan, ruang luar berupa taman, parkir, dsb. Dalam zoning harus dihindari adanya ruang yang kosong ataupun ruang yang tidak bermakna sehingga dapat menimbulkan kebocoran ruang (*Weste Of Space*)³⁸.

Aturan zoning tentang konsep massa bangunan terutama dimaksudkan untuk :

- A. Menata keteraturan bangunan dan kesesuaian visual yang kontekstual dengan sifat – sifat khas lingkungan.
- B. Pengendalian atas koridor udara untuk mengatur masukan cahaya matahari dan ruang – ruang yang cukup bagi sirkulasi udara, melalui ketentuan *setback* dari bagian – bagian bangunan.
- C. Ampelop massa bangunan, untuk memberi panduan kepada perancang tentang batas – batas maksimum pembangunan ketentuan pemberian bonus.
- D. Perwujudan ruang dan massa yang menunjang jaringan pergerakan (*Linkages*)

Hirarki pada ruang luar dapat dibagi menjadi 4 empat bagian antara lain³⁹:

- A. *Public Space* : Jalan utama, taman – taman diantara dan disekeliling jalan dimana semua orang bisa memakai. Contohnya seperti boulevard monument perjuangan.
- B. *Semi Public Space* : Jalan masuk ke tapak, taman yang ada di depan / di tepi tapak bagian luar dimana penghuni bisa menggunakannya tetapi tidak

³⁶ Salvira, op.cit.

³⁷ Danisworo, op.cit. hal. II – 15.

³⁸ Salvira, op.cit.

³⁹ Salvira, op.cit

semua orang bisa memakainya. Contohnya jalan lintas, taman – taman bagian tepi luar bangunan.

- C. *Semi Privat Space* : Berupa taman – taman kecil diantara bangunan (space between building), ruang luar bersama, pedestrian bagian dalam dimana digunakan khusus untuk warga/ penghuni kompleks bangunan.
- D. *Private Space* : Taman berupa halaman, inner – court, patio – pation yang memang hanya dinikmati oleh penghuni perbangunan saja.

1.6 Landasan Penelitian

Berdasarkan tinjauan pustaka di atas, maka pendekatan yang dilakukan dalam penelitian akan mengambil beberapa definisi dan teori yang akan digunakan. Hal tersebut berguna untuk mempermudah penelitian yang dilakukan.

1.6.1 Pemanfaatan Ruang dan Pola Ruang

Pola pemanfaatan ruang yaitu bentuk hubungan antar berbagai aspek sumber daya manusia, sumber daya alam, sosial, budaya, ekonomi, teknologi, informasi, administrasi, pertahanan keamanan, fungsi lindung, budidaya, dan estetika lingkungan dimensi ruang dan waktu yang dalam kesatuan secara utuh menyeluruh serta kualitas membentuk tata ruang. Dalam UPR 92, bentuk pemanfaatan ruang yang menggambarkan ukuran, fungsi serta karakter kegiatan manusia atau kegiatan alam. Seperti pola pemanfaatan ruang daerah memberi gambaran tentang pola lokasi, persebaran permukiman, tempat kerja, industri dan pertanian serta pola penggunaan lahan pedesaan dan perkotaan.⁴⁰

Ruang bentukan *aktifitas* manusia dapat berupa bentuk yang berbeda-beda. Kemudian bentuk-bentuk ruang tersebut dapat dikatakan sebagai pola ruang.

Terdapat tiga tipe dasar pola ruang. Dimana tiga tipe pola dasar tersebut meliputi:

⁴⁰ Kamus Tata Ruang ,op.cit, hal. 85.

A. Ruang terbatas tetap (*fixed-featured space*)

Ruang terbatas tetap dilingkupi oleh pembatas yang relatif tetap dan tidak mudah digeser, seperti dinding masif, jendela, pintu, atau lantai.

B. Ruang terbatas semi tetap (*semifixed-feature space*)

Adalah ruang yang pembatasnya bisa berpindah. Misalnya, ruang-ruang pameran yang dibatasi partisi dapat dipindahkan ketika dibutuhkan setting yang berbeda.

C. Ruang informal

Adalah ruang yang terbentuk pada waktu singkat, seperti ruang yang terbentuk ketika dua atau lebih orang berkumpul. Ruang ini bersifat tidak tetap (*non permanen*).⁴¹

Menurut *Habraken, 1988* bahwa pola ruang merupakan suatu sistem ruang yang mencakup hirarki ruang, orientasi, hubungan antar ruang tersebut

1.6.2 Elemen *Signage*

Signage adalah sesuatu yang secara fisik menginformasikan pesan – pesan tertentu pada masyarakat kota berupa tulisan, gambar, lambang dan bendera. Tanda berfungsi secara khusus sebagai informasi dan dalam keadaan tertentu juga berfungsi sebagai orientasi terhadap lingkungan.

Penilaian reklame dapat dibedakan menurut sifat pemasangannya, yaitu bersifat sementara maupun bersifat tetap. Pemasangan yang sementara antara lain poster, umbul, umbul, balon udara. Sedangkan yang bersifat tetap seperti, reklame neon sign, reklame kontrukksi/billboard, reklame temple.

Peletak tanda dibedakan menurut jenis dan peruntukannya. Dimana tata letak tanda – tanda tersebut dibagi menurut zona – zona, yaitu :

- A. Zona Pedestrian (identifikasi), untuk tanda berbentuk kecil, orientasi bagi pedestrian supaya mudah mengenali bangunan, rancangan etalase, dan lain - lain. Prioritas domain adalah untuk kepentingan umum.
- B. Zona yang diperuntukkan bagi tanda – tanda dan informasi yang relevan sebagai kontrol dan pergerakan kendaraan.

⁴¹ Edward Hall, 1959 dalam Laurens, Joyce Marcella, op.cit, hal.194.

C. Zona reklame, khusus diperuntukkan bagi tanda – tanda berukuran besar. Dimana letaknya pun harus tidak mengganggu sirkulasi pedestrian.

Berdasarkan signage/ penandaan untuk penataan reklame sesuai dengan lingkup penataan visual, maka dilihat dari.

- A. Aspek Penempatan, meyangkut lokasi pemasangan dalam kaitannya dengan sudut pandang/ medan penglihatan dan kejelasan visual reklame. Penilaian terhadap medan penglihatan dilakukan dengan mengamati suatu obyek dengan cara memandangi suatu obyek tanpa harus menggerakkan kepala.
- B. Aspek Fungsi dengan menata penonjolan, daya hidup dan keterbacaan dari reklame terpasang. Penataan yang akan dilakukan penonjolan elemen – elemen disekelilingnya seperti bentuk, padat atas rongga atau sebaliknya, keterbacaan signage/penandaan dari pesan yang dapat diterima oleh pengamat dengan melihat signage/ penandaannya.

1.6.3 Elemen Sirkulasi dan Parkir

Menurut *J.O. Simon dalam Landscape Architecture*, kinerja dari sirkulasi atau gerakan merupakan suatu studi tentang sifat gerakan⁴². Sirkulasi atau gerakan dalam suatu kota adalah bentuk dari elemen-elemen yang terdiri dari jaringan jalan, pedestrian dan parkir. Kenyamanan dapat berkurang akibat dari sirkulasi yang kurang baik, misalnya kurangnya kejelasan sirkulasi, tidak adanya hierarki sirkulasi, tidak jelasnya pembagian ruang antara sirkulasi pejalan kaki dan sirkulasi kendaraan, penggunaan fungsi ruang sirkulasi yang berbeda (misal trotoar dijadikan tempat berjualan).

Untuk sebuah kenyamanan antara pengguna jalan baik pejalan kaki maupun pengguna kendaraan, maka sirkulasi / pergerakan dapat dibedakan menjadi dua, antara lain :

- A. Sirkulasi Kendaraan, secara hirarki dapat dibagi menjadi 2 (dua) jalur kendaraan, yakni :

⁴² Hakim dan Utomo, op.cit, hal 117.

1. Jalur distribusi, jalur untuk perpindahan lokasi (jalur cepat)
2. Jalur akses, jalur yang melayani hubungan jalan dengan pintu masuk bangunan.

Kedua jalur tersebut perlu dipisah untuk memperlancar lalu lintas. Fasilitas penunjang berupa rambu – rambu lalu lintas dan ruang parkir harus disesuaikan dengan ruang yang tersedia.

B. Sirkulasi manusia, dapat berupa pedestrian atau mall yang membentuk hubungan erat dengan *aktifitas* kegiatan di dalam tapak. Hal yang harus diperhatikan antara lain :

1. Lebar jalan
2. Pola lantai
3. Kejelasan orientasi
4. Lampu jalan, dan
5. Fasilitas penyebrangan.

Sistem sirkulasi sangat erat hubungannya dengan pola penempatan aktifitas dan penggunaan tapak, sehingga merupakan pergerakan dari ruang satu ke ruang yang lain. Hubungan jalur sirkulasi dengan ruang dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) macam, yaitu :

1. Jalur Lalu lintas “ melalui antar ruang. Integritas masing-masing ruang kuat dan bentuk alur cukup fleksibel.
2. Jalur “ memotong” ruang, mengakibatkan terjadinya ruang gerak dan ruang diam.
3. Jalur “berakhir” pada ruang. Lokasi ruang menentukan arah dan sering digunakan pada ruang bernilai fungsional atau simbolis.

Sesuai dengan filosofi parkir (*Baker, 1958 :29*)⁴³, bahwa tempat parkir sebagai tempat peberhentian kendaraan, harus tetap sedekat mungkin dengan tujuan yang hendak dicapai. Idealnya dekat dekat dengan pintu yang dilalui dan masih dalam lingkup pencapaian si permarkir.

⁴³ Danisworo, op.cit. hal III – 32.

Menurut *Hamid Sirvani (1985)*, dalam perencanaan sebuah tempat parkir harus memperhatikan⁴⁴ :

- A. Struktur tempat parkir tidak boleh mengganggu *aktifitas* di sekitarnya dan lebih baik lagi apabila dapat mendukung kegiatan street level serta menambah kualitas visual lingkungan.
- B. penampilan parkir, yang berperan penting bagi kelancaran dan kenyamanan fungsinya, keindahan dan keamanan tempat parkir di kawasan pusat kota dengan memperhatikan aspek peletakan parkir, dimensi parkir serta elemen pendukung parkir. Berkaitan dengan studi ini, hal yang akan dikaji dalam bentuk penampilan parkir antara lain⁴⁵ :

1. Peletakan Parkir

Traffic sudut 30°, 45°, 60°, dan 90° Peletakan mobil dalam tempat parkir dapat mengambil posisi dengan jalur

2. Dimensi Parkir

Tiga dasar ukuran bagi parkir yaitu : panjang dan lebar ukuran badan mobil, lebar jalan pencapaian, sudut antara badan mobil dengan pencapaian.

3. Elemen - elemen Parkir

Tanda-tanda meliputi petunjuk masuk dan keluar, batas-batas kendaraan parkir dan pengamannya (pengaman untuk traffic maupun untuk kendaraan misalnya tapak di lereng bukit).

Dalam penentuan tata letak parkir, mempunyai beberapa kriteria antara lain⁴⁶:

1. Parkir Terletak pada Muka Tapak yang Datar

Tempat parkir diusahakan berada pada permukaan yang datar. Apabila permukaan tanah asal mempunyai kemiringan, maka perlu dipikirkan penggunaan grading dengan sistem cut and fill. Lokasi permukaan yang datar pada area parkir dimaksudkan untuk menjaga

⁴⁴ *ibid.* hal III – 32.

⁴⁵ hal III – 39.

⁴⁶ Hakim dan Utomo, *op.cit.*, hal 152.

keamanan kendaraan agar parkir dengan aman dan tidak menggelanding.

2. Penempatan parkir Tidak Terlalu Jauh dari Pusat Kegiatan
Hubungan pencapaian antar tempat parkir dengan bangunan atau tempat kegiatan diusahakan tidak terlalu jauh. Bila jarak antara tempat parkir dengan pusat kegiatan cukup jauh, maka diperlukan sirkulasi yang jelas dan terarah menuju area parkir.

Ditinjau dari penggunaannya. Tempat parkir terbagi atas berikut ini :

1. Parkir kendaraan beroda lebih dari 4 (empat), misalnya bus dan truk.
2. Parkir kendaraan beroda 4 (empat), misalnya sedan dan mini bus.
3. Parkir kendaraan beroda 3 (tiga), misalnya bemo dan motor sipan.
4. Parkir kendaraan beroda 2 (dua), misalnya sepeda dan sepeda motor.

1.6.4 Rumusan Variabel dan Definisi Operasional

Dari beberapa definisi dan tinjauan penelitian yang digunakan seperti di atas, dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa variabel dalam penelitian ini. Adapun rumusan variabel yang menyangkut penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 1.5

Tabel 1.5
Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

Konsep	Variabel	Definisi Operasional
Pemanfaatan Ruang dan Pola Ruang	Jenis Pemanfaatan Ruang	Jenis penggunaan ruang yang ada pada Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan berdasarkan kegunaannya seperti : <ul style="list-style-type: none"> • Ruang untuk rumah • Ruang untuk rumah dan tempat produksi • Ruang untuk rumah, tempat produksi, dan tempat penjualan • Ruang untuk tempat produksi • Ruang untuk tempat penjualan • Ruang untuk tempat produksi dan penjualan
	Pola Ruang	Orientasi hubungan antar ruang yang ada pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, yang dapat dilihat dari jenis pemanfaatan ruang dan pola pergerakan, kemudian dapat membentuk dan membagi suatu zona ruang

Bersambung...

Lanjutan...

		pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.
Memperkuat Karakter Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan	Elemen <i>Signage</i> a. Jenis <i>Signage</i>	Jenis tanda - tanda yang bersifat tetap, seperti, baliho, neon sign, penanda temple. Dan tanda tanda yang bersifat tidak tetap, seperti umbul – umbul, poster
	b. Letak <i>Signage</i>	Peletakan <i>signage</i> yang berada pada zona pedestrian, zona reklame, zona sebagai kontrol pergerakan kendaraan.
	c. Dimensi Fisik <i>Signage</i>	Ukuran tinggi, panjang dan lebar pada <i>signage</i>
	Elemen Sirkulasi dan Parkir 1. Sirkulasi a. Pejalan Kaki b. Kendaraan	Pergerakan pejalan kaki (manusia) dan kendaraan yang berada pada kawasan, seperti jalur gerak yang dipakai bagi kendaraan dan manusia yang mempunyai hubungan erat <i>aktifitas</i> di dalam kawasan.
	2. Parkir a. Jenis Ruang Parkir	Ruang parkir kendaraan yang berada dalam bangunan (on street parking) atau di luar bangunan (off street parking)
	b. Letak Parkir	Letak parkir dengan mengambil posisi dengan jalur traffic, seperti sudut 30°, 45°, 60°, 90°.
	c. Penggunaan tempat parkir	Tempat parkir yang digunakan untuk kendaraan roda dua atau kendaraan roda empat.

Sumber : Hasil Rumusan Variabel

1.7 Metode Penelitian

Penelitian yang dilakukan dibagi menjadi dua tahap yaitu, tahap pengumpulan data dan tahap penganalisaan data yang telah didapat. Mengenai penjabaran metode penelitian yang dimaksud akan dijelaskan seperti di bawah ini.

1.7.1 Metode Pengumpulan Data

Metode survey dilakukan untuk mendapat gambaran yang jelas mengenai kondisi yang ada di lapangan melalui survey dan menggabungkannya dengan data yang diperoleh dari instansi dan teori-teori yang ada.

1.7.1.1 Survey Primer

Survey primer atau survey lapangan dilakukan untuk mendapatkan informasi tentang kondisi dan permasalahan yang terjadi di wilayah studi. Survey primer terdiri dari :

A. Observasi Lapangan

Observasi lapangan dilakukan untuk mengamati kondisi yang ada secara langsung sehingga diperoleh data-data baik berupa data eksisting kondisi fisik maupun masalah yang ada di wilayah studi. Adapun cara yang digunakan adalah :

- Observasi yang dilakukan dalam studi ini antara lain pemanfaatan ruang, pola pergerakan, pola ruang, elemen *signage* antara lain jenis *signage*, peletakan dan dimensi fisiknya. Selanjutnya dilakukan pengamatan tentang elemen parkir, yang meliputi penandaan parkir, tata letak parkir, kapasitas parkir, dan dimensi fisik parkir yang ada pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.
- Melakukan observasi dari hari Senin sampai Hari Minggu selama dua minggu dari pagi dimana Toko – toko penjual hasil produksi keripik tempe mulai dibuka sampai malam saat toko akan ditutup. Yang mendasari pemilihan waktu ini untuk mengetahui bagaimana perbedaan tingkat pengunjung pada hari biasa dan libur. Hari biasa atau hari kerja diasumsikan pada hari Senin sampai Jum'at dan hari libur Sabtu sampai Minggu. Sehingga akan dapat dilakukan perancangan yang sesuai dengan tingkat kebutuhan dan aktifitas yang terjadi pada kawasan tersebut.

B. Dokumentasi

Dokumentasi ini dapat berupa foto-foto maupun sketsa untuk menggambarkan kondisi yang ada di wilayah studi mengingat studi ini bertema

perancangan. Hasil dari pengambilan gambar ini digunakan sebagai pertimbangan dalam menentukan desain yang disesuaikan dengan wilayah studi secara tepat.

C. Wawancara

Teknik ini juga dilakukan untuk memperoleh data primer, kepada nara sumber yang memiliki keterkaitan dengan penelitian ini yaitu pengunjung, para pengguna fasilitas parkir dan para pengguna jalan dalam hal ini pejalan kaki, maupun masyarakat yang ada di dalamnya. Teknik wawancara ini berguna untuk mengetahui karakteristik, aspirasi pengunjung, pengguna fasilitas parkir, pejalan kaki. Teknik wawancara ini berguna untuk mengetahui aspirasi pengunjung dan karakteristik pemanfaatan ruang parkir yang dapat digunakan untuk pembuatan alternatif perancangan elemen signage, sirkulasi dan parkir pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan untuk memperkuat karakter kawasan

D. Pengambilan Sampel

Metode sampling adalah suatu metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mencatat/menelidiki sebagian kecil (individu, elemen) dari populasi (obyek, gejala, peristiwa). Sebagian kecil yang diselidiki dinamakan sampel, sedangkan metodenya dinamakan sampling. Adapun metode pengambilan sample ini menggunakan *Simple Random Sampling/* Sampel Random Sederhana. Metode Jumlah responden yang diambil untuk pedagang dan pengunjung dengan menggunakan rumus statistic berikut .⁴⁷

$$n = \frac{N}{N(d)^2 + 1}$$

Keterangan :

n = Sampel

N = Populasi

d = Derajat Kebebasan

⁴⁷ Sarwono, Jonathan , Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif (Graha Ilmu, 2006), hal. 114 – 120.

- Pengambilan Sampel Pedagang

$$n = \frac{25}{25(0,1)^2 + 1}$$

$$n = \frac{25}{1,25} = 20$$

Jumlah Sample Pedagang (Pemilik Toko) adalah 20 orang

- Pengambilan Sampel Pengunjung

Asumsi pengunjung 25 orang x 25 toko = 625

$$n = \frac{625}{625(0,1)^2 + 1}$$

$$n = \frac{625}{7,25} = 86 \text{ orang}$$

Jumlah Sample Pengunjung adalah 86 orang

1.7.1.2 Survey Sekunder

Survey sekunder dilakukan dengan pencarian data pada instansi serta menggunakan literatur-literatur ataupun teori-teori yang pernah diajarkan sebagai acuan dalam proses analisa. Selain itu dari survey ini akan sangat membantu dalam memperoleh data di lapangan. Studi literatur yang digunakan dalam studi ini adalah yang berkaitan dengan elemen urban design sebagai teori perancangan.

1.7.2 Metode Analisa

Setelah melakukan survey primer dan sekunder serta melalui proses pengumpulan data, maka dilakukan penganalisaan dari hasil pengamatan berdasarkan teori - teori yang berkaitan dengan perancangan, khususnya Perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan yang difokuskan pada perancangan sirkulasi, parkir dan *signage*/penandaan.

Pendekatan analisis yang digunakan dalam studi ini adalah pendekatan analisis deskriptif kualitatif dan evaluatif kuantitatif. Analisa kualitaitaif dalam suatu penelitian digunakan apabila data penelitian yang diangkat di lapangan adalah juga memiliki sifat – sifat kualitaitaif. Hal ini dapat dilihat dari bagaimana

struktur, variabel penelitian dan tujuan penelitian yang mesti dicapai. Analisis data kualitatif sebenarnya bertumpu pada strategi deskriptif kualitatif maupun verifikasi kualitatif. Penggunaan data deskriptif kualitatif dimulai dari analisis data yang terhimpun dari suatu penelitian, kemudian bergerak ke arah pembentukan ke arah pembentukan kesimpulan kategoris atau ciri – ciri umum. Analisa Evaluatif Kuantitatif untuk menentukan analisa evaluasi parkir, dengan menghitung optimalisasi daya tampung parkir. Adapun analisa yang digunakan dalam metode deskriptif kualitatif ini meliputi :

A. Analisa Pemanfaatan Ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan

Analisa Pemanfaatan ruang kawasan ini akan mengkaji 3 (tiga) analisa, antara lain analisa aktifitas kawasan, analisa hubungan antar ruang kawasan, dan analisa zona kawasan. Hasil dari masing – masing analisa pemanfaatan ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan ini akan menghasilkan karakter pemanfaatan ruang yang ada pada kawasan tersebut sebagai penunjang untuk perancangan pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan. Tahap awal analisa ini yaitu, dengan menganalisa aktifitas kawasan, dimana nanti analisa ini akan mengetahui bagaimana orientasi ruang yang ada pada kawasan. Tahap berikutnya analisa hubungan antar ruang, analisa ini akan menilai hubungan antar ruang yang ada pada kawasan. Tahap selanjutnya yaitu analisa zona. Pada analisa ini akan membagi zona kawasan dengan melihat orientasi aktifitas yang ada di kawasan dan keterkaitan ruang antara kawasan tersebut. Dari hasil tersebut maka dapat membagi suatu zona yang berdasarkan karakternya sebagai dasar untuk melakukan perancangan *signage/* penandaan, sirkulasi dan parkir. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 1.6.

Tabel 1.6
Analisa Pemanfaatan Ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan

Jenis Analisis	Analisa	Cara Menganalisa	Hasil
Kualitatif	1. Analisa Aktifitas Kawasan	Menggambarkan aktifitas pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, untuk mengetahui fungsi dari setiap ruang yaitu fungsi utama dan fungsi pendukung.	Orientasi Ruang pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan., yaitu ruang utama dan pendukung.
	2. Analisa Hubungan Antar Ruang	Tiap ruang yang ada pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan dikaji dengan menilai keterkaitan satu ruang dan ruang lainnya yang ada didalam kawasan tersebut.	Keterkaitan antar ruang kuat, sedang dan lemah
	3. Analisa Zona di Kawasan	Dari dua analisa sebelumnya ,kemudian dilakukan pembagian zona berdasar orientasi ruang dan keterkaitan antar ruang dalam kawasan	Pembagian zona dan karakter tiap zona kawasan. Zona yang ada terbagi dua, yaitu utama dan pendukung.

Sumber : Hasil Rumusan Analisa

B. Analisa Perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan

Analisa perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan ini akan mengkaji 3 analisa, antara lain analisa sirkulasi, analisa parkir dan analisa *signage* atau penandaan. Pada analisa sirkulasi akan mengkaji mengenai jalur pergerakan kendaraan dan pergerakan pejalan kaki untuk menentukan perancangan sirkulasi. Selanjutnya analisa parkir akan mengkaji mengenai larangan parkir dan selanjutnya dilakukan perhitungan optimisasi parkir untuk mengetahui daya tampung parkir dan sudut parkir yang sesuai dengan kawasan. Dan analisa berikutnya adalah analisa *signage/* penandaan. Analisa ini dengan mengkaji penilaian *signage/* penandaan dari segi keamanan, penempatan, dan fungsi. Perancangan masing –

masing elemen tersebut akan dirancang sesuai dengan karakter pemanfaatan ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 1.7.

Tabel 1.7
Analisa Perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan

Jenis Analisis	Analisa	Cara Menganalisa	Hasil
Kualitatif	1. Analisa Sirkulasi	Menggambarkan sistem sirkulasi/ pergerakan kendaraan dan pejalan kaki yang ada pada lokasi studi.	Orientasi Sirkulasi/ pergerakan kendaraan dan pejalan kaki.
Evaluatif Kuantitatif	2. Analisa Perparkiran	<ul style="list-style-type: none"> Dengan cara menganalisa larangan parkir, yaitu pada tempat penyebrangan pejalan kaki, keluar – masuk pekarangan/gang, tikungan/persimpangan, dan jalan sempit. Melakukan perhitungan optimalisasi parkir berdasarkan tingkat kenyamanan. Setelah melakukan perhitungan optimalisasi parkir berdasarkan tingkat kenyamanan, kemudian mengitung daya tampung parkir 	Optimalisasi daya tampung dan sudut parkir yang sesuai dengan kawasan.
	3. Analisa <i>Signage</i> /Penandaan	Dengan melakukan penilaian pada segi penempatan dan fungsi.	Nilai <i>Signage</i> dari segi penempatan dan fungsi pada tiap lokasi yaitu lokasi A, B, C. Sebagai pertimbangan perancangan <i>signage</i> / penandaan untuk menunjukkan sebuah Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.

Sumber : Hasil Rumusan Analisa

Kriteria penilaian *signage*/ penandaan pada segi penempatan dan fungsi dapat dilihat pada tabel 1.9 – 1.11.

Tabel 1.8
Penilaian Penempatan Medan Penglihatan

No	Kriteria Medan Penglihatan	Penilaian
1.	Pada jarak < 46,5 m penandaan reklame/ spanduk masuk dalam bingkai.	Baik
2.	Pada jarak < 46,5 m penandaan reklame/ spanduk sebagian masuk dalam bingkai	Sedang
3.	Pada jarak > 46,5 m penandaan reklame/ spanduk diluar bingkai	Buruk

Sumber : Manuel Da Costa Xavier, Tugas Akhir Jurusan Planologi, ITN Malang, 2008

Tabel 1.9
Penilaian Penempatan Kejelasan Visual

No	Kriteria Kejelasan Visual	Penilaian
1.	Pada jarak < 46,5 m tidak terhalang dan mengarah kepada pengamat	Baik
2.	Pada jarak < 46,5 m sebagian terhalang dan mengarah kepada pengamat	Sedang
3.	Pada jarak > 46,5 m terhalang dan tidak mengarah kepada pengamat.	Buruk

Sumber : Manuel Da Costa Xavier, Tugas Akhir Jurusan Planologi, ITN Malang, 2008

Tabel 1.10
Penilaian Fungsi Penonjolan Penandaan

No	Kriteria Penonjolan Penandaan	Penilaian
1.	Penonjolan menghasikan kesatuan	Baik
2.	Penonjolan kurang menghasilkan kesatuan	Sedang
3.	Penonjolan tidak menghasilkan kesatuan	Buruk

Sumber : Manuel Da Costa Xavier, Tugas Akhir Jurusan Planologi, ITN Malang, 2008

Tabel 1.11
Penilaian Fungsi Keterbacaan Penandaan

No	Kriteria Keterbacaan Penandaan	Penilaian
1.	Seluruhnya terbaca	Baik
2.	Sebagian terbaca	Sedang
3.	Sebagian Kecil terbaca	Buruk

Sumber : Manuel Da Costa Xavier, Tugas Akhir Jurusan Planologi, ITN Malang, 2008

1.8 Kerangka Pikir

Kerangka pikir merupakan suatu proses pemikiran dalam Perancangan Elemen Signage Sirkulasi dan Parkir Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan Untuk Memperkuat Karakter Kawasan dari tahap awal pengambilan tema sampai hasil akhir dari proses perancangan yang akan dilakukan. Kerangka pikir dalam perancangan ini dapat dilihat pada diagram 1.1.

1.9 Rencana Pembahasan

Secara keseluruhan pembahasan dalam Tugas Akhir ini terdiri dari 4 (empat) bab. Secara ringkas tiap babnya adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan, sasaran, lingkup studi, tinjauan pustaka, landasan penelitian dan variabel amatan, metode penelitian, kerangka pikir, serta sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN KEBIJAKAN DAN GAMBARAN UMUM SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN MALANG

Bab ini akan memuat tentang gambaran umum Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, antara lain kebijakan yang berkaitan dengan Industri Keripik Tempe Sanan dan tinjauan eksisting kawasan yang berkaitan dengan sirkulasi, parkir dan *signage/* penandaan.

BAB III ANALISA PERANCANGAN SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN

Bab ini dibahas mengenai analisa Perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, yaitu analisa pemanfaatan ruang kawasan dan analisa perancangan kawasan yang mengkaji perancangan sirkulasi, parkir, dan *signage/* penandaan.

1.8 Kerangka Pikir

Kerangka pikir merupakan suatu proses penelitian dalam Pengembangan Sistem Sinyal Sirkulasi dan Parkir Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempa Suman Untuk Meningkatkan Karakter Kawasan dan tahap awal pengumpulan data sampai hasil akhir dari proses perencanaan yang akan dilakukan. Kerangka pikir dalam perencanaan ini dapat dilihat pada diagram 1.1.

1.9 Rencana Pembahasan

Secara keseluruhan pembahasan dalam Tugas Akhir ini terdiri dari 4 (empat) bab. Secara ringkas tiap babnya adalah sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang latar belakang, permasalahan masalah, tujuan, sasaran, lingkup studi, tinjauan pustaka, landasan penelitian dan variabel-variabel metode penelitian. Kerangka pikir serta sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN KEBUMAHAN DAN DAMPAK LINGKUNGAN SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPAN SUMAN

Bab ini akan membahas tentang gambaran umum Sentra Industri Kecil Keripik Tempa Suman, antara lain kegiatan yang berkaitan dengan Industri Keripik Tempa Suman dan tinjauan eksisting kawasan yang berkaitan dengan sirkulasi parkir dan lingkungan permasalahannya.

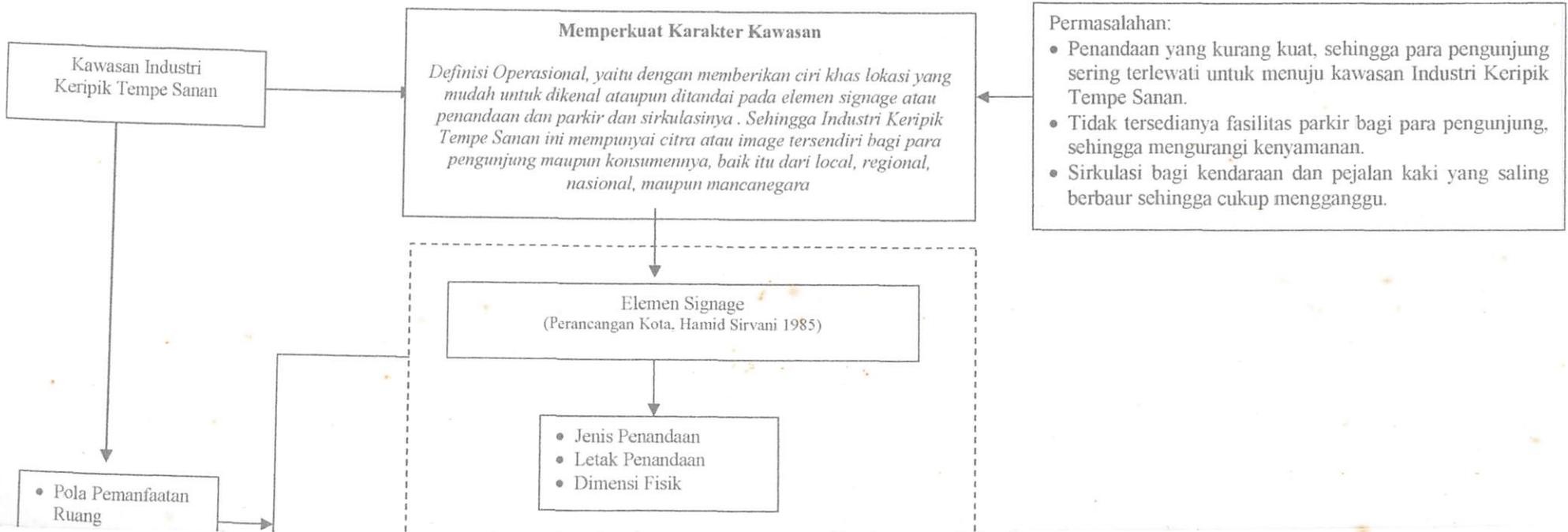
BAB III ANALISA PERENCANAAN SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPAN SUMAN

Bab ini dibahas mengenai analisa Perencanaan Sentra Industri Kecil Keripik Tempa Suman yaitu analisa perencanaan di ruang kawasan dan analisa perencanaan kawasan yang meliputi perencanaan sirkulasi parkir dan lingkungan permasalahannya.

BAB IV KONSEP DAN ARAHAN PERANCANGAN SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN

Bab ini berisikan tentang konsep dan perancangan pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, yang mencakup pada perancangan elemen sirkulasi, parkir, dan *signage* / penandaan.

Diagram 1.1. Kerangka Pikir



BAB II

TINJAUAN KEBIJAKAN DAN GAMBARAN UMUM SENTRA INDUSTRI KERIPIK TEMPE SANAN MALANG

2.1 Tinjauan Kebijakan

Perancangan pada suatu kawasan dapat menjadi tinjauan pada perencanaan dalam lingkup yang lebih luas. Begitu juga halnya dengan perancangan lingkup kawasan harus melihat juga pada ketetapan atau produk tata ruang agar berjalan terarah untuk mencapai suatu tujuan bersama. Dalam perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan ini meninjau pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang dan Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Blimbing.

2.1.1 Fungsi dan Peran

Fungsi dan peran terhadap ruang yang mana dalam hal ini adalah Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan ditinjau berdasarkan fungsi dan peran dari Kecamatan blimbing dan Kota Malang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada lampiran tabel 2.1

Dari kedudukan fungsi dan peran pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan terdapat hal – hal positif dan negative dalam usaha pengembangannya. Adapaun usaha pengembangan disini adalah memposisikan berbagai hal tersebut diatas agar menjadi sesuatu yang potensisl dan diharapkan unsure positif dari pengembangan lebih besar dari dampak negative yang ditimbulkan.

2.1.2 Kebijakan Struktur Tata Ruang Kota

Kebijakan Struktur Tata Ruang Kota disini menjelaskan kedudukan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan dari struktur ruang Kota Malang secara umumnya dan Kecamatan Blimbing. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada lampiran tabel 2.2

2.1.3 Kebijakan Prioritas Pembangunan

Perkembangan suatu kawasan tidak akan pernah terlepas dari kegiatan pembangunan yang akan dilaksanakan di kawasan tersebut. agar pelaksanaan pembangunan dapat berjalan dengan baik dan mengetahui kedudukan kawasan perencanaan dalam prioritas pembangunan maka berikut akan dibahas kebijakan prioritas pembangunan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada lampiran tabel 2.3

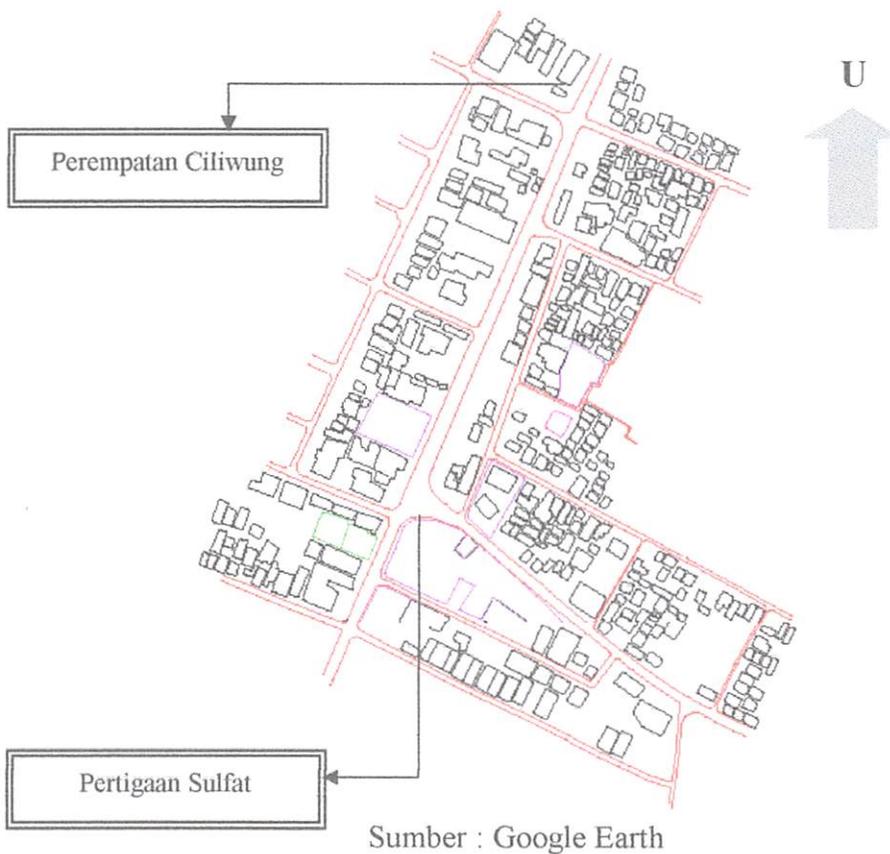
2.2 Tinjauan *Signage* Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan

Pada sub bab ini akan ditinjau mengenai keadaan daerah studi secara umum, yang secara langsung atau tidak langsung akan berpengaruh Perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan. Dalam memudahkan penggambaran wilayah studi, maka akan dibagi menjadi tiga potongan wilayah, yaitu :

Untuk lebih jelasnya lihat gambar 2.1 – 2.3.

1. Potongan wilayah A (Koridor Jalan S.P. Sudarmo).

Gambar 2.1
Potongan Wilayah



2. Potongan wilayah B (Sentra Industri Keripik Tempe Sanan)

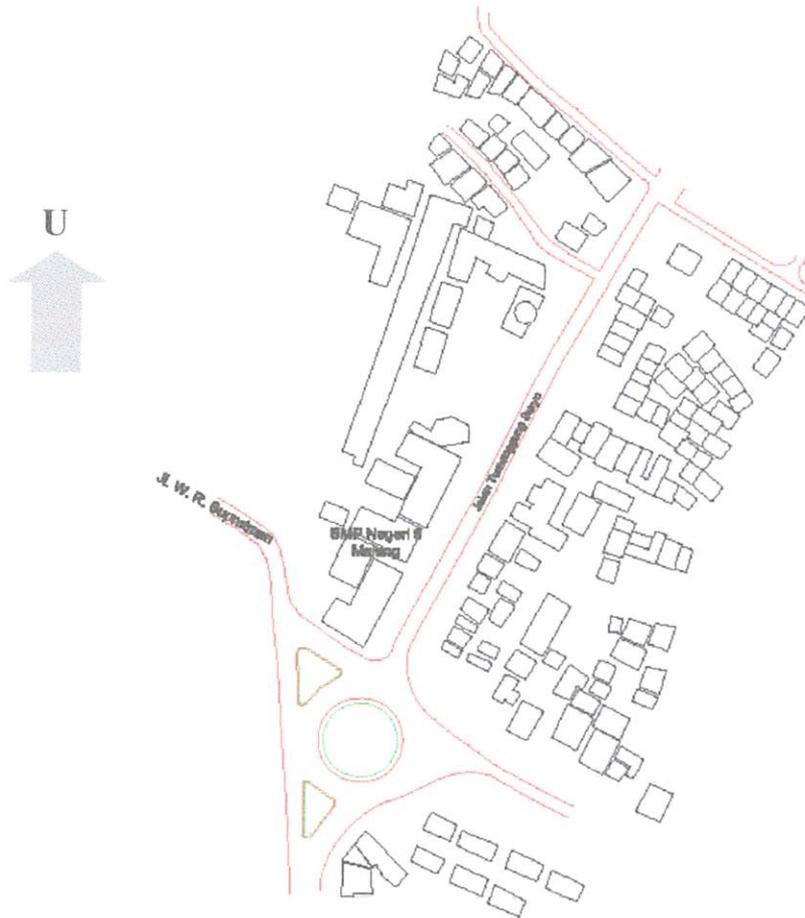
Gambar 2.2
Potongan Wilayah B



Sumber : Geogle Earth

3. Potongan wilayah C (Koridor Jalan tumenggung Suryo)

Gambar 2.3
Potongan Wilayah C



Sumber : Geogle Earth

Pada wilayah studi potongan A dan potongan C merupakan kawasan penjunjang , difokuskan pada pengkajian elemen Penandaan / *Signage* sebagai orientasi petunjuk menuju Kawasan Sentra Industri Keripik Tempe Sanan. Sedangkan pada potongan B merupakan kawasan utama , akan mengkaji semua aspek yang telah tertuang dalam lingkup materi studi ini yaitu elemen pemanfaatan ruang, sirkulasi/ pola pergerakan, elemen parkir dan elemen penandaan/ *Signage*.

2.2.1 Gambaran Terbentuknya Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan

Industri pada kawasan Sanan ini dimulai sudah ada puluhan tahun lalu, bisa dikatakan sejak jaman Belanda. Industri ini yaitu sebuah industri yang turun temurun. Pada awalnya pembuatan keripik tempe belum ada, yang ada hanyalah pembuatan produk tempunya saja. Dengan perkembangan yang telah ada, maka tempe tersebut di inovasi menjadi keripik. Dan proses pembuatannya awal mula pada kampung Sanan. Akhirnya keripik tempe tersebut menjadi salah satu khas oleh – oleh makanan dari Kota Malang. Produk makanan khas oleh - oleh Kota Malang ini akhirnya sudah dapat dikenal di berbagai kota – kota lainnya.

Dengan perkembangan tersebut kurang lebih 5 (lima) tahun belakangan Kawasan Industri Sanan ini mulai dikembangkan dengan membuka showroom/toko pada Kawasan Sanan yang diorientasikan pada daerah depan atau jalan utama yang dimulai dari masuk gang Sanan. Selain itu pada gapura Sanan juga suda diberi tulisan yang menunjukkan Sentra Industri Sanan. Dan produk kripik tempe Sanan ini juga sudah berkembang dalam bentuk bentuk produk kemasan.dari berbagai.

Pada musim liburan, kawasan ini merupakan salah satu dari tujuan para wisatawan dari luar kota Malang untuk membeli makanan khas oleh – oleh Malang. Kawasan Industri Sanan dapat berkembang sebagai wisata kuliner di Kota Malang.

Dari hasil wawancara pada para pengunjung, sebagian besar mereka sangat mengenal produk oleh – oleh khas Kota Malang yaitu Keripik Tempe Sanan. Meskipun keripik tempe tempat penjualannya sudah banyak yang meniru di luar daerah Sanan, tetapi mereka mengatakan bahwa untuk membeli keripik tempe oleh – oleh khas Malang yang mereka kenal yaitu di Sentra Industri Keripik Tempe Sanan.

2.2.2 Penggunaan Lahan

Pada sub ban ini akan menggambarkan penggunaan lahan pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan. Adapun yang akan dibahas dalam sub bab penggunaan lahan pada lokasi studi ini antara lain jenis penggunaan lahan, pola

penggunaan lahan, jumlah penggunaan lahan lahan tidak terbangun dan terbangun.

2.2.2.1 Jenis Penggunaan Lahan

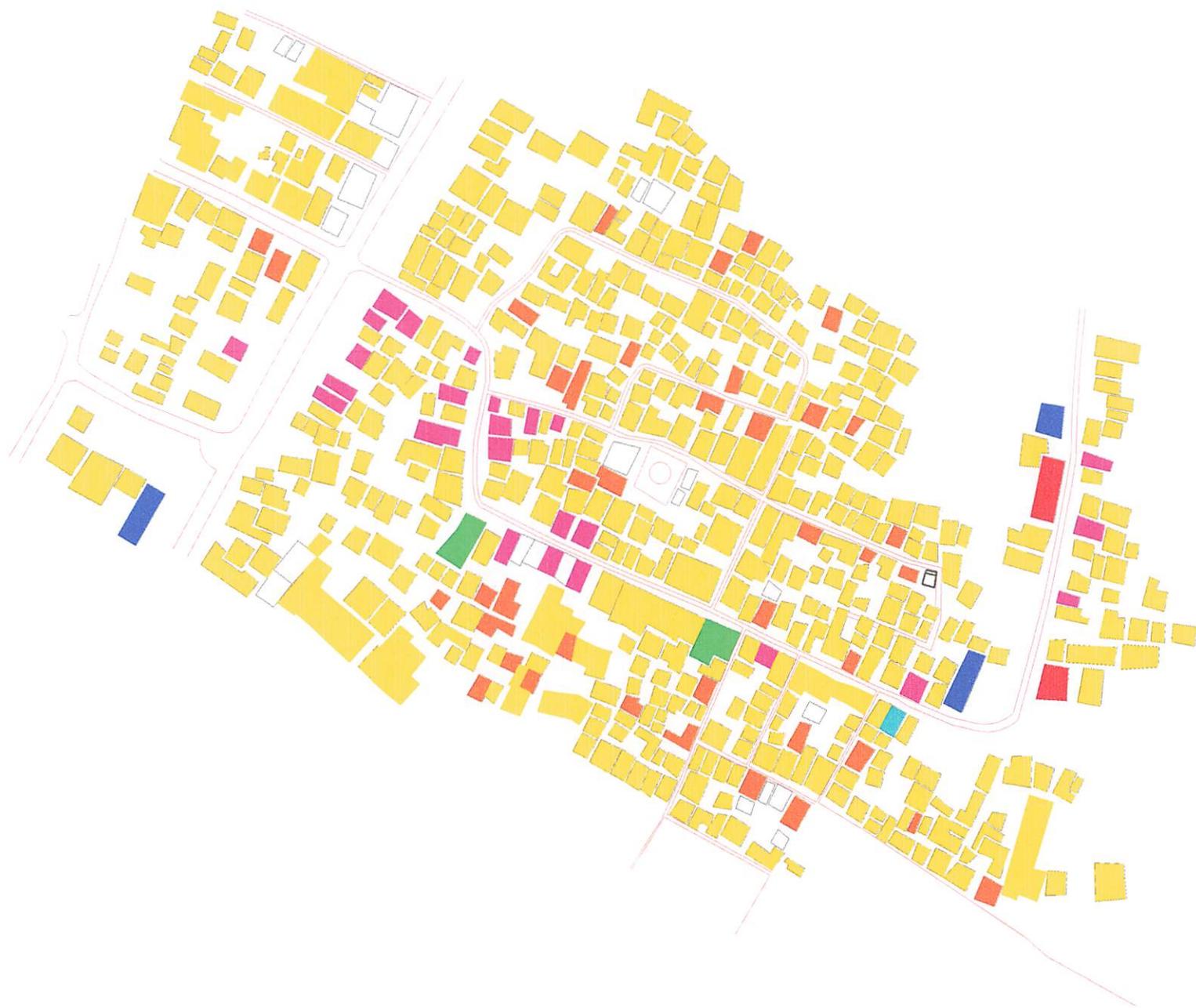
Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, jenis penggunaan lahan di dominasi oleh perdagangan hasil Industri Keripik Tempe Sanan dan permukiman warga. Selain itu juga terdapat beberapa fasilitas pendukung seperti, adanya kantor perkoperasian, Sekolah Dasar dan tempat peribadatan Masjid, tempat praktik bidan dan jasa salon maupun warung telepon (wartel).

2.2.2.2 Pola Penggunaan Lahan

Untuk pola penggunaan lahan yang ada pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan adalah membentuk pola sistem linear. Peletakan perdagangan hasil industri difokuskan pada jalan masuk utama Kawasan Sentra Industri Keripik Tempe Sanan dan berada sepanjang jalan di depan dan saling berhadapan. Hal tersebut untuk mempermudah jangkauan para pembeli. Sedangkan tempat pengelolaan keripik tempe berada pada gang – gang kecil yang berada setelah tempat perdagangan hasil produksi industri Keripik Tempe Sanan yang bercampur dengan permukiman warga dan tempatnya menyebar. Lihat peta 2.1

2.2.2.3 Jumlah Penggunaan Lahan

Pada jalan utama Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan didominasi oleh keberadaan toko atau showroom hasil indistri kerik tempe, dan sisanya didomisi oleh fasilitas permukiman warga, kantor koperasi, masjid, gedung sekolah, maupun fasilitas umum lainnya seperti lapangan yang difungsikan sebagai tempat sepak bola oleh para pemuda disana Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 2.1



JUDUL PETA:

Penggunaan Lahan

NO. PETA:

2.1

LEGENDA:

-  Jalan
-  Kuburan
-  Sungai
-  Blok Permukiman
-  Sawah / Tegal
-  Masjid
-  Permukiman
-  Pendidikan
-  Tempat Penjualan / Showroom
-  Tempat Pengolahan
-  Lahan Kosong
-  Musholla
-  Gudang
-  Ruko

INSERT PETA:



SUMBER PETA:

Hasil Survey

SKALA:
1 : 3.000



PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

Tabel 2.1
Jumlah Penggunaan Lahan
Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan

No.	Jenis Penggunaan Lahan	Jumlah (unit)
1.	Show room/ toko industri	25
2.	Tempat parkir	1
3.	Koperasi	1
4.	Gudang	1
5.	Masjid	1
6.	Langgar/ Musholla	1
7.	Pondok Pesantren	1
8.	Sekolah Dasar	1
9.	Yayasan	1
10.	Lapangan	2
11.	Makam	1
12.	Wartel	1
13.	Salon	1
14.	Foto copy	1
15.	Warung	1

Sumber : Hasil Survey, Desember 2008

2.2.2.4 Lahan Terbangun dan Tidak Terbangun

Lahan terbangun di Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan sangatlah mendominasi dibandingkan dengan lahan tidak terbangunnya. Lahan terbangun yang ada disana berupa perdagangan, jasa, permukiman, pendidikan, peribadatan, dan koperasi. Sedangkan sisanya lahan tidak terbangun yang berupa tanah kosong, makam, lapangan. Untuk lebih jelasnya lihat gambar 2.4 – 2.5

2.2.3 Sirkulasi

Sirkulasi yang akan di bahas meliputi sirkulasi/ pergerakan kendaraan, sirkulasi/ pergerakan pejalan kaki, jaringan jalan, prasarana jalan, sarana dan volume lalu lintas.

2.2.3.1 Sirkulasi/ Pergerakan Kendaraan

Sirkulasi./ pergerakan kendaraan pada Kawasan Industri Keripik Sanan pada kondisi *Signage* ini menggunakan dua arus, yaitu arus masuk dan keluar kawasan. Sedangkan pada luar kawasan (koridor Jalan Jalan Tumenggung Suryo), menggunakan dua arah dengan dua lajur. Yang membedakan adalah pada Sentra

Industri Kecil Keripik Tempe Sanan merupakan jalan lokal perkampungan dengan lebar jalan hanya 3,5 – 4 meter dan hanya dilalui oleh jenis kendaraan motor, mobil, sepeda. Sedangkan pada koridor Jalan Tumenggung Suryo merupakan jalan utama yang termasuk Jalan Propinsi yang menghubungkan Kota Malang dengan Kota Surabaya dengan lebar jalan 10 meter dan dilalui baik oleh kendaraan berat, sedang maupun ringan, seperti bis, truk, mobil, sepeda motor, maupun kendaraan ringan seperti sepeda dan becak. Lihat peta 2.2.

Gambar 2.4
Pengunaan Lahan Terbangun
Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

Gambar 2.5
Pengunaan Lahan Tidak Terbangun
Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

2.2.3.2 Sirkulasi/ Pergerakan Pejalan Kaki

Sirkulasi/ pergerakan pejalan kaki pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan menggunakan dua arah, yaitu untuk arah pejalan masuk dan arah pejalan keluar dan tidak ada batasan, akan tetapi sirkulasi ini masih sedikit berbaur karena adanya pengguna parkir kendaraan di dalam Kawasan Sentra Industri Sanan yang masih tidak beraturan.

Untuk pejalan kaki pada jalan utama Tumenggung Suryo yang berbatasan dengan pintu masuk, para pejalan kaki menggunakan tempat berjalan pada tepi jalan yang juga tidak mempunyai pembatas khusus seperti jalur untuk pejalan kaki. Lihat peta 2.3.

2.2.3.3 Jaringan Jalan

Prasarana jalan merupakan salah satu pendukung dan penunjang utama perkembangan perekonomian suatu wilayah. Prasarana jalan berfungsi untuk menunjang struktur pengembangan wilayah dalam tingkat regional, memperlancar distribusi barang dan jasa. Pada lokasi studi ini berinteraksi dan berbatasan langsung dengan utama kota yang mempunyai fungsi jaringan jalan arteri primer yaitu jalan utama pada depan kawasan yaitu Jalan Tumenggung Suryo. Sedangkan untuk masuk Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan merupakan jalan lokal, karena sentra industri tersebut merupakan daerah perkampungan. Pada perkerasan jalan utama merupakan jalan dengan perkerasan aspal baik. Untuk jalan lokal perkampungan Sanan pada jalaur utama masuk merupakan jalan dengan perkerasan aspal baik, dan pada gang – gang kecil dalam kawasan, ada yang menggunakan paving, maupun perkerasan semen. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 2.6 – 2.7 dan peta 2.4.



Sirkulasi kendaraan dengan 2 arah, dilalui
 -Kendaraan Sedang (mobil, pick up), dan
 -Kendaraan Ringan
 -Lebar Jalan 3,5 m

Sirkulasi kendaraan dengan 2 arah dan 2 lajur, dilalui
 -Kendaraan berat (bis, truk)
 -Kendaraan Sedang (mobil, pick up), dan
 -Kendaraan Ringan
 -Lebar Jalan 8 - 10 m

Pergerakan kendaraan hanya untuk
 kendaraan bermotor warga setempat
 (motor,sepeda)

JUDUL PETA:
 Sirkulasi/Pergerakan Kendaraan

NO. PETA: 2.2

LEGENDA:

- Jalan
- Kuburan
- Sungai
- Blok Permukiman
- Sawah / Tegall
- Tanah Kosong
- Masjid

INSERT PETA:

SUMBER PETA:
 Hasil Survey

SKALA:
 1 : 3.000

PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
 PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
 UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN

TUGAS AKHIR
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 TAHUN 2009



JUDUL PETA:

Sirkulasi/Pergerakan Pejalan Kaki

NO. PETA:

2.3

LEGENDA:

-  Jalan
-  Kuburan
-  Sungai
-  Blok Permukiman
-  Sawah / Tegall
-  Tanah Kosong
-  Masjid

INSERT PETA:

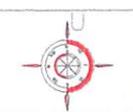


SUMBER PETA:

Hasil Survey

SKALA:

1 : 3.000



PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

Gambar 2.6
Jaringan Jalan Arteri Primer
Pada Jalan Tumenggung Suryo
Yang Menghubungkan Kota Malang – Surabaya



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

Gambar 2.7
Jaringan Jalan Lokal Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

2.2.3.4 Prasarana Jalan

Fungsi dari trotoar adalah sebagai tempat bagi pejalan kaki yang dipisahkan dari sirkulasi kendaraan sehingga dapat memberi kenyamanan dan keamanan bagi pejalan. Trotoar pada depan kawasan yang Sanan (Jalan Tumenggung Suryo) masih kurang baik karena, terhalang oleh kios – kios yang berada di pinggirannya. Untuk jenis perkerasan yaitu bervariasi, antara lain makadam, semen, dan paving, sedangkan ukuran berkisar antara 1 sampai 1,5 meter. Di dalam kawasan tidak memiliki prasarana jalan seperti trotoar, karena merupakan daerah perkampungan dengan lebar jalan hanya 3,5 – 4 meter.



Arteri Primer (Malang-Surabaya)
Perkerasan Aspal

Jalan Lokal (Kawasan Sentra Keripik Tempe Sanan)
Perkerasan Semen

Jalan Lokal (Kawasan Sentra Keripik Tempe Sanan)
Perkerasan Aspal

JUDUL PETA:

Jaringan Jalan

NO. PETA:

2.4

LEGENDA:

-  Jalan
-  Kuburan
-  Sungai
-  Blok Permukiman
-  Sawah / Tegall
-  Tanah Kosong
-  Masjid

INSERT PETA:



SUMBER PETA:

Hasil Survey

SKALA:

1 : 3.000



PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

2.2.3.5 Sarana dan Volume Lalu Lintas

Angkutan umum yang melalui Jalan Tumenggung Suryo yaitu bus, mobil, sepeda motor. Selain itu juga dilalui angkutan kota dari berbagai jurusan. Adapun jenis trayek angkutan kota yang melewati kawasan tersebut antara lain jalur AMG (Arjosari – Mergosono – Gadang), AT (Arjosari – Tidar), CKL (Cemorokandang – Landungsari), dan ASD (Arjosari – Sukarno Hatta – Dinoyo). Untuk mengetahui besarnya intensitas kendaraan yang melalui Kawasan Sanan dapat dilihat pada tabel 2.2 – 2.3

Tabel 2.2
Perhitungan Lalu Lintas Kendaraan (Arah ke dalam Kota)
Di Jalan Tumenggung Suryo

No	Jam	Jumlah Kendaraan Berdasarkan Jenisnya						
		Angkot	Bus	Mobil	Truk	Sepeda Motor	Sepeda	Becak
	Pagi							
1	06.00 - 06.15	29	4	77	17	244	20	11
2	06.15 - 06.30	41	5	115	17	378	14	4
3	06.30 - 06.45	43	1	135	27	362	13	2
4	06.45 - 07.00	42	4	163	38	448	11	3
5	07.00 - 07.15	40	2	150	35	374	9	2
6	07.15 - 07.30	38	4	143	31	385	7	2
7	07.30 - 07.45	42	3	140	33	336	10	3
8	07.45 - 08.00	39	3	136	30	352	9	1
	Siang							
9	12.00 - 12.15	25	5	58	11	180	12	8
10	12.15 - 12.30	31	4	81	17	192	14	4
11	12.30 - 12.45	34	2	89	15	260	13	2
12	12.45 - 13.00	39	2	103	18	283	13	3
13	13.00 - 13.15	35	4	85	13	266	12	5
14	13.15 - 13.30	30	2	88	14	258	11	3
15	13.30 - 13.45	32	2	92	11	273	11	4
16	13.45 - 14.00	31	1	89	9	269	10	2
	Sore							
17	16.00 - 16.15	23	5	62	18	138	15	1
18	16.15 - 16.30	29	2	113	22	150	19	3
19	16.30 - 16.45	24	3	92	25	112	16	2
20	16.45 - 17.00	20	2	114	17	122	10	1
21	17.00 - 17.15	25	4	98	16	126	9	2
22	17.15 - 17.30	27	5	103	12	121	7	0
23	17.30 - 17.45	24	3	99	15	109	5	1
24	17.45 - 18.00	28	3	104	14	110	4	0
	Jumlah	771	75	2529	475	5848	274	69

Sumber : Hasil Survey

Tabel 2.3
Perhitungan Lalu Lintas Kendaraan (Arah ke luar Kota)
Di Jalan Tumenggung Suryo

No	Jam	Jumlah Kendaraan Berdasarkan Jenisnya						
		Angkot	Bus	Mobil	Truk	Sepeda Motor	Sepeda	Becak
	Pagi							
1	06.00 - 06.15	46	6	96	18	138	15	0
2	06.15 - 06.30	33	2	128	22	150	19	3
3	06.30 - 06.45	39	5	98	25	112	16	2
4	06.45 - 07.00	33	2	116	17	122	10	1
5	07.00 - 07.15	32	3	110	18	125	7	1
6	07.15 - 07.30	30	4	106	13	122	9	2
7	07.30 - 07.45	31	2	102	15	114	11	0
8	07.45 - 08.00	30	2	99	10	109	8	1
	Siang							
9	12.00 - 12.15	24	5	76	13	115	10	5
10	12.15 - 12.30	28	6	98	14	124	9	3
11	12.30 - 12.45	35	2	101	10	201	11	4
12	12.45 - 13.00	31	3	112	13	225	13	4
13	13.00 - 13.15	25	4	123	11	205	8	3
14	13.15 - 13.30	27	5	115	13	198	6	2
15	13.30 - 13.45	30	3	106	9	201	4	1
16	13.45 - 14.00	32	2	108	10	203	7	2
	Sore							
17	16.00 - 16.15	31	4	81	17	241	18	3
18	16.15 - 16.30	42	5	120	20	419	16	10
19	16.30 - 16.45	33	1	134	31	439	20	4
20	16.45 - 17.00	40	4	125	32	429	10	1
21	17.00 - 17.15	35	5	133	29	401	9	3
22	17.15 - 17.30	29	2	128	25	412	11	2
23	17.30 - 17.45	31	2	125	23	422	10	0
24	17.45 - 18.00	30	3	129	20	403	7	1
	Jumlah	777	82	2669	428	5630	264	58

Sumber : Hasil Survey

2.2.4 Karakter Parkir di Lokasi Studi

Hampir pada semua tempat yang memiliki aktifitas kegiatan, khususnya kawasan perdagangan dan jasa selalu membutuhkan tempat parkir. Dimana parkir menurut *Filosofi Parkir (Barker, G. Parking, 1985 : 29)* merupakan suatu tempat pemberhentian. Kendaraan tidak mungkin bergerak terus menerus pada saatnya harus berhenti sementara.

Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan ini, kondisi parkir yang ada masih mempunyai suatu permasalahan disebabkan oleh penyediaan tempat parkir masih belum tersedia dengan baik. Parkir bagi para pengunjung masih ditempatkan secara tidak teratur dan berada pada badan jalan. Penyediaan tempat parkir pada showroom/toko penjualan produk Keripik Tempe Sanan, hanya ada 1 (satu), yaitu pada show room atau toko “Swari” dan tempat parkir itu hanya dikhususkan hanya untuk para pengunjung yang hendak membeli pada toko “Swari” tersebut. Dan parkir itu hanya dapat menampung kendaraan sepeda bermotor yang berkisar 8 – 10 motor dengan sudut 90° Pada toko/ showroom yang lainnya tidak mempunyai tempat parkir khusus bagi pelanggannya, parkir yang ada ditempatkan pada pelataran depan tokonya yang sangat sempit, yang hanya bisa menampung antara 3 – 5 kendaraan sepeda bermotor. Untuk parkir mobil biasanya ditempatkan di dalam kawasan dengan menggunakan badan jalan dengan membentuk sudut 0° dan kondisi parkir mobil di dalam kawasan yang cenderung menggunakan badan jalan mengakibatkan arus kendaraan yang berjalan terlihat tidak lancar dan terlihat cukup padat dengan kondisi jalan yang sempit. Selain di dalam, biasanya parkir mobil ditempatkan di luar kawasan yang berada di badan jalan di jalan utama perbatasan pintu masuk kawasan dengan sudut 0° . Sedangkan untuk rombongan bis, parkir juga ditempatkan di diluar kawasan pada badan jalan utama yang termasuk dalam Jalan Tumenggung Suryo dengan membentuk sudut 0° . Untuk parkir juga dibantu dengan para juru parkir yang ada.

Dari hasil wawancara pengunjung, rata – rata mengatakan bahwa untuk penyediaan parkir dirasa belum disediakan dengan baik yang mengakibatkan sedikit kesulitan apabila waktu pengunjung sedang banyak, maka antara parkir mobil yang mau masuk dan keluar berbenturan dan cukup menghambat. Sedangkan dari para pedagang hanya bisa mampu menyediakan parkir untuk kendaraan sepeda bermotor yang kapasitas tampungnya hanya antara 3 – 5 motor yang disediakan pada sedikit pelataran depan tokonya. Untuk mobil mereka rata – rata tidak dapat menyediakannya. Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 2.8 – 2.9 dan peta 2.5

Gambar 2.8
Tempat Parkir yang disediakan oleh Toko Swari



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

Gambar 2.9
Kondisi Parkir pada Lokasi Studi



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008



Tempat parkir yang disediakan
Toko Swari (Menampung 8 - 10 motor)

Parkir yang ditaruh pada
badan jalan dan tidak teratur

JUDUL PETA:

Lokasi/Penempatan Parkir

NO. PETA:

2.5

LEGENDA:

-  Jalan
-  Kuburan
-  Sungai
-  Blok Permukiman
-  Sawah / Tegai
-  Tanah Kosong
-  Masjid

INSERT PETA:



SUMBER PETA:

Hasil Survey

SKALA:

1 : 3.000



PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

2.2.5 Karakter *Signage*/ Penandaan di Lokasi Studi

Signage (Penandaan) terdiri dari tanda petunjuk, tanda lokasi tempat, nama jalan dan nomor, tanda informasi, rambu-rambu lalu lintas yang diletakkan pada bangunan, badan jalan, maupun pada jalin pejalan kaki dengan maksud untuk memberikan kemudahan atau informasi kepada pengguna jalan.

Untuk mempermudah pembahasan tentang penandaan/ *Signage* ini, maka penjelasan tentang penandaan/ *Signage* akan dibagi menjadi tiga bagian yaitu:

1. Potongan wilayah A (Koridor Jalan S.P. Sudarmo).
2. Potongan wilayah B (Sentra Industri Keripik Tempe Sanan)
3. Potongan wilayah C (Koridor Jalan Tumenggung Suryo)

Mengingat salah satu permasalahan utama, yaitu para pengunjung pada khususnya untuk menuju lokasi ini selalu terlewati. Hal tersebut diakibatkan oleh penandaan yang mengorientasikan pada Kawasan Sentra Industri Keripik Tempe Sanan yang kurang jelas.

Pada pembagian lokasi ini dipilih titik potongan A merupakan orientasi penandaan petunjuk arah bagi para pengunjung yang masuk dari arah utara, yaitu yang masuk dari arah luar kota.

Pada potongan B merupakan orientasi penandaan yang menghubungkan pintu masuk kawasan dan pengaturan penandaan pada nama – nama tiap toko pada Kawasan Sentra Industri Keripik Tempe Sanan. Selain penandaan yang bersifat komersil, seperti penamaan toko, maka juga diatur penandaan lalu lintas yang menunjang petunjuk bagi orientasi sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki, maupun orientasi petunjuk penandaan bagi fasilitas parkir.

Kemudian pada potongan terakhir, yaitu potongan C merupakan orientasi penandaan petunjuk arah bagi para pengunjung yang masuk dari arah selatan, yaitu yang masuk dari arah dalam kota. Lebih jelasnya mengenai gambaran *Signage* penandaan pada tiap lokasi, maka akan dijelaskan pada tiap – tiap potongan berikut ini.

2.2.5.1 Karakter *Signage* pada Lokasi A

Karakter *Signage* pada lokasi A akan digambarkan mengenai *Signage* yang ada pada lokasi A. Adapun karakter yang digambarkan yaitu jenis *Signage*, jumlah *Signage*, dimensi fisik *Signage*, lokasi pemasangan. Lebih jelasnya mengenai gambaran *Signage* pada lokasi A dapat dilihat pada penjelasan tabel 2.4 gambar 2.7 – 2.12 dan peta 2.6.

Tabel 2.4
***Signage*/ Penandaan pada Lokasi A**

No	Jenis <i>Signage</i> (Penandaan)	Jumlah	Dimensi Fisik (Ukuran)	Penempatan	Fungsi
1	Bando Jalan	1	<ul style="list-style-type: none"> • Tinggi Tiang : 6 meter • Panjang : 4 meter • Lebar : 2 meter 	Melintang jalan (median jalan), dengan tiang pada bahu jalan. Dapat dilihat dengan baik, masuk dalam bingkai dan mengarah kepada pengamat.	Penonjolan menghasilkan kesatuan dan terbaca keseluruhan tetapi belum mengorintasikan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.
2.	<i>Billboard</i> Besar	1	<ul style="list-style-type: none"> • Tinggi Tiang : 3 meter • Panjang : 2,5 meter • Lebar : 1,5 meter 	Bahu Jalan. Berada pada pertigaan. Dapat dilihat dengan baik, masuk dalam bingkai dan mengarah kepada pengamat.	Penonjolan menghasilkan kesatuan dan terbaca keseluruhan tetapi belum mengorintasikan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.
3.	<i>Billboard</i> Sedang	3	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Billboard</i> Sedang (1) <ul style="list-style-type: none"> • Tinggi Tiang : 2 meter • Panjang : 0,90 meter • Lebar : 0,60 meter 2. <i>Billboard</i> Sedang (2) <ul style="list-style-type: none"> • Tinggi Tiang : 1,75 meter • Panjang : 0,50 meter • Lebar : 0,60 meter 3. <i>Billboard</i> Sedang (3) <ul style="list-style-type: none"> • Tinggi Tiang : 2 meter 	<p>Bahu Jalan. Berada pada pertigaan (Posisi menyerong). Dapat dilihat dengan baik, masuk dalam bingkai dan mengarah kepada pengamat.</p> <p>Bahu Jalan. Berada pada pertigaan. Dapat dilihat dengan baik, masuk dalam bingkai dan mengarah kepada pengamat.</p> <p>Badan Jalan. Berada pada pertigaan. Dapat dilihat dengan baik, masuk dalam bingkai dan mengarah kepada</p>	Penonjolan menghasilkan kesatuan dan terbaca keseluruhan tetapi belum mengorintasikan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.

Lanjutan...

			<ul style="list-style-type: none"> • Panjang : 0,50 meter • Lebar : 0,60 meter 	pengamat.	
4.	Spanduk	1	<ul style="list-style-type: none"> • Panjang : 2 meter • Lebar : 0,5 meter 	Bahu Jalan (diikat antara tiang listrik dan pohon). Belum masuk bingkai. Sebagian terhalang dan mengarahkan pada pengamat.	Penonjolan menghasilkan kesatuan dan terbaca keseluruhan tetapi belum mengorintasikan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.

Sumber : Hasil Survey Lapangan, Desember 2008

Gambar 2.10
Signage/ Penandaan Bando Billboard
Pada Potongan A



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

Gambar 2.11
Signage/ Penandaan Billboard
Besar dan Sedang Pada Potongan A



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

Gambar 2.12
Signage/ Penandaan Spanduk
Pada Potongan A



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

2.2.5.2 Karakter *Signage* pada Lokasi B

Karakter *Signage* pada lokasi B akan digambarkan mengenai *Signage Signage* yang ada pada lokasi B. Adapun karakter yang digambarkan yaitu jenis *Signage*, jumlah sigange, dimensi fisik *Signage*, lokasi pemasangan, struktur kontuksi atau bahan material *Signage*, kemudahan terbaca (*legibility*), sudut pandang, dan sifatnya. Lebih jelasnya mengenai gambaran *Signage Signage* pada lokasi B dapat dilihat pada penjelasan tabel 2.8, gambar 2.13– 2.19 dan peta 2.7.

Gambar 2.13
Signage/ Penandaan Gapura
Pada Potongan B



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008



JUDUL PETA:

Signage/ Penandaan Pada Lokasi Potongan A

NO. PETA:

2.6

LEGENDA:

-  Jalan
-  Kuburan
-  Sungai
-  Blok Pemukiman
-  Sawah / Tegall
-  Tanah Kosong
-  Masjid

-  Signage Bando Jalan
-  Spanduk
-  Signage Billboard Besar
-  Signage Billboard Sedang

INSERT PETA:

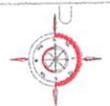


SUMBER PETA:

Hasil Survey

SKALA:

1 : 3.000



PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

Tabel 2.5
Signage /Penandaan Pada Lokasi B

No	Jenis Sigange (Penandaan)	Jumlah	Dimensi Fisik (Ukuran)	Penempatan	Fungsi
1.	Billboard Besar	1	<ul style="list-style-type: none"> • Tinggi Tiang : 2 meter • Panjang : 1 meter • Lebar : 1,75 meter 	Bahu Jalan. Masuk dalam bingkai. Terhalang oleh pohon dan tidak mengarahkan pada pengamat.	Mengorintasikan lokasi sudah ada akan tetapi sebagian kecil signage/penandaan tersebut terbaca.
2.	Billboard Sedang	2	<ul style="list-style-type: none"> • Tinggi Tiang : 2 meter • Panjang : 1 meter • Lebar : 0,5 meter 	<ul style="list-style-type: none"> • Menempel dinding • Bahu Jalan. Masuk dalam bingkai. 	Menghasilkan kesatuan antara signage yang ada pada sentra industri tersebut, yaitu nama toko. Signage/ penandaan terbaca.
3.	Billboard Kecil	14	<ul style="list-style-type: none"> • Tinggi Tiang : 0,5 meter • Panjang : 0,5 meter • Lebar : 0,5 meter 	<ul style="list-style-type: none"> • Bahu jalan • Menempel pada pagar halaman. Masuk dalam bingkai. 	menghasilkan kesatuan antara signage yang ada pada sentra industri tersebut, yaitu nama toko. Signage/ penandaan terbaca
4.	Neon Box Besar	4	<ul style="list-style-type: none"> • Tinggi Tiang : 2 meter • Panjang : 1 meter • Lebar : 1,75 meter 	Bahu Jalan. Masuk dalam bingkai.	Belum mengorintasikan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.
5	Neon Box Sedang	6	<ul style="list-style-type: none"> • Tinggi Tiang : 2 meter • Panjang : 1 meter • Lebar : 0,5 meter 	<ul style="list-style-type: none"> • Bahu Jalan • Dinding bangunan. Masuk dalam bingkai. 	Belum mengorintasikan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan
6.	Neon Box Kecil	3	<ul style="list-style-type: none"> • Panjang : 0,5 meter • Lebar : 0,5 meter 	Menempel pada dinding bangunan. Masuk dalam bingkai.	Menghasilkan kesatuan antara signage yang ada pada sentra industri tersebut, yaitu nama toko. Signage/ penandaan terbaca
7.	Gapura	1	<ul style="list-style-type: none"> • Tinggi : 3,5 meter • Lebar : 4meter 	Bahu Jalan. Masuk dalam bingkai dan masih terhalang oleh pohon dan signage/penandaan lain yang masih bertumpuk.	Mengorintasikan lokasi sudah ada akan tetapi sebagian kecil signage/penandaan tersebut terbaca.
8.	Spanduk	5	<ul style="list-style-type: none"> a. Rangka Besi •Tinggi : 4 meter •Lebar : 3 meter b. Menempel bangunan toko •Panjang : 1,5 meter •Lebar : 0,5 meter 	a.Bahu Jalan b.Dinding bangunan. Diluar bingkai.	Tidak menghasilkan kesatuan dan sebagian kecil terbaca.

Sumber : Hasil Survey Lapangan, Desember 2008

Gambar 2.14
Signage/ Penandaan Billboard Menempel Bangunan Ukuran Sedang
Dan Pada Rangka Besi
Pada Potongan B



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

Gambar 2.15
Signage/ Penandaan Billboard Neon Box Ukuran Besar
Pada Potongan B



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

2.2.5.3 Karakter *Signage* pada Lokasi C

Karakter *Signage* pada lokasi C akan digambarkan mengenai *Signage Signage* yang ada pada lokasi C. Adapun karakter yang digambarkan yaitu jenis *Signage*, jumlah sigange, dimensi fisik *Signage*, lokasi pemasangan, struktur kontuksi atau bahan material *Signage*, kemudahan terbaca (*legibility*), sudut pandang, dan sifatnya. Lebih jelasnya mengenai gambaran *Signage Signage* pada lokasi C dapat dilihat pada penjelasan tabel 2.6, gambar 2.20 – 2.22, dan peta 2.8.

Gambar 2.16
Signage/ Penandaan Spanduk
Pada Potongan B



Keterangan : (1) Spanduk Rangka Besi, (2,3) Spanduk menempel di depan toko

Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

Gambar 2.17
Signage/ Penandaan Billboard Petunjuk Lokasi Parkir
Pada Potongan B



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

Gambar 2.18
Sigange/ Penandaan Billboar Ukuran Kecil



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

Gambar 2.19
**Permasalahan *Signage* (Penandaan)
 yang terhalang oleh pohon**



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

Gambar 2.20
***Signage*/ Penandaan *Billboard* Ukuran Besar (Posisi Melebar)
 Pada Potongan C**



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008



JUDUL PETA:

Signage/Penandaan pada Lokasi Potongan B

NO. PETA:

2.7

LEGENDA:

-  Jalan
-  Kuburan
-  Sungai
-  Blok Permukiman
-  Sawah / Tegall
-  Tanah Kosong
-  Masjid
-  Billboard Besar
-  Billboard Kecil
-  Billboard Sedang
-  Neon Box Besar
-  Neon Box Kecil
-  Neon Box Sedang

INSERT PETA:



SUMBER PETA:

Hasil Survey

SKALA:

1 : 3.000



PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

Tabel 2.6
Signage Pada Lokasi C

No	Jenis Signage (Penandaan)	Jumlah	Dimensi Fisik (Ukuran)	Penempatan	Fungsi
1.	Billboard Besar	5	<ul style="list-style-type: none"> • Tinggi Tiang : 3,5 meter • Panjang : 3,5 meter • Lebar : 1,5 meter 	Bahu Jalan dan 1 Signage berada pada halaman SMPN 5. Masuk dalam bingkai dan mengarah kepada pengamat.	Penonjolan menghasilkan kesatuan dan terbaca keseluruhan tetapi belum mengorintasikan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.
2.	Spanduk	1	<ul style="list-style-type: none"> • Tinggi : 4 meter • Lebar : 3 meter 	Bahu Jalan. Masuk dalam bingkai dan mengarah kepada pengamat.	Penonjolan menghasilkan kesatuan dan terbaca keseluruhan tetapi belum mengorintasikan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.

Sumber : Hasil Survey Lapangan, Desember 2008

Gambar 2.21
Signage/ Penandaan Billboard Ukuran Besar (Posisi Memanjang) Pada Potongan C



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

Gambar 2.22
Signage/ Penandaan Spanduk Pada Potongan C



Sumber : Hasil Dokumentasi Survey Lapangan, Desember 2008

2.2.6 Aktifitas di Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan

2.2.6.1 Aktifitas Pedagang dan Pembeli

Aktifitas di Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan menggambarkan perilaku pengguna pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan dalam melakukan aktifitasnya, guna menentukan pola ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan yang akan dirancang.

Informasi mengenai aktifitas pengunjung sangat dibutuhkan untuk melihat kebutuhan fasilitas – fasilitas untuk mendukung aktifitas yang dilakukan pengunjung dalam kawasan sehingga dapat memberikan kenyamanan dan kepuasan kepada pengunjung.

Pengunjung yang datang untuk membeli produk keripik tempe untuk yang daerah Malang lebih banyak menggunakan sepeda motor, dan untuk luar kota Malang banyak yang menggunakan mobil ataupun bis apabila rombongan. Aktifitas mulai datang, biasanya pengunjung memarkirkan kendaraannya pada tempat yang kosong maupun tempat parkir yang dimiliki oleh Toko “Swari” kemudian membeli produk ke toko dekat mereka memarkirkan kendaraannya. Lama waktu pengunjung biasanya antara 10 menit sampai 30 menit. Kisaran paling lama menurut hasil observasi adalah 30 menit dan biasanya untuk waktu kunjungan 30 menit tersebut bagi para pengunjung yang baru pertama datang,

karena harus memilih – milih barang yang akan dibeli. Untuk pengunjung yang bukan pertama kalinya datang biasanya hanya berkisar 10 menit sampai 15 menit, karena mereka sudah tahu apa yang harus dibelinya. Waktu padat pengunjung pada siang hari antara jam 10.00 WIB – 11.00 WIB dan sore hari pada jam 16.00 WIB – 17.00 WIB, khususnya pada musim liburan.

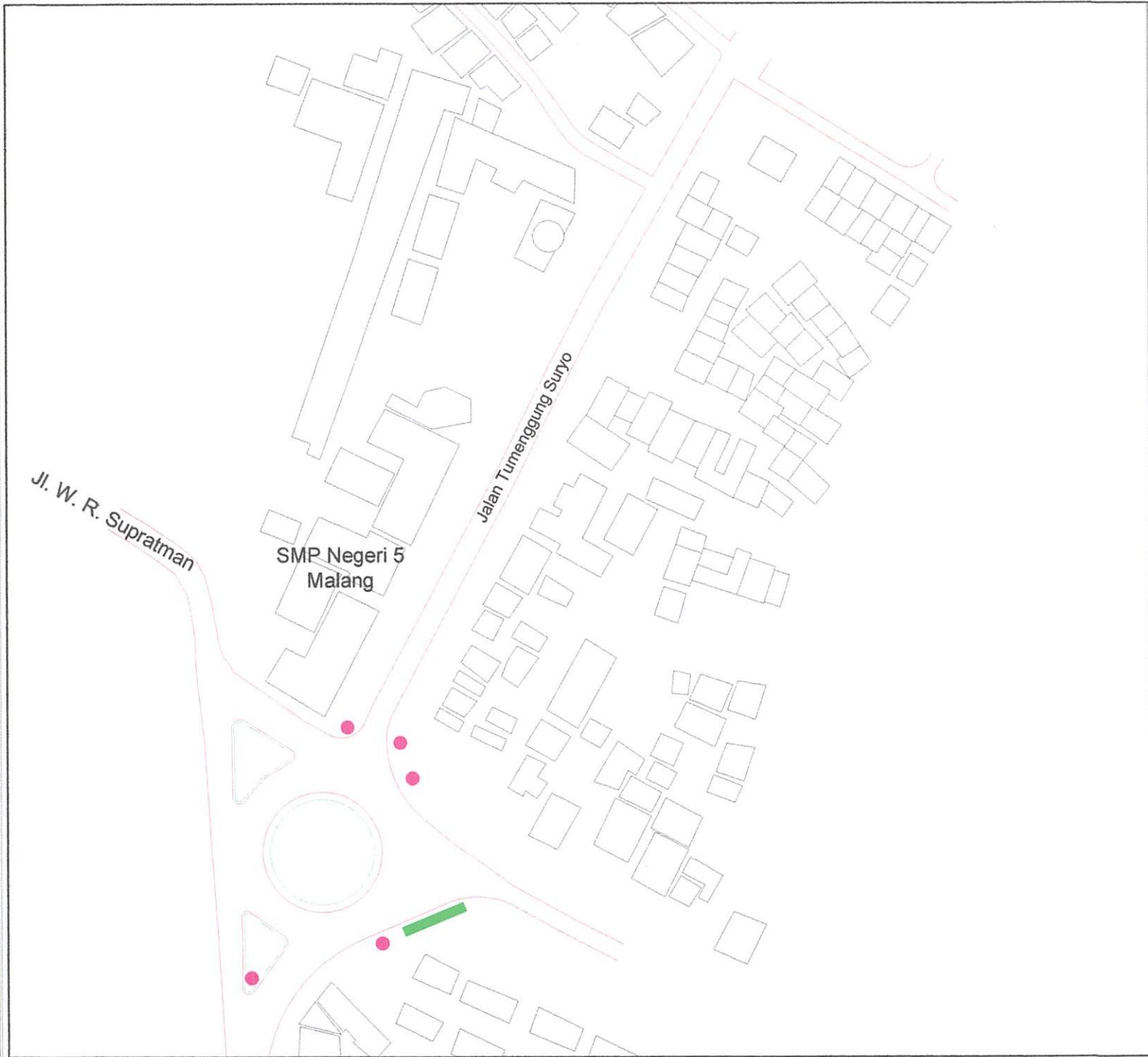
Pada mulanya industri pada Kawasan Sanan ini hanya sebagai pembuat produk tempe. Dengan mengalami inovasi maka dibuatlah sebuah produk keripik tempe dan berkembang menjadi keripik tempe aneka rasa dan ditambah dengan produk keripik berbagai macam buah. Dari hasil wawancara dengan pihak pengelola koperasi yang ada di Sanan, pembuat keripik tempe kurang lebih 60 orang, jumlah tokonya 25 toko. Sistem kerjasama antar pedagang ini yaitu pembuat keripik tempe yang hanya membuat saja dan tidak memiliki toko memasarkan produknya pada toko – toko yang ada di bagian depan kawasan. Pedagang membuka tokonya dari jam 09.00 WIB sampai jam 21.00 WIB. Ada pedagang yang keliling atau keluar kawasan yang menjual keripik tempe dengan menggunakan keranjang yang menjual dagangannya pada kota – kota seperti Pasuruan dan Surabaya, yaitu aktifitas yang dilakukan dimulai pada pukul 04.00 WIB satu rombongan pedagang menunggu bis di depan gang untuk menuju kota yang akan dituju untuk menjual dagangannya. Mereka biasanya menjual pada pasar – pasar dan sebelum jam 06.00 WIB mereka harus sudah datang di pasar – pasar tersebut. Untuk pulanginya tergantung ada yang siang dan ada yang sore hari. Rutinitas ini dilakukan setiap hari.

Aktifitas perdagangan pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan ini berfokus pada daerah depan, dan untuk pengolahan berada di daerah tengah dan belakang kawasan, yang bersifat mengelompok. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada peta 2.9

2.2.6.2 Orientasi Pegerakan Pedagang dan Pembeli

Orientasi pergerakan pedagang dilakukan pada daerah depan setelah gapura masuk Sentra Industri Keripik Tempe Sanan yang mengelompok. Aktifitas dilakukan setiap hari pada jam 09.00 – 21.00 WIB. Orintasi penyebaran

pengunjung lebih banyak melakukan pembelian produk pada toko – toko industri yang ada di depan dan setelah masuk gang Sentra Industri Keripik Tempe Sanan. Pada tempat pengolahan/ pembuatan hanya kurang dari 5 pembeli, rata – rata 2 orang yang beli pada tempat pembuatan tiap harinya, karena pengunjung lebih praktis beli produk pada toko – toko yang ada pada daerah depan. Para pengelola yang ada pada gang – gang kecil, menyalurkan produknya pada toko – toko yang ada di depan untuk dijual produknya. Lihat peta 2.10.



JUDUL PETA:
Signage/ Penandaan Pada Lokasi C

NO. PETA: 2.8

LEGENDA:

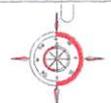
-  Jalan
-  Kuburan
-  Sungai
-  Blok Permukiman
-  Sawah / Tegall
-  Tanah Kosong
-  Masjid
-  Spanduk
-  Billboard Besar

INSERT PETA:



SUMBER PETA:
Google Art dan Hasil Survey

SKALA:
1 : 2.000



PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009



Penyebaran tempat penjualan keripik tempe pada daerah depan pintu masuk kawasan

Tempat pengolahan, menyebar pada daerah tengah dan belakang

JUDUL PETA:

Penyebaran Pengolahan dan Penjualan

NO. PETA:

2.9

LEGENDA:

- Jalan
- Kuburan
- Sungai
- Blok Permukiman
- Sawah / Tegall
- Tanah Kosong
- Masjid

INSERT PETA:



SUMBER PETA:

Hasil Survey

SKALA:

1 : 3.000



PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN



TUGAS AKHIR
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 TAHUN 2009



Tempat pengolahan keripik tempe yang menyalurkan produknya pada toko-toko yang ada di depan gang masuk sentra industri kecil keripik tempe sanan

Orientasi pergerakan para pengunjung/pembeli untuk membeli produk keripik tempe sanan dan tempat toko/showroom industri keripik tempe

JUDUL PETA:
Orientasil Pergerakan Pedagang dan Pengunjung/Pembeli

NO. PETA: 2.10

- LEGENDA:**
- Jalan
 - Kuburan
 - Sungai
 - Blok Permukiman
 - Sawah / Tegel
 - Tanah Kosong
 - Masjid



SUMBER PETA:
Hasil Survey

SKALA:
1 : 3.000



PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN


 TUGAS AKHIR
 JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
 TAHUN 2009

BAB III

ANALISA PERANCANGAN

SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN

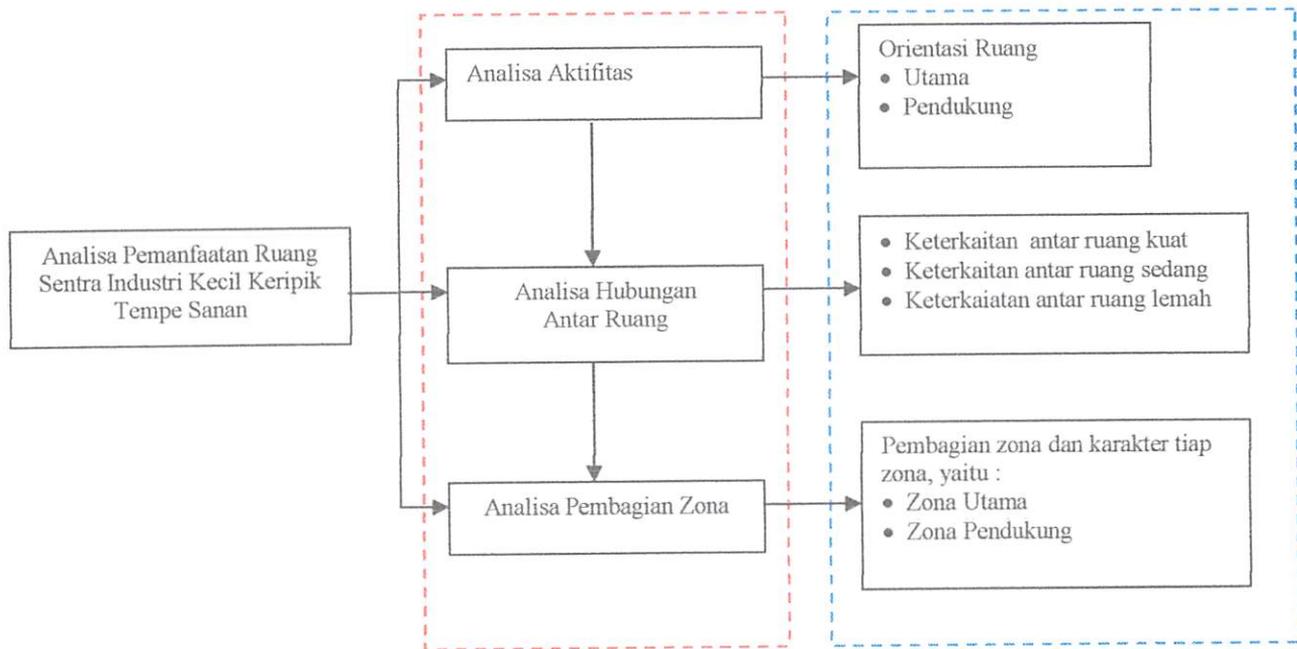
3.1 Analisa Pemanfaatan Ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan

Analisa Pemanfaatan ruang kawasan ini akan mengkaji 3 (tiga) analisa, antara lain analisa aktifitas, analisa hubungan antar ruang, dan analisa pembagian zona. Hasil dari masing – masing analisa pemanfaatan ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan ini akan menghasilkan karakter pemanfaatan ruang yang ada pada kawasan tersebut sebagai penunjang untuk perancangan pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan. Tahap awal analisa ini yaitu, dengan menganalisa aktifitas, dimana nanti analisa ini akan mengetahui bagaimana orientasi ruang yang ada pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan. Tahap berikutnya analisa hubungan antar ruang, analisa ini akan menilai hubungan antar ruang yang ada pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan. Tahap selanjutnya yaitu analisa pembagian zona. Pada analisa ini akan membagi zona dengan melihat orientasi aktifitas yang ada di Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan dan keterkaitan satu ruang dengan ruang lainnya. Dari hasil tersebut maka dapat membagi suatu zona yang berdasarkan karakternya sebagai dasar untuk melakukan perancangan *signage/* penandaan, sirkulasi dan parkir. Lebih jelasnya mengenai alur Analisa Pemanfaatan Ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, dapat dilihat pada gambar 3.1

3.1.1 Analisa Aktifitas

Ruang menjadi tempat ketika ia digunakan oleh manusia. Fungsi ruang aktifitas yang akan direncanakan pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan ini akan dibagi menjadi 2 fungsi, yaitu fungsi utama dan fungsi pendukung. Kedua fungsi ini dipengaruhi beberapa karakter antara lain waktu aktifitas, jenis aktifitas ,pelaku dalam aktifitas dan fasilitas penunjang yang ada dalam tiap fungsi tersebut tersebut.

Gambar 3.1
Diagram Alur Analisa Pemanfaatan Ruang Kawasan
Industri Keripik Tempe Sanan



Keterangan :

- Tahapan Analisa
- Hasil Analisa

Fungsi utama dalam kawasan berfungsi sebagai tempat perdagangan utama produk Keripik Tempe Sanan dengan waktu kegiatan yang dimulai dari pagi sampai malam antara pukul 09.00 WIB sampai pukul 21.00 WIB. Jenis aktifitas yang dilakukan adalah berdagang yang dilakukan oleh pedagang langsung ke konsumen. Pada fungsi utama juga dilengkapi oleh fasilitas parkir pagi para konsumen yang dibantu oleh juru parkir. Selain sebagai tempat perdagangan hasil produksi keripik tempe, pada ruang utama ini juga difungsikan sebagai tempat produksi, pergudangan dan koperasi.

Fungsi pendukung dalam kawasan berfungsi sebagai tempat tinggal, fasilitas penunjang pendidikan, peribadatan dan olah raga. Kegiatan ini mempunyai waktu kegiatan tergantung dari pergerakan ke masing – masing

fasilitas. Pada fasilitas pendidikan dimulai dari pukul 06.30 WIB sampai pukul 13.00 WIB, fasilitas olah raga kecenderungan dilakukan pada sore hari pukul 16.00 WIB sampai 17.00 WIB. Jenis aktifitas yang dilakukan adalah kegiatan rutin para warga Sanan. Lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.1 dan Peta 3.1.

Tabel 3.1
Analisa Aktifitas Kawasan

No.	Fungsi	Jenis Aktifitas	Pelaku	Analisa Aktifitas Dalam Kawasan
1.	Utama	<ul style="list-style-type: none"> a. Berjualan/ perdagangan b. Produksi c. Berbelanja d. Parkir e. Perkoperasian 	<ul style="list-style-type: none"> a. Pedagang b. Pengrajin tempe (Penduduk Sanan) c. Pembeli d. Pengunjung, juru parkir e. Pegawai Koperasi 	Pergerakan pada fungsi utama ini mempunyai pergerakan yang tinggi, karena pergerakan kecenderungan dilakukan oleh pedagang dan pembeli dengan aktifitas dari pagi – malam. Merupakan jalur penghubung antara pintu masuk kawasan dan <i>view</i> yang menarik dari arah luar kawasan
2.	Pendukung	<ul style="list-style-type: none"> • Tempat Tinggal • Pendidikan • Berolahraga 	<ul style="list-style-type: none"> • Penduduk Sanan • Pelajar (Penduduk Sanan dan sekitarnya) • Penduduk Sanan 	Pergerakan pada fungsi hunian ini mempunyai pergerakan yang sedang karena aktifitas dilakukan pada jam – jam tertentu. Berada pada jalur penghubung pintu keluar kawasan mayoritas penduduk bekerja sebagai pengrajin keripik tempe.

Sumber : Hasil Analisa, 2009

3.1.2 Analisa Hubungan Antar Ruang

Analisa hubungan fungsional antar ruang akan mengkaji keterkaitan antar guna lahan pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan. Sebelumnya perlu diketahui jenis guna lahan eksisting yang ada pada kawasan untuk diketahui keterkaitan antar guna lahan dalam kawasan tersebut. Untuk menunjukkan pola keterkaitan antar elemen satu dengan elemen lainnya dapat dilakukan dengan menggunakan matrik interaksi. Analisa menggunakan matrik interaksi dilakukan dengan menentukan hubungan antar elemen satu dengan elemen yang lainnya. Adapun karakter interaksi dapat dibedakan menjadi 3 (tiga), yaitu :

JUDUL PETA:

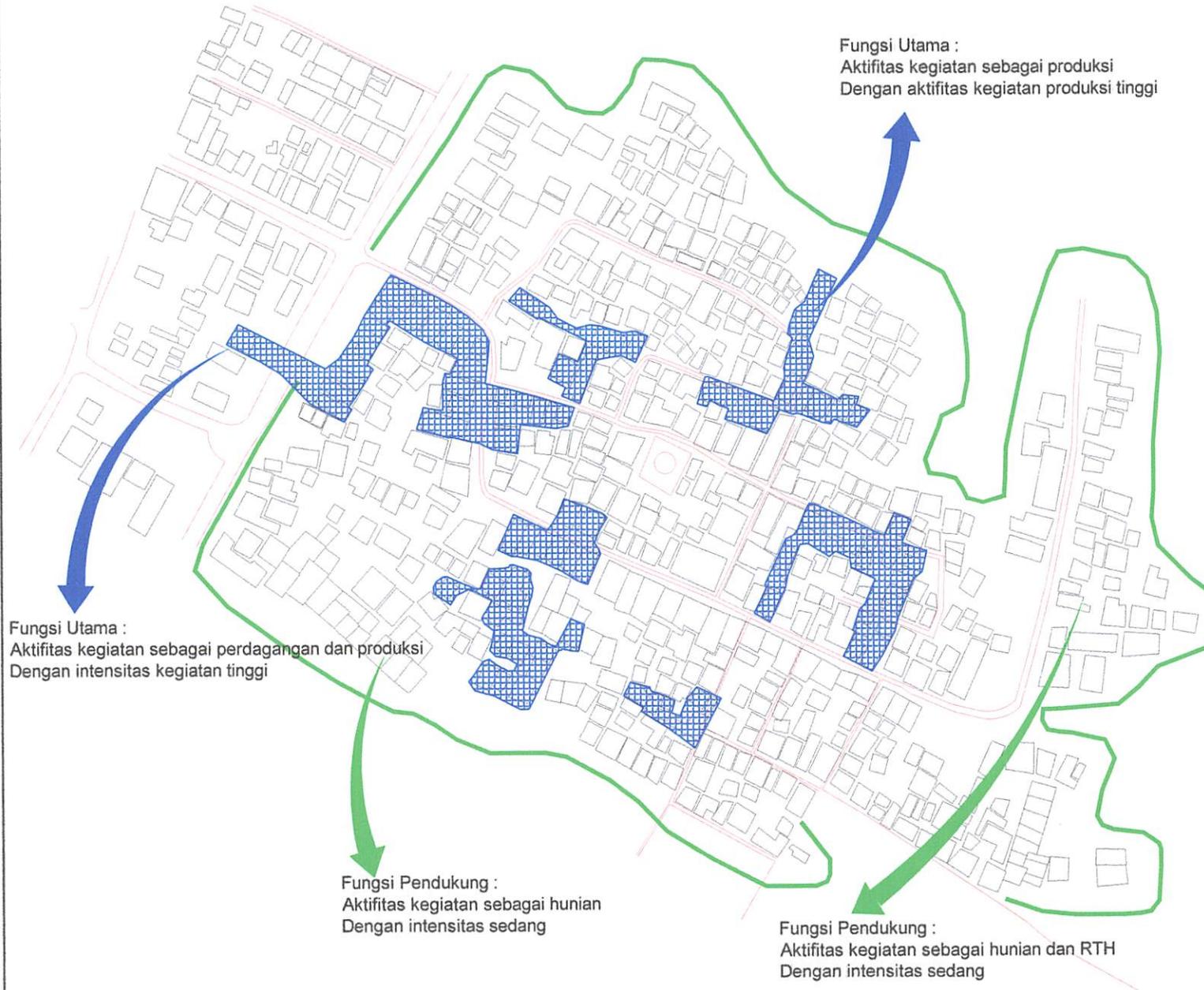
Analisa Aktivitas

NO. PETA:

3.1

LEGENDA:

-  Jalan
-  Kuburan
-  Sungai
-  Blok Permukiman
-  Sawah / Tegag
-  Tanah Kosong
-  Masjid



Fungsi Utama :
Aktifitas kegiatan sebagai produksi
Dengan aktifitas kegiatan produksi tinggi

Fungsi Utama :
Aktifitas kegiatan sebagai perdagangan dan produksi
Dengan intensitas kegiatan tinggi

Fungsi Pendukung :
Aktifitas kegiatan sebagai hunian
Dengan intensitas sedang

Fungsi Pendukung :
Aktifitas kegiatan sebagai hunian dan RTH
Dengan intensitas sedang

INSERT PETA:

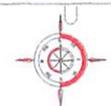


SUMBER PETA:

Hasil Analisa

SKALA:

1 : 3.000



PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN

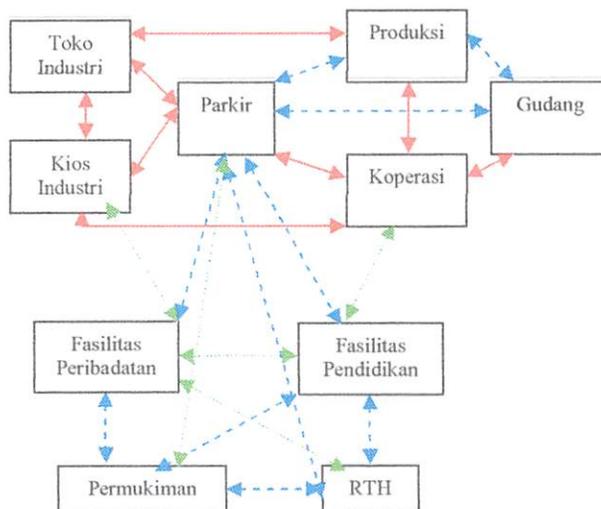


TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

- a. Keterkaitan kuat, dimana keberadaan ruang yang satu akan sangat menunjang keberadaan ruang lainnya. Menunjang dimaksudkan bahwa ruang satu dengan ruang lainnya menimbulkan adanya kelancaran pergerakan dalam suatu aktifitas dalam kawasan tersebut. Dan jika diletakkan berjauhan akan sangat mengganggu kelancaran aktifitas dalam kawasan.
- b. Keterkaitan sedang, dimana keberadaan ruang satu menunjang keberadaan ruang lain. Menunjang dimaksudkan bahwa ruang satu dengan ruang lainnya saling mendukung proses aktifitas di dalam kawasan tersebut. Namun jika diletakkan berjauhan tidak akan mengganggu kelancaran aktifitas dalam kawasan.
- c. Keterkaitan lemah dimana antara ruang yang satu dengan ruang yang lain tidak berhubungan dan jika diletakkan berjauhan maka tidak akan mengganggu kelancaran aktifitas dalam kawasan atau tidak berdampak negatif.

Lebih jelasnya mengenai hubungan fungsional antar ruang dalam Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan dapat dilihat pada gambar 3.2 dan tabel 3.2.

Gambar 3.2
Hubungan Antar Ruang
Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan



Sumber : Hasil Analisa, 2009

Keterangan :

←→ Keterkaitan Kuat

←- - -> Keterkaitan Sedang

◀ ▶ Keterkaitan Lemah

Tabel 3.2
Hubungan Fungsional Antar Ruang
Dalam Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan

Hubungan Fungsional Antar Ruang		Penggunaan Ruang Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan											
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	
Hubungan Fungsional	Toko/ <i>Showroom</i> Industri	A		+	+	+	+	0	+	0	x	x	x
	Kios Industri	B	+		+	+	+	0	+	0	x	x	x
	Produksi Bahan Baku	C	+	+		+	+	0	0	0	x	x	x
	Produksi Keripik	D	+	+	+		+	0	0	0	x	x	x
	Koperasi	E	+	+	+	+		+	+	0	x	x	x
	Gudang	F	0	0	0	0	+		0	x	x	x	x
	Parkir	G	+	+	0	0	+	0		x	0	0	0
	Permukiman	H	0	0	0	0	0	x	x		0	0	0
	Fasilitas Pendidikan	I	x	x	x	x	x	x	0	0		x	0
	Fasilitas Peribadatan	J	x	x	x	x	x	x	0	0	x		x
	RTH	K	x	x	x	x	x	x	0	0	0	x	

Sumber : Hasil Analisa, 2009

Keterangan Tabel :

- + = Keterkaitan Kuat
- o = Keterkaitan Sedang
- x = Keterkaitan Lemah

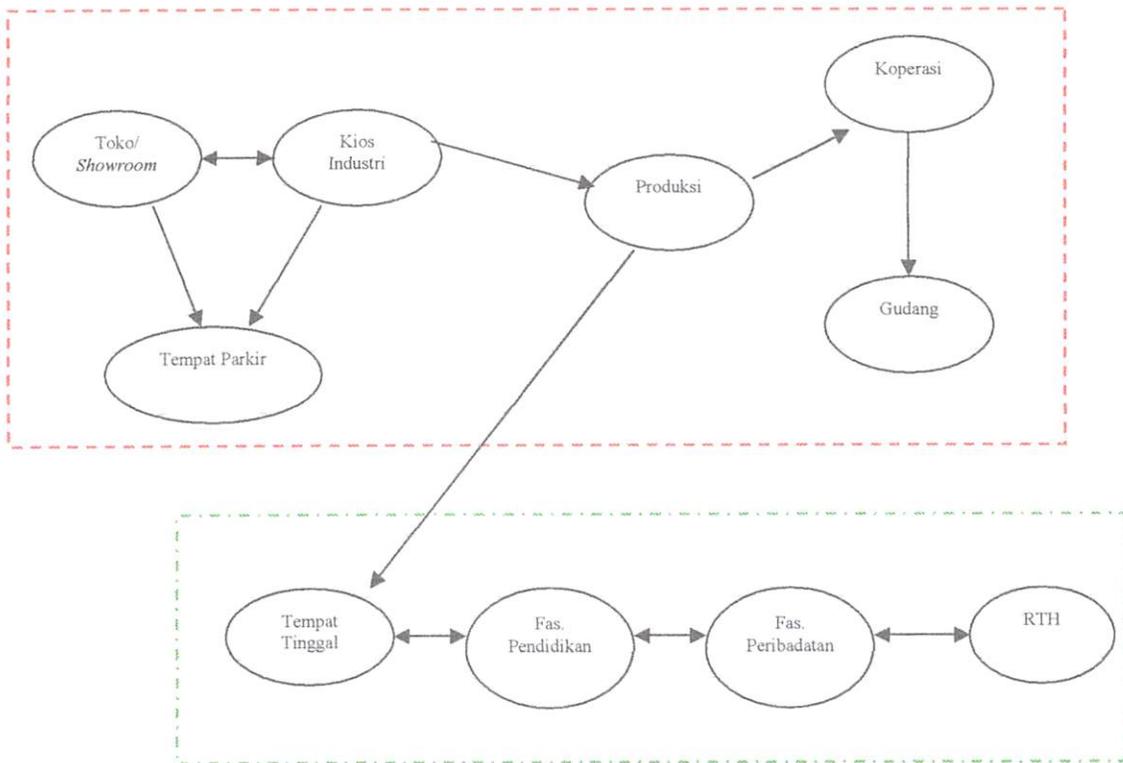
Analisa hubungan antar ruang ini yang memiliki keterkaitan kuat dan yang berhubungan dengan adanya Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan yang saling mendukung dan berkaitan yaitu adanya toko industri harus dekat dengan tempata pengolahan dan tempat parkir pengunjung, karena pergerakan tiap hari pada Ssentra Industri Keripik Tempe Sanaan yaitu adanya kegiatan jual beli. Pengunjung datang kemudian memarkirkan kendaraanya pada tempat yang lebih dekat dan masih terjangkau untuk berjalan kaki, dan pengunjung bergerak pada toko – toko industri yang berkelompok pada daerah depan.

3.1.3 Analisa Pola Ruang dan Pembagian Zona Kawasan

Analisa pola ruang dan pembagian zona kawasan ini akan dibahas mengenai orientasi pola ruang pada kawasan dan pembagian masing – masing zona dengan fungsi yang berbeda – beda, agar lebih jelas orientasi pembagian antar ruang yang ada di lokasi studi. Sebelum masuk pada pembagian zona kawasan terlebih dahulu merumuskan pola ruang pada Sentra Industri Kecil

Keripik Tempe Sanan yang dapat menyelaraskan dengan ruang yang disekitarnya. Lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 3.3 dan Peta 3.2.

Gambar 3.3
Rumusan Pola Ruang Pembagian Zona
Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan



Sumber : Hasil Analisa, 2009

Keterangan :

- Zona Utama
- Zona Pendukung

Pada analisa pembagian zona disini, Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan dibagi menjadi 2 (dua) zona, yaitu zona utama dan zona pendukung.

Zona utama bersifat sebagai zona perdagangan utama produk Keripik Tempe Sanan yang ditunjang dengan adanya fasilitas parkir bagi para pengunjungnya. Dan sebagai tempat produksi yang ditunjang dengan adanya fasilitas perkoperasian dan pergudangan. Zona pendukung bersifat sebagai daerah penunjang kawasan Sanan yang merupakan kawasan perkampungan dengan

- Zona Utama :
- Orientasi Showroom/toko
 - Tempat Produksi
 - Ditunjang perkoperasian dan gudang
 - Penghubung jalur utama pintu masuk kawasan



- Zona Pendukung :
- Orientasi tempat tinggal (hunian), mayoritas penduduk sebagai pengrajin tempe
 - Penunjang fasilitas pendidikan, RTH dan peribadatan
 - Sebagai jalur penghubung pintu keluar kawasan

JUDUL PETA:

Analisa Pembagian Zona

NO. PETA:

3.2

LEGENDA:

-  Jalan
-  Kuburan
-  Sungai
-  Blok Permukiman
-  Sawah / Tegal
-  Tanah Kosong
-  Masjid

INSERT PETA:

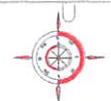


SUMBER PETA:

Hasil Analisa

SKALA:

1 : 3.000



PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

fasilitas penunjang pendidikan, peribadatan, dan Ruang Terbuka Hijau dengan fungsi lapangan, dan makam. Pada zona ini merupakan jalur yang menghubungkan antara kawasan dengan pintu keluar kawasan. Lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 3.3

Tabel 3.3
Analisa Pembagian Zona Kawasan

No.	Zona	Fungsi
1.	Utama	<ul style="list-style-type: none"> • Orientasi utama sebagai <i>showroom</i>/ toko penjualan produk Industri Keripik Tempe Sanan • Sebagai tempat produksi yang ditunjang dengan adanya perkoperasian dan pergudangan. • Penghubung antara jalur utama dengan pintu masuk kawasan.
2.	Pendukung	<ul style="list-style-type: none"> • Orientasi hunian (tempat tinggal) yang sebagaian besar penduduk bekerja sebagai pengrajin tempe, ditunjang dengan fasilitas pendidikan, peribadatan dan RTH. Zona ini juga sebagai daerah penghubung sirkulasi kendaraan menuju pintu keluar kawasan.

Sumber : Hasil Analisa, 2009

Dari hasil analisa pemanfaatan ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, yang mengkaji tentang aktifitas kawasan, hubungan fungsional antar ruang dan mengetahui zona ruang kawasan, maka diketahui karakter pemanfaatan ruang kawasan yang dapat dilihat pada tiap zona kawasan. Lebih jelasnya mengenai karakter pemanfaatan ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan dapat dilihat pada Tabel 3.4 dan Peta 3.3

Tabel 3.4
Karakter Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan
Pada Tiap Zona

No.	Zona	Karakter Kawasan
1.	Perdagangan Utama	<ul style="list-style-type: none"> • Sebagai tempat perdagangan hasil produksi keripik tempe yang berupa toko/ <i>showroom</i>, dan kios. • Laju pergerakan aktivitas cukup tinggi, khususnya para pengunjung • Mempunyai <i>view</i> yang bagus sebagai pintu masuk kawasan, karena merupakan jalur utama kota menuju propinsi (arteri), yang berada pada daerah depan gang utama pintu masuk menuju Sentra Industri Keripik Tempe Sanan. • Aktivitas cukup tinggi, yaitu dilakukan dari pagi sampai malam. • Mempunyai kegiatan sebagai tempat pengolahan

Bersambung...

Lanjutan...

		bahan baku, pengolahan keripik dan kegiatan perkoperasian
2.	Pendukung	<ul style="list-style-type: none"> • Sebagai tempat hunian dengan permukiman padat dan penduduk lebih dari 50% sebagai pengrajin tempe • Fasilitas penunjang dengan kegiatan pendidikan, tempat ibadah (musholla), tempat olah raga pada lahan kosong. • Intensitas pergerakan manusia maupun kendaraan sedang. • Aktivitas yang dilakukan jam padat pada pagi sampai siang, karena merupakan kawasan pendidikan. Pada sore dan malam hari aktivitas yang ada pada zona pendukung sedang, hanya sebagai interaksi kegiatan penduduk setempat.

Sumber : Hasil Analisa, 2009

3.2 Analisa Perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan

Analisa perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan ini akan mengkaji 3 analisa, antara lain analisa sirkulasi, analisa parkir dan analisa *signage* atau penandaan. Pada analisa sirkulasi akan mengkaji mengenai jalur pergerakan kendaraan dan pergerakan pejalan kaki untuk menentukan perancangan sirkulasi. Selanjutnya analisa parkir akan mengkaji mengenai larangan parkir dan selanjutnya dilakukan perhitungan optimisasi parkir untuk mengetahui daya tampung parkir dan sudut parkir yang sesuai dengan kawasan. Dan analisa berikutnya adalah analisa *signage/* penandaan. Analisa ini dengan mengkaji penilaian *signage/* penandaan dari segi keamanan, penempatan, dan fungsi. Perancangan masing – masing elemen tersebut akan dirancang sesuai dengan karakter pemanfaatan ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan. Lebih jelasnya mengenai alur Analisa Perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, dapat dilihat pada gambar 3.4

Karakter Zona Utama :

- Kegiatan perdagangan dan produksi
- Pergerakan tinggi (pedagang dan pembeli)
- View pintu masuk
- Aktifitas Tinggi



Karakter Zona Pendukung :

- Permukiman padat
- Mayoritas penduduk bekerja sebagai pengrajin tempe
- Kegiatan pendidikan, olahraga, peribadatan
- Intensitas kegiatan sedang
- Pergerakan oleh penduduk dalam

JUDUL PETA:

Karakter Kawasan
Industri Keripik Tempe Sanan

NO. PETA:

3.3

LEGENDA:

- Jalan
- Kuburan
- Sungai
- Blok Permukiman
- Sawah / Tegall
- Tanah Kosong
- Masjid

INSERT PETA:



SUMBER PETA:

Hasil Analisa

SKALA:

1 : 3.000

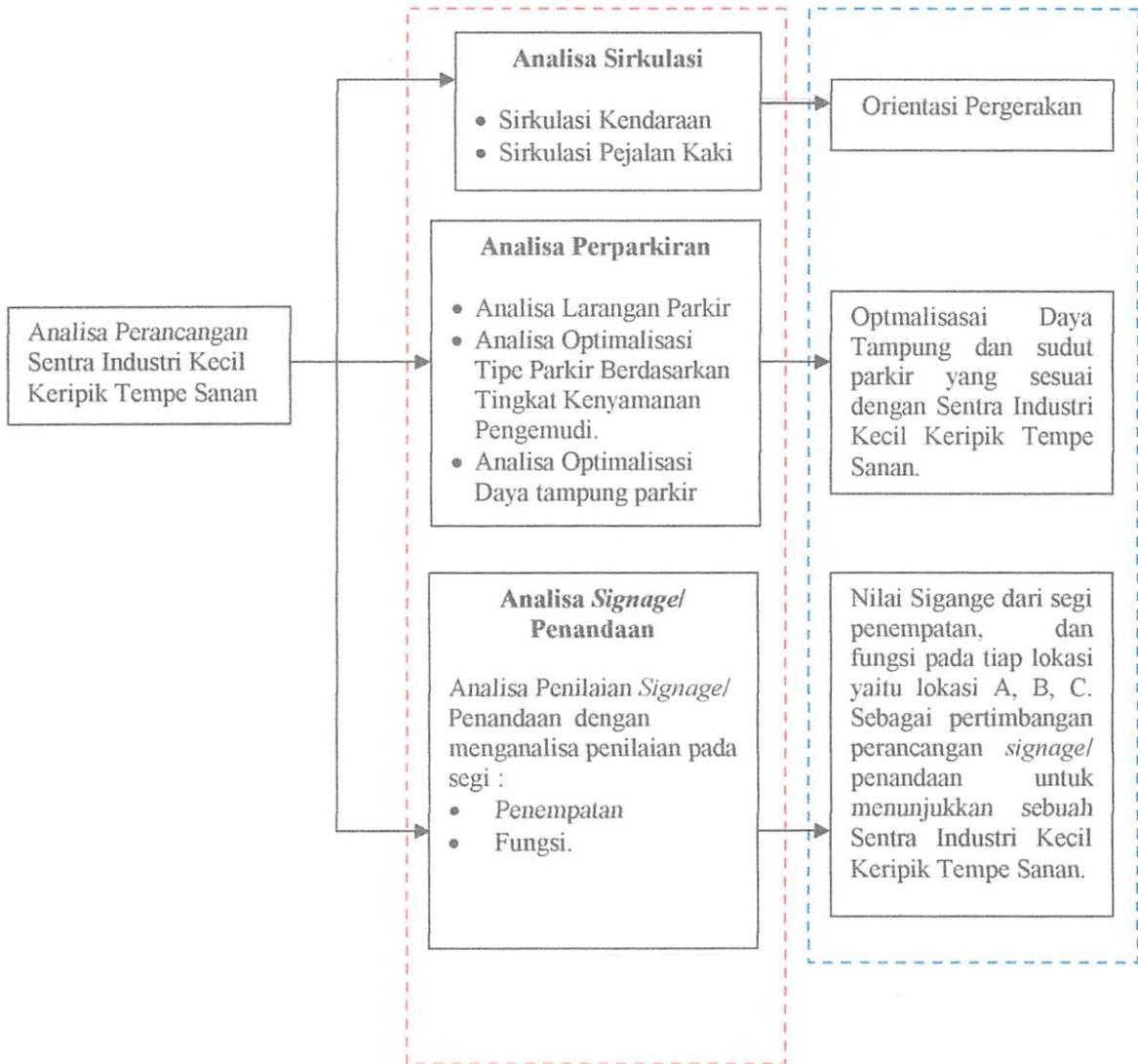


PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN



TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
TAHUN 2009

Gambar 3.4
Diagram Alur
Analisa Perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan



Keterangan :

- Tahapan Analisa
- Hasil Analisa

3.2.1 Analisa Sirkulasi

Pada analisa sirkulasi akan di bahas mengenai pola pergerakan/sirkulasi antara kendaraan dan pejalan kaki di mana berfungsi untuk memberikan kejelasan terhadap pembagian sirkulasi tersebut.

Sistem sirkulasi sangat erat hubungannya dengan pola penempatan aktivitas dan penggunaan tapak sehingga merupakan pergerakan dari ruang satu ke ruang yang lain. Kenyamanan dapat berkurang akibat dari sirkulasi yang kurang baik, misalnya tidak jelasnya pembagian ruang antara sirkulasi pejalan kaki dan sirkulasi kendaraan, penggunaan fungsi ruang sirkulasi yang berbeda, misalnya trotoar dijadikan tempat parkir. Untuk hal tersebut hendaknya dilakukan pembagian sirkulasi antara manusia/ pejalan kaki dan kendaraan.

3.2.1.1 Analisa Sirkulasi Kendaraan

Dalam pengkajian analisa ini akan dijelaskan dengan membahas dua titik sirkulasi kendaraan. Yang pertama sirkulasi pada jalan utama yaitu Jalan Tumenggung Suryo dan yang kedua pada jalan lokal yang termasuk pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.

Berdasarkan hasil survey arus kendaraan, pola pergerakan/ sirkulasi kendaraan pada Jalan Tumenggung Suryo mengalami jam puncak pada jam – jam pergi dan pulang ke sekolah maupun kantor yaitu pada jam 06.45 – 07.30 WIB, pada siang hari terjadi pada jam 12.45 – 14.00 WIB. Untuk sore hari keadaan masih cukup normal. Sedangkan jalan lokal Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, arus kendaraan bermotor hanya dilalui oleh para warga kampung Sanan dan para pengunjung yang membawa kendaraan pribadi untuk diparkirkan di dalam kawasan. Dan kondisinya ramai pada pagi sekitar jam 06.00 – 07.00 WIB, dan siang pada jam 11.00 – 12.00 WIB.

Secara hierarki sirkulasi kendaraan dapat di bagi menjadi 2 (dua) jalur kendaraan, yaitu: jalur distribusi (jalur untuk gerak perpindahan lokasi/jalur cepat) dan jalur akses (jalur yang melayani hubungan jalan dengan pintu masuk bangunan). Kedua jalur tersebut perlu di pisah untuk memperlancar arus lalu lintas.

Sistem sirkulasi jalan utama Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan (Jalan Tumenggung Suryo) adalah jalan dengan dua arah dan dua lajur, dimana merupakan satu arah mengarah keluar kota dan satu arah mengarah kedalam kota. Pada kawasan perkampungan Sanan yang merupakan daerah industri keripik, yaitu jalan lokal dengan dua arah masuk dan keluar kawasan. Pada kawasan jalan lokal masuk perkampungan industri ini, sirkulasi bagi kendaraan masih cukup menghambat. Hal tersebut dikarenakan dengan kondisi lebar jalan eksisting 3,5 meter dan dua arus masuk – keluar ditambah lagi dengan kendaraan pengunjung yang parkir pada badan jalan, khususnya mobil mengakibatkan arus tidak cukup lancar.

Pada suatu kawasan perdagangan, sirkulasi kendaraan terutama kendaraan pribadi akan terjadi secara terus menerus sehingga sirkulasi ke dalam kawasan harus memungkinkan kendaraan untuk keluar masuk dengan cepat dan mudah. Telah diketahui bahwa arus sirkulasi kendaraan pada kawasan menggunakan dua arah dengan kondisi jalan sempit sehingga cukup memperlambat arus. Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan ini upaya perancangan untuk mempercepat dan mempermudah arus sirkulasi kendaraan diupayakan dengan memberikan jalur satu arah bagi kendaraan yaitu pintu utama masuk berada pada gang masuk sanan, karena pintu tersebut sangat strategis yang berada pada jalan arteri dan orientasi pusat perdagangan juga berada disana. Sedangkan pintu keluar berada pada jalan tembus Sulfat, dimana untuk arah belok kiri akan berbalik pada pintu utama dan arah terminal Arjosari, sedangkan untuk arah belok kanan akan menghubungkan pada jalan menuju Perumahan Sawojajar dan Kelurahan Madyopuro. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 3.5

3.2.1.2 Analisa Sirkulasi Pejalan Kaki

Sistem sirkulasi pejalan kaki memiliki *fleksibilitas* perancangan yang lebih tinggi dari pada sistem sirkulasi lainnya. *Fleksibilitas* tersebut menyebabkan kurang terkendalinya pejalan pada rute – rute yang dirancang, karena adanya kecenderungan bagi pejalan untuk mencapai rute yang lebih pendek untuk menuju tujuan yang mereka inginkan.

Gambar 3.5
Sistem Sirkulasi Kendaraan



Sumber : Hasil Analisa, 2009

Dalam perancangan sistem sirkulasi pejalan pada kawasan studi, diberikan dua arah pejalan bagi yang masuk dan keluar, dengan posisi jalan bagi yang masuk dibuat sebelah kiri dan keluar dibuat sebelah kanan agar tidak bertabrakan antara pejalan yang mau masuk dan keluar. Pola – pola sirkulasi pejalan yang terdapat pada kawasan saat ini adalah mereka cenderung menggunakan dua arah keluar masuk dengan pola yang tidak beraturan. Karena kondisi parkir mobil pengunjung saat ini masih berada di dalam kawasan dan menggunakan badan jalan yang sempit, maka terkadang mereka juga masih sedikit bertabrakan dengan kendaraan bermotor yang sedang melintas. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 3.6

3.2.2 Analisa Perparkiran

Pada analisa parkir ini akan dikaji mengenai lokasi dan tipe parkir yang cocok serta menilai kekurangan maupun kelebihan kondisi parkir eksisting. sebelum melakukan analisa optimalisasi parkir, maka terlebih dahulu menganalisa lokasi larangan parkir untuk mengetahui panjang jalan yang dapat digunakan untuk parkir.

3.2.2.1 Analisa Lokasi Larangan Parkir

Untuk menghindari kecelakaan maupun kemacetan lalu lintas, maka di beberapa tempat dilakukan pelarangan parkir kendaraan. Pembahasan mengenai analisis lokasi larangan parkir ini di bagi menjadi 4 (empat) lokasi larangan parkir. Lokasi-lokasi pelarangan parkir tersebut berada pada sekitar tempat penyeberangan pejalan kaki, di muka pintu keluar masuk pekarangan/gang, tikungan/ persimpangan jalan sempit. Dari analisa ini didapatkan besaran panjang jalan yang dapat digunakan sebagai lahan parkir pinggir jalan lebih jelasnya pembahasan analisa larangan parkir pada masing – masing lokasi dijelaskan sebagai berikut.

Gambar 3.6
Sistem Sirkulasi Pejalan Kaki
Pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan



Sistem sirkulasi pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, menggunakan 2 jalur masuk dan keluar yang menggunakan badan jalan tanpa adanya pembatas.



Pada jalan Tumenggung Suryo, sistem sirkulasi pejalan kaki pada bahu jalan, tanpa adanya jalur pejalan kaki seperti trotoar.

Sumber : Hasil Analisa, 2009

A. Sekitar Tempat Penyeberangan Pejalan Kaki

Parkir kendaraan harus berjarak paling sedikit 6 meter dari tepi jalur penyeberangan. Saat ini pada lokasi studi tidak ditemukan parkir pada sekitar tempat penyeberangan pejalan kaki. Apabila menemukan parkir yang menggunakan tempat penyeberangan pejalan kaki, maka solusi yang ditawarkan adalah memasang rambu larangan parkir disertai dengan jarak larangan parkir. Lebih jelasnya lihat gambar 3.7

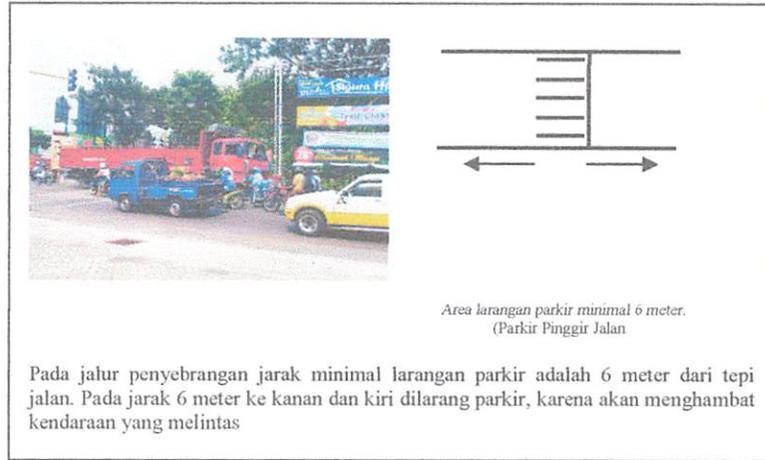
B. Muka Pintu Keluar Masuk Pekarangan/Gang

Di kawasan studi masih ada beberapa tempat yang menggunakan parkir di depan pintu masuk rumah. Tempat tersebut di dalam kawasan Sentra Industri Keripik Tempe Sanan. Hal tersebut sangat mengganggu, dikarenakan parkir seperti ini jelas sangat mengganggu orang lain karena menghalangi orang lain untuk keluar – masuk pekarangannya. Untuk mengatasi apabila hal ini masih sering terjadi, pada umumnya pemilik pekarangan telah membuat rambu larangan parkir di pintu keluar-masuk pekarangannya. Lihat gambar 3.8

C. Tikungan/ Persimpangan

Di setiap persimpangan jalan pada lokasi studi belum ada rambu larangan berhenti maupun larangan parkir. Rambu tersebut berfungsi untuk menghindari kemacetan atau kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan karena daerah ini kurang memiliki ruang bebas pandang. Pada persimpangan, parkir harus pada jarak paling dekat 25 meter dari persimpangan atau tikungan. Apabila tidak memungkinkan, maka diperlukan perancangan tempat parkir yang baik, sehingga tidak menimbulkan kemacetan maupun kecelakaan lalu lintas. Lebih jelasnya lihat gambar 3.9

Gambar 3.7
Larangan Parkir Pada Jalur Penyebrangan



Sumber : Hasil Analisa, 2009

Gambar 3.8
Larangan Parkir Pada Pintu Keluar – Masuk Perkarangan/ Gang



Larangan parkir di depan pagar/ halaman rumah.
 Dengan kondisi jalan sempit.

Sumber : Hasil Analisa, 2009

Gambar 3.9
Larangan Parkir pada Tikungan/ Persimpangan Jalan



Sumber : Hasil Analisa, 2009

C. Jalan Sempit

Parkir pada jalan sempit bisa berakibat mematikan arus lalu lintas karena kendaraan yang akan melintas seolah – olah terhadang kendaraan yang sedang parkir, atau setidaknya –tidaknya sangat mempersulit kendaraan lain yang akan melintas. Jalan tergolong sempit apabila lebar jalan tersebut kurang dari 5 meter.

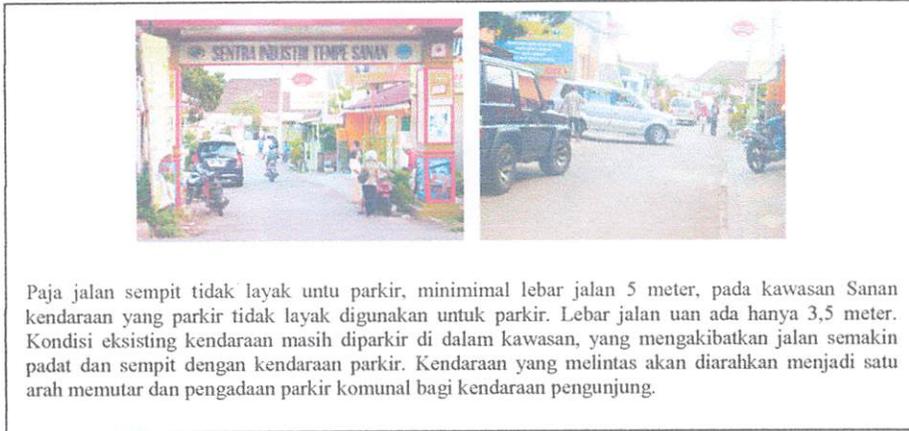
Pada kawasan studi parkir pada jalan sempit masih digunakan. Parkir ini berada di dalam Sentra Industri Keripik Tempe Sanan. Telah diketahui bahwa lebar jalan pada Kawasan Sentra Industri Keripik Tempe Sanan hanya mempunyai lebar jalan 3,5 meter, maka dari itu di dalam kawasan ini tidak layak buat tempat parkir, kecuali pengadaan parkir komunal pada lahan kosong dengan arus kendaraan satu arah. Lihat pada gambar 3.10

3.2.2.2 Tipe Parkir di Badan Jalan yang Optimal

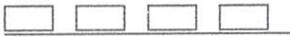
Sebelum mengkaji lebih dalam tentang optimalisasi tipe parkir di badan jalan, maka terlebih dahulu mengetahui panjang lokasi – lokasi larangan untuk parkir kendaraan, sehingga dapat diketahui panjang jalan yang boleh atau tidak boleh digunakan untuk parkir kendaraan. Lokasi – lokasi yang dilarang untuk parkir kendaraan tersebut telah dikaji dalam analisa lokasi larangan parkir. Berdasarkan 4 (empat) analisa lokasilarangan parkir didapatkan panjang jalan di kawasan studi yang boleh digunakan untuk parkir kendaraan pinggir jalan adalah 381 meter.

Analisa optimalisasi tipe parkir di badan jalan ini akan dikaji pada lokasi potongan B. Pada analisa ini akan dikaji mengenai optimalisasi jumlah SRP (Satuan Ruang Parkir) yang dapat diterapkan pada ruas jalan (potongan jalan B). Sehingga diketahui besaran kebutuhan SRP (satuan Ruang parkir) dengan menggunakan sudut 0° , 30° , 45° , 60° , dan 90° . Pada potongan melintang jalan B memiliki lebar jalan 8 meter. Untuk menilai optimslisasi tipe parkir berdasarkan tingkat kenyamanan pengemudi, akan diuji sudut parkir 0° - 90° . Apabila pada tipe parkir 0° diketahui tidak memberi kenyamanan untuk melakukan manuver kendaraan, maka tidak lagi dilakukan perhitungan untuk tipe parkir 30° - 90° .

Gambar 3.10
Parkir Pada Jalan Sempit



Jalur satu arah untuk kendaraan untuk mengurangi kepadatan dan benturan kendaraan yang melewati.



Jalan satu arah melingkar.



Lebar jalan < 5 meter tidak layak untuk parkir, maka pengadaan parkir komunal untuk mengatasi parkir pada Kawasan Industri Sanan.

Sumber : Hasil Analisa, 2009

A. Potongan Jalan B (Tipe Parkir Sudut 0°)

Pada jalan di potongan B, diketahui apabila menggunakan parkir sudut 0° maka lebar jalan eksisting 8 m dikurangi lebar petak parkir sudut 0° yaitu 2,14 m, hasil lebar jalan yang tersisa adalah 5,86 m. Menurut *Ernes Neufert (1996)* dalam bukunya *Data Arsitek Jilid 1*, lebar minimum perkerasan jalan yang harus disediakan untuk jenis jalan dengan jumlah 2 (dua) lajur yang terdiri atas truk dan sedan dengan kecepatan tetap 40 km/ jam (di dalam kota) adalah 4,75 meter. Sehingga didapatkan sisa lebar perkerasan adalah $5,86 \text{ m} - 4,75 \text{ m} = 1,11 \text{ m}$. Dengan kondisi seperti ini maka tidak dapat memberikan kenyamanan kepada pengemudi mobil dikarenakan lebar jalan yang dibutuhkan untuk SRP (Satuan Ruang Parkir) + sisa lebar perkerasan adalah $2,14 \text{ m} + 1,11 \text{ m} = 3,25 \text{ meter}$. Dimana standar lebar jalan yang dibutuhkan untuk bergerak dan parkir kendaraan dengan sudut 0° adalah 5,19 meter. Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 3.11

B. Potongan jalan B (Tipe Parkir Sudut 30° - 90°)

Pada potongan jalan B untuk parkir dengan menggunakan sudut 30° - 90° tidak dilakukan perhitungan lagi, dikarenakan untuk parkir dengan sudut 0° sudah dirasa tidak nyaman dikarenakan lebar jalan yang sempit apabila digunakan untuk parkir. Lebih jelasnya mengenai hasil analisa optimalisasi tipe parkir di badan jalan berdasarkan tingkat kenyamanan pengemudi untuk manuver kendaraan dapat dilihat pada tabel 3.5

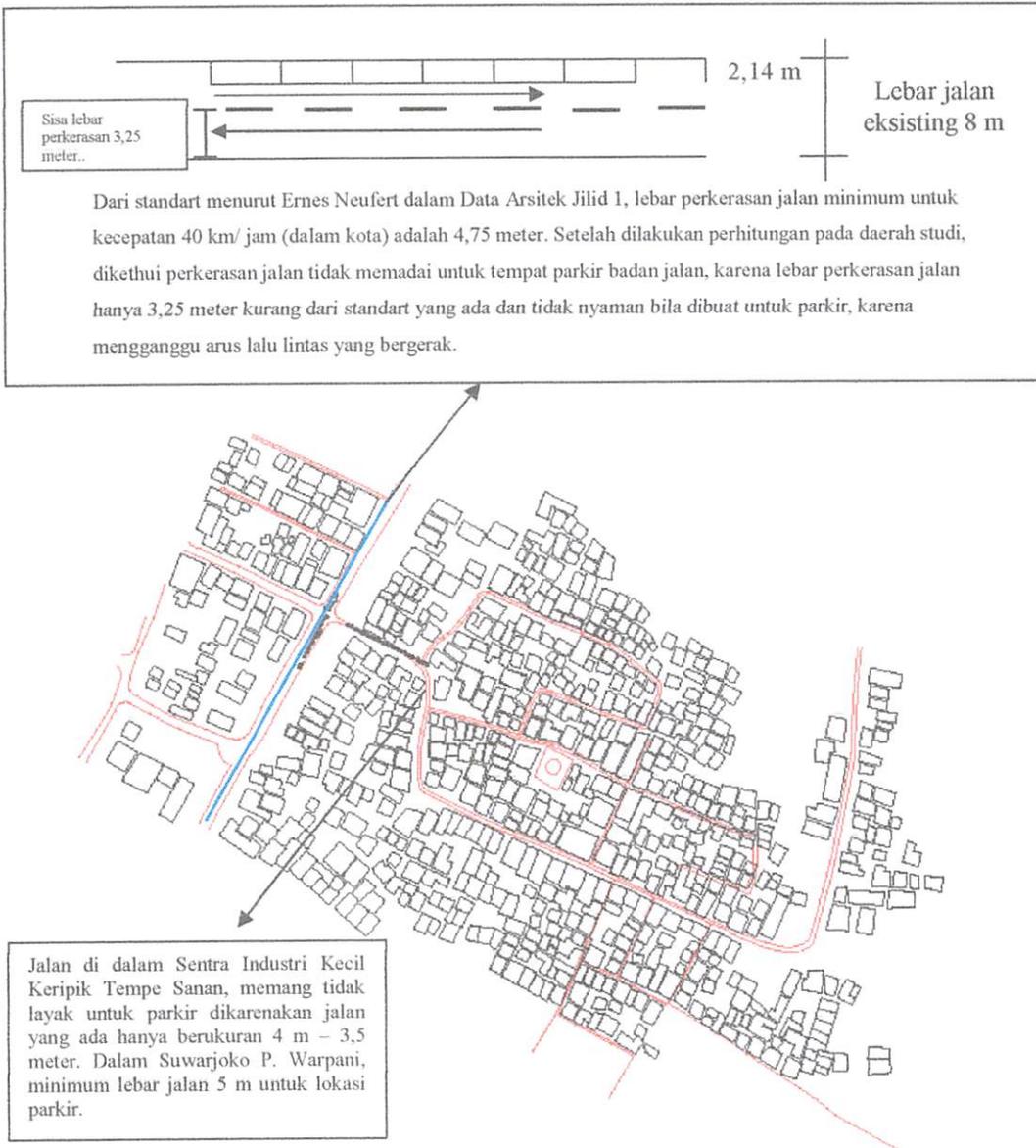
Tabel 3.5
Optimalisasi Tipe Parkir
Berdasarkan Tingkat Kenyamanan Pengemudi Untuk Manuver Kendaraan

Lokasi Parkir	Lebar Perkerasan Jalan (m)	Lebar Jalan yang dibutuhkan untuk parkir dan gerak(Standar De Chiara dalam SP Warpani)	Sudut Parkir (derajat)	Sisa lebar jalan	Kenyamanan melakukan manuver kendaraan
Potongan Jalan B	8 m	5,19 m	0	3,25	TN
		7,90 m	30	-	TN
		9,27 m	45	-	TN
		11,77 m	60	-	TN
		14,03 m	90	-	TN

Sumber : Hasil Analisa, 2009

Keterangan : TN (Tidak Nyaman)

Gambar 3.11
Lebar Jalan Untuk Parkir Kendaraan Dengan Sudut 0°
Pada Potongan Jalan B



Sumber : Hasil Analisa, 2009

3.2.2.3 Analisa Optimalisasi Daya Tampung Parkir Kendaraan

Pada analisa ini dikaji mengenai jumlah SRP (Satuan Ruang Parkir), untuk memenuhi daya tampung parkir kendaraan yang ada pada saat ini dengan melihat tingkat kenyamanan. Pada lokasi studi ini khususnya pada potongan jalan B untuk

parkir yang menggunakan badan jalan tidak dapat memberikan kenyamanan, dikarenakan lebar jalan yang dibutuhkan untuk parkir tidak sesuai dengan standar yang ada. Maka dari itu untuk menghitung SRP (Satuan Ruang Parkir) yang ada pada lokasi tidak dilakukan perhitungan lebih lanjut dikarenakan tidak dapat digunakan untuk parkir kendaraan.

Pada analisa parkir yang telah dikaji melalui analisa larangan aparkir, analisa optimalisasi tipe parkir di badan jalan berdasarkan tingkat kenyamanan pengemudi untuk manuver kendaraan, dan analisa optimalisasi daya tampung parkir, maka diketahui dari hasil analisa tersebut bahwa untuk penggunaan parkir pada wilayah studi tidak dapat digunakan untuk parkir dikarenakan lebar jalan yang sempit dan keterbatasan lahan.

3.2.3 Analisa *Signage*/ Penandaan

Analisa *Signage*/ Penandaan dengan menganalisa penilaian pada segi penempatan dan fungsi.

Nilai *Signage* dari segi penempatan dan fungsi pada tiap lokasi yaitu lokasi A, B, C. Sebagai pertimbangan perancangan *signage*/ penandaan untuk menunjukkan sebuah Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan

3.2.3.1 Analisa Penilaian *Signage*/ Penandaan Pada Lokasi A

A. Penempatan *Signage*/ Penandaan

1. Medan Penglihatan

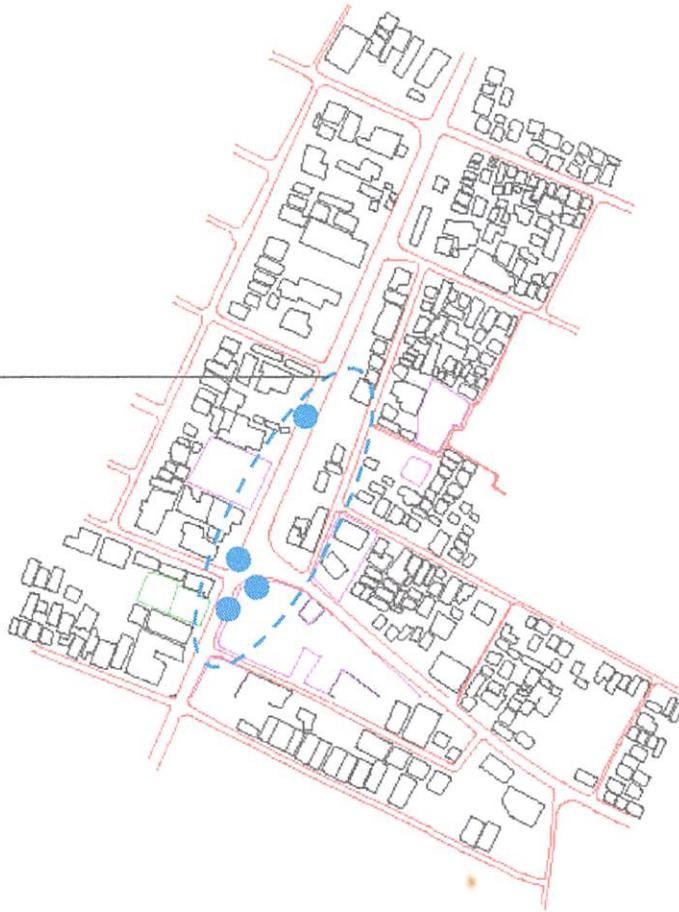
Signage/ penandaan secara keseluruhan pada lokasi A yang terpasang, baik *signage*/ penandaan yang memanfaatkan bentuk jalan yang berupa tikungan mempunyai nilai baik, karena pengamat tidak perlu menolehkan kepalanya untuk mengamati *signage*/ penandaan yang terpasang.

2. Kejelasan *Visual*

Signage/ penandaan pada lokasi A, secara keseluruhan dapat diamati dengan jelas dan tidak terhalang. Pada lokasi A ini *signage*/ penandaan yang ada mempunyai nilai baik. Lebih jelasnya lihat gambar 3.12 – 3.13

Gambar 3.12
Medan Penglihatan *Signage*/ Penandaan Pada Lokasi A

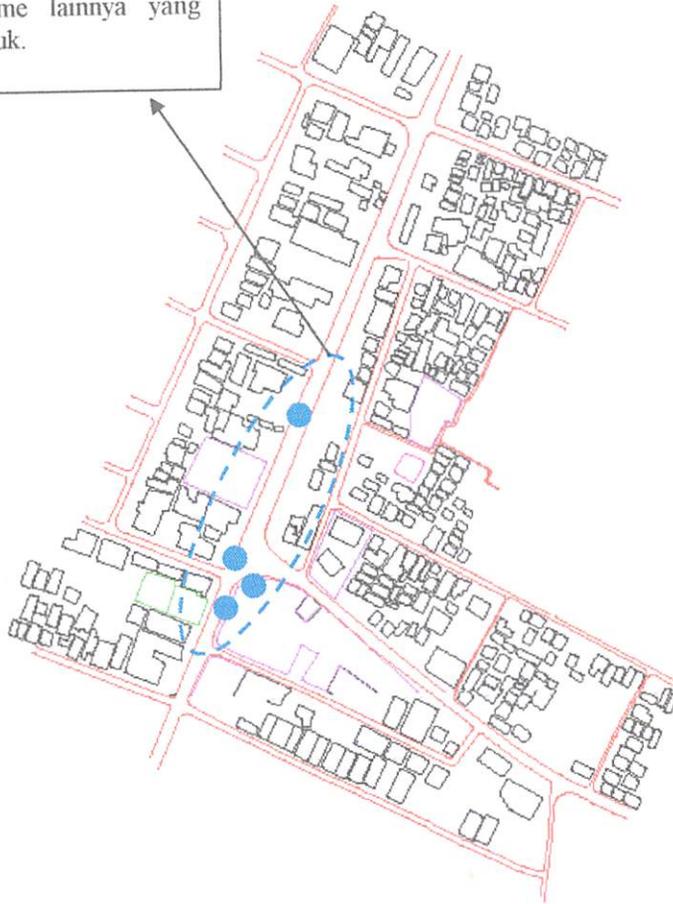
Secara keseluruhan *signage* yang ada pada lokasi A bernilai baik. Untuk membaca *signage* yang ada tidak perlu menolehkan kepala untuk melihatnya.



Sumber : Hasil Analisa, 2009

Gambar 3.13
Kejelasan *Visual Signage*/ Penandaan Pada Lokasi A

Secara keseluruhan *signage* yang ada pada lokasi A bernilai baik. *Signage* yang ada tidak terhalang oleh keberadaan pohon perdu maupun reklame lainnya yang saling bertumpuk.



Sumber : Hasil Analisa, 2009

B. Fungsi *Signage*/ Penandaan

1. Penonjolan

Signage/ penandaan pada lokasi A yang terpasang di tengah jalan , berupa *signage*/ penandaan bando jalan terpasang menojol karena dapat dilihat dari sisi arah kedalam kota dan arah keluar kota. Ukuran penandaan sebuah iklan produk telkomsel yang berukuran besar ini terlihat kuat. Untuk penandaan yang lain yang berupa penandaan tempat perdagangan jasa terlihat cukup menonjol. Penilaian untuk fungsi penonjolan pada lokasi mempunyai nilai baik.

2. Keterbacaan

Signage penandaan yang terpasang baik di tepi jalan maupun yang melintang jalan berupa penandaan bando jalan dapat dibaca dengan jelas baik pesan maupun gambar. Penilaian untuk fungsi keterbacaan pada lokasi A mempunyai nilai baik.

Lebih jelasnya lihat gambar 3.14 – 3.15

3.2.3.2 Analisa Penilaian *Signage*/ Penandaan Pada Lokasi B

A. Penempatan *Signage*/ Penandaan

1. Medan Penglihatan

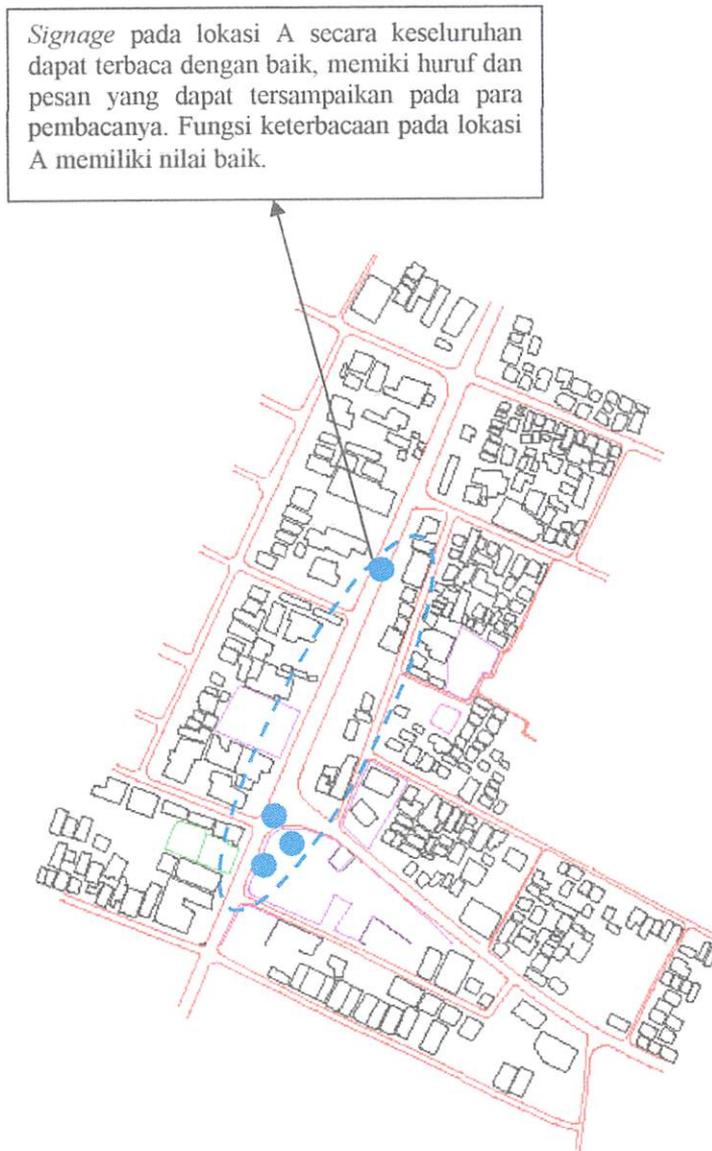
Signage/ penandaan secara keseluruhan pada lokasi B yang terpasang yang memanfaatkan bahu jalan, khususnya yang berupa *signage*/ penandaan gapura (pada Sentra Industri Keripik Tempe Sanan) maupun spanduk masih perlu menolehkan kepala, karena terhalang oleh pohon, maupun *signage*/ penandaan yang lain yang saling bertumpukan sehingga cukup mengganggu penglihatan para pengamatnya. Maka penilaian *signage*/ penandaan pada lokasi B dari segi medan penglihatan mempunyai nilai kurang karena sebagian *signage*/ penandaan masuk dalam bingkai.

Gambar 3.14
Penonjolan *Signage*/ Penandaan Pada Lokasi A



Sumber : Hasil Analisa, 2009

Gambar 3.15
Keterbacaan *Signage*/ Penandaan Pada Lokasi A



Sumber : Hasil Analisa, 2009

2. Kejelasan *Visual*

Signage/ penandaan pada lokasi B, masih ada yang tidak dapat diamati dengan jelas, yaitu *signage/* penandaan gapura (Sentra Industri Keripik Tempe Sanan) dan *Billboard* Sentra Industri Keripik Tempe Sanan, karena terhalangi oleh pohon dan garupa yang letaknya terlalu kedalam dan terhalang oleh pohon dan *signage/* penandaan yang lain yang saling bertumpuk. Penilaian kejelasan *visual* pada lokasi B mempunyai nilai buruk karena masih terhalang dan tidak mengarah kepada pengamat, khususnya pada penandaan pada lokasi studi, yaitu Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.

Lebih jelasnya lihat gambar 3.16– 3.17

B. Fungsi *Signage/* Penandaan

1. Penonjolan

Signage/ penandaan pada lokasi B secara keseluruhan kurang memberikan penonjolan. Penilaian untuk fungsi penonjolan pada lokasi B mempunyai nilai kurang.

2. Keterbacaan

Signage/ penandaan pada lokasi B yang terpasang di tepi jalan, maupun penandaan berupa gapura (Sentra Industri Keripik Tempe Sanan) kurang dapat dibaca karena sebagian masih terhalang oleh pohon. Penilaian untuk fungsi keterbacaan pada lokasi B mempunyai nilai buruk karena sebagian kecil yang dapat terbaca.

Lebih jelasnya lihat gambar 3.18 – 3.19

3.2.3.3 Analisa Penilaian *Signage/* Penandaan Pada Lokasi C

A. Penempatan *Signage/* Penandaan

1. Medan Penglihatan

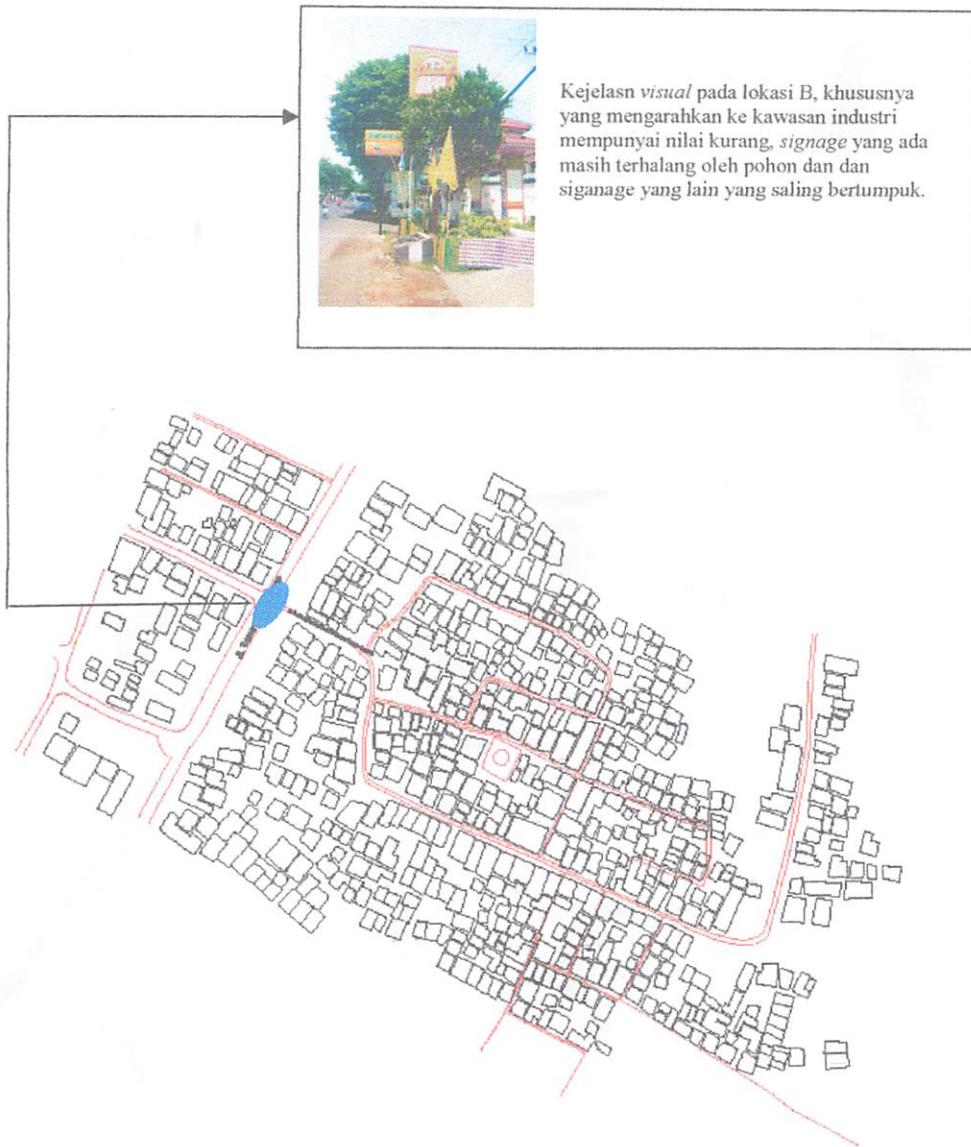
Signage/ penandaan secara keseluruhan pada lokasi C yang terpasang , baik *signage/* penandaan yang memanfaatkan bentuk jalan yang berupa tikungan mempunyai nilai baik, karena pengamat tidak perlu menolehkan kepalanya untuk mengamati *signage/* penandaan yang terpasang.

Gambar 3.16
Medan Penglihatan *Signage*/ Penandaan Pada Lokasi B



Sumber : Hasil Analisa, 2009

Gambar 3.17
Kejelasan *Visual Signage*/ Penandaan Pada Lokasi B



Gambar 3.18
Penonjolan *Signage*/ Penandaan pada Lokasi B



Penonjolan *signage* pada lokasi B kurang menunjukkan penonjolan, khususnya pada petunjuk kawasan yang masih tertutup dengan *signage* maupun pohon yang menghalangi pada penandaan lokasi. Gapura nma sentra industri juga terlalu menjorok kedalam, sehingga tidak mudah dilihat oleh pra pengendara yang melintasi kawasan tersebut.



Sumber : Hasil Analisa, 2009

Gambar 3.19
Keterbacaan *Signage*/ Penandaan pada Lokasi B

Fungsi keterbacaan pada lokasi B mempunyai kurang, factor penghalang ketertutupan signage oleh *signage* lain yang bertumpuk, maupun pohon penghalang membuat tidak dapat terbaca dengan jelas.



Penumpukan *signage* yang lain, maka *signage* yang menunjukkan Sentra Industri Keripik Tempe Sanan terhalang dan kurang terbaca, khususnya bagi para pengguna kendaraan bermotor yang melintasi.



Sumber : Hasil Analisa, 2009

2. Kejelasan *Visual*

Signage/ penandaan pada lokasi C, secara keseluruhan dapat diamati dengan jelas dan tidak terhalang . Pada lokasi C ini *signage/* penandaan yang ada mempunyai nilai baik.

Lebih jelasnya lihat gambar 3.20 – 3.21

B. Fungsi *Signage/* Penandaan

1. Penonjolan

Signage/ penandaan pada lokasi C yang terpasang di tepi jalan yang berupa *signage/* penandaan produk Indomie dan telepon selular menunjukkan suatu penonjolan karena berukuran besar dan terlihat kuat. Yang lebih menampakkan penonjolan pada lokasi C ini yaitu *signage* Patung Jendral Penilaian untuk fungsi penonjolan pada lokasi mempunyai nilai baik.

2. Keterbacaan

Signage/ penandaan pada lokasi C yang terpasang di tepi jalan dapat dibaca dengan jelas baik pesan maupun gambar. Penilaian untuk fungsi keterbacaan pada lokasi C mempunyai nilai baik.

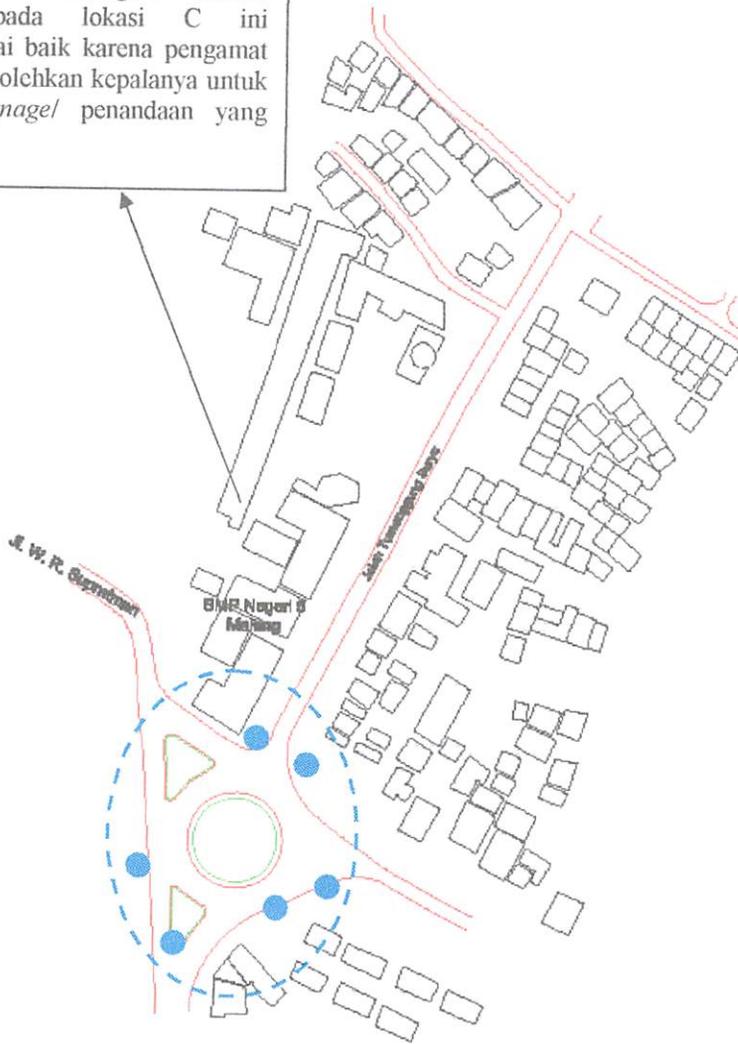
Lebih jelasnya lihat gambar 3.22 – 3.23

Keterkaitan antara analisa pemanfaatan ruang dan analisa perancangan elemen sirkulasi, parkir, dan *signage*, yaitu :

- Pemanfaatan ruang kawasan mempunyai keterkaitan dengan elemen sirkulasi, yaitu untuk merancang jalur sirkulasi, yang dapat menunjang kenyamanan suatu sirkulasi/ pergerakan bagi kendaraan ataupun pejalan kaki sesuai dengan karakter zona utama dan pendukung.
- Pemanfaatan ruang kawasan mempunyai keterkaitan dengan elemen parkir, yaitu bagaimana merancang tempat parkir pada kawasan dengan melihat kondisi pada kawasan yang sesuai karakter pada tiap zona.
- Pemanfaatan ruang kawasan mempunyai keterkaitan dengan elemen *signage/* penandaan, yaitu bagaimana merancang suatu *signage* pada kawasan yang sesuai dengan karakter tiap zona. *Signage* yang ada bersifat komersil atau tidak komersil.

Gambar 3.20
Medan Penglihatan *Signage/* Penandaan Pada Lokasi C

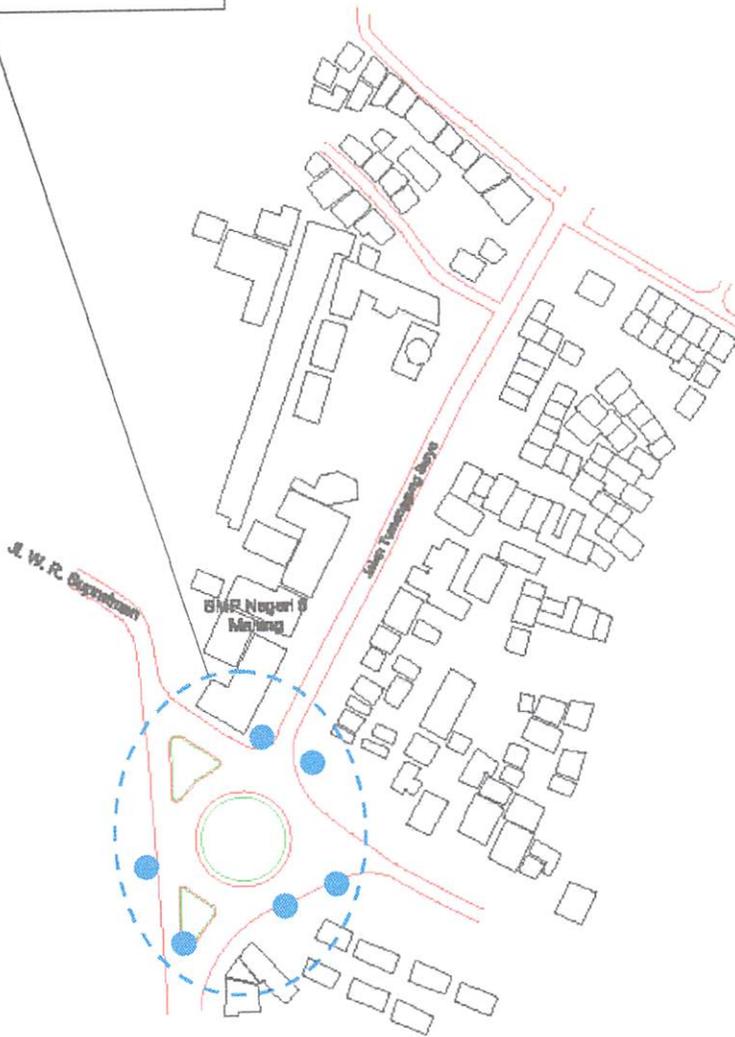
Signage pada lokasi C secara keseluruhan memanfaatkan bentuk jalan yang berbentuk tikungan. Medan penglihatan pada lokasi C ini mempunyai nilai baik karena pengamat tidak perlu menolehkan kepalanya untuk mengamati *signage/* penandaan yang terpasang



Sumber : Hasil Analisa, 2009

Gambar 3.21
Kejelasan *Visual Signage*/ Penandaan Pada Lokasi C

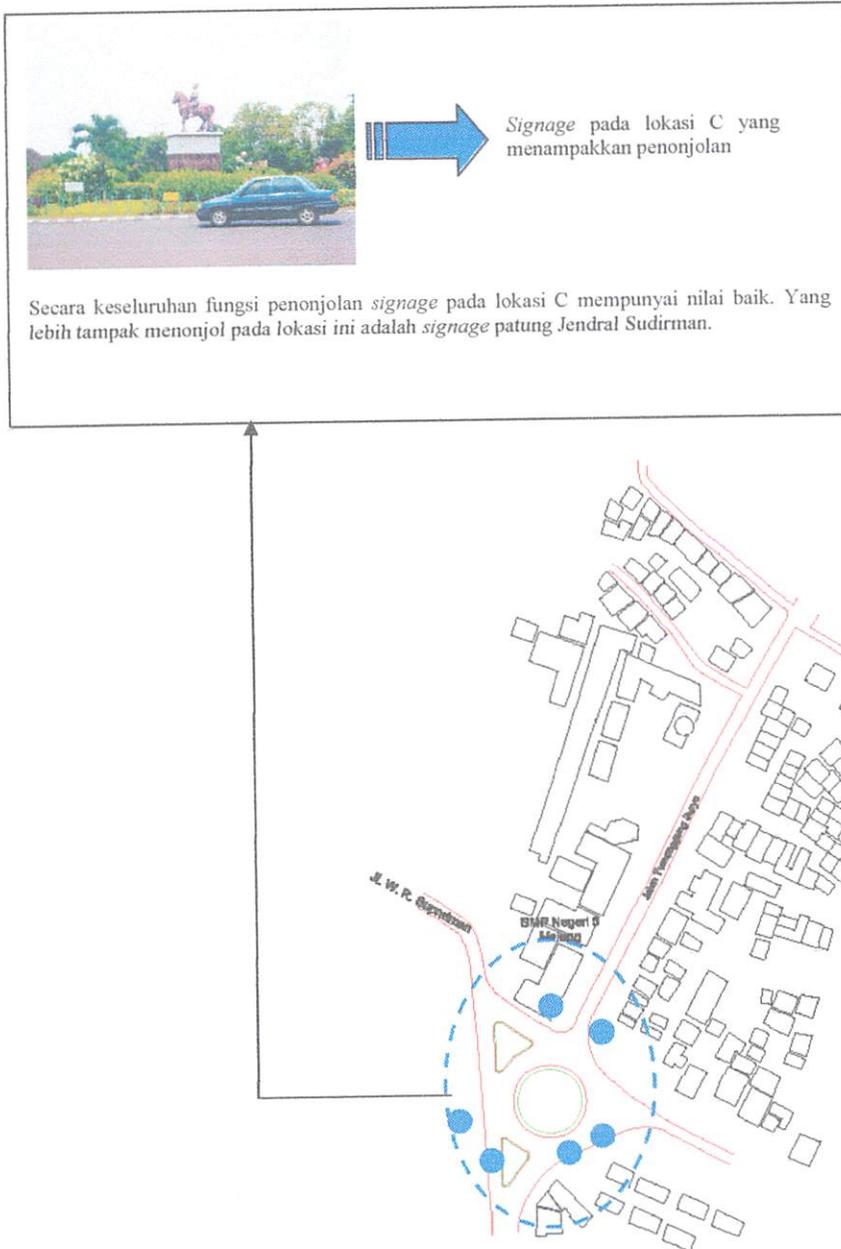
Kejelasan *visual* pada lokasi C secara keseluruhan bernilai baik, mengarahkan pada pengamat dan tidak terhalangi dengan penumpukan *signage* lainnya.



Sumber : Hasil Analisa, 2009

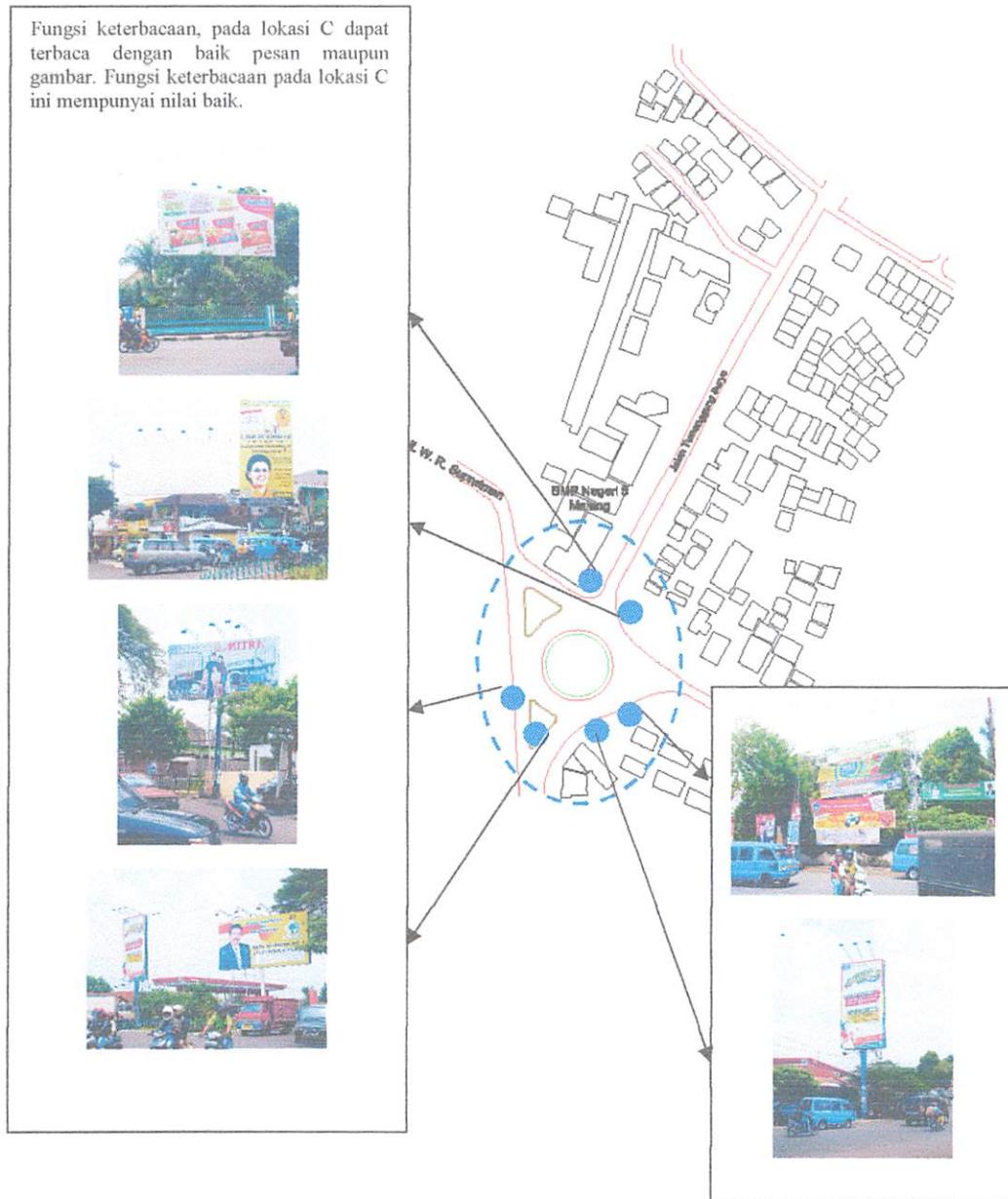
Dari berbagai analisa yang dilakukan, dapat diketahui berbagai potensi dan masalah yang ada pada kawasan studi. Untuk lebih jelas mengenai hal tersebut dapat dilihat pada tabel 3.6.

Gambar 3.22
Penonjolan *Signage*/ Penandan Pada Lokasi C



Sumber : Hasil Analisa, 2009

Gambar 3.23
Keterbacaan *Signage*/ Penandan Pada Lokasi C



Sumber : Hasil Analisa, 2009

Tabel 3.6
Hasil Analisa Berdasarkan Jenis Analisa

No.	Jenis Analisa	Hasil
1.	Pemanfaatan Ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan. a. Analisa Aktifitas Kawasan	Mempunyai dua fungsi aktifitas yaitu utama dan pendukung. <ul style="list-style-type: none"> • Aktifitas Utama : Intensitas pada fungsi utama ini mempunyai intensitas yang tinggi, karena pergerakan kecenderungan dilakukan oleh pedagang dan pembeli dengan aktifitas dari pagi – malam. Merupakan jalur penghubung antara pintu masuk kawasan dan <i>view</i> yang menarik dari arah luar kawasan • Aktifitas Pendukung : Intensitas pada fungsi hunian ini mempunyai intensitas yang sedang karena aktifitas dilakukan pada jam – jam tertentu. Berada pada jalur penghubung pintu keluar kawasan mayoritas penduduk bekerja sebagai pengrajin keripik tempe.
	b. Analisa Hubungan Antar Ruang	Keterkaitan ruang yang ada pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, yang membentuk zona kawasan yaitu utama dan pendukung. Zona utama yaitu zona inti pada kawasan industri kecil tersebut, yang mempunyai keterkaitan kuat dan apabila diletakkan berjauhan maka akan membengaruhi kelancaran. Zona pendukung, yaitu sebagai pendukung dari kawasan industri tersebut, dan apabila diletakkan berjauhan dengan zona utama maka tidak mempengaruhi kelancaran sebuah kawasan tersebut.
	c. Analisa Zona Kawasan.	Analisa Zona kawasan ini menjabarkan karakter tiap zona kawasan, yaitu utama dan pendukung. Karakter dilihat dari pengkajian dua analisa sebelumnya, yaitu analisa aktifitas dan analisa hubungan antar ruang. Karakter zona Utama : <ul style="list-style-type: none"> • Sebagai tempat perdagangan hasil produksi keripik tempe yang berupa toko/ <i>showroom</i>, dan kios. • Laju pergerakan aktivitas cukup tinggi, khususnya para pengunjung • Mempunyai <i>view</i> yang bagus sebagai pintu masuk kawasan, karena merupakan jalur utama kota menuju propinsi (arteri), yang berada pada

Bersambung...

Lanjutan...

		<p>daerah depan gang utama pintu masuk menuju Sentra Industri Keripik Tempe Sanan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktivitas cukup tinggi, yaitu dilakukan dari pagi pagi sampai malam. • Mempunyai kegiatan sebagai tempat pengolahan bahan baku, pengolahan keripik dan kegiatan perkoperasian <p>Zona Pendukung :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sebagai tempat hunian dengan permukiman padat dan penduduk lebih dari 50 % sebagai pengrajin tempe • Fasilitas penunjang dengan kegiatan pendidikan, tempat ibadah (musholla), tempat olah raga pada lahan kosong. • Intensitas pergerakan manusia maupun kendaraan sedang. • Aktifitas yang dilakukan jam padat pada pagi sampai siang, karena merupakan kawasan pendidikan. Pada sore dan malam hari aktifitas yang ada pada zona pendukung sedang, hanya sebagai interaksi kegiatan penduduk setempat
2.	<p>Perancangan Kawasan Industri</p> <p>a. Analisa Sirkulasi</p>	<p>Sirkulasi kendaraan pada kawasan utama (Lokasi B), sirkulasi terhambat dikarenakan menggunakan arus bolak – balik dengan kondisi jalan sempit (3,5 m – 4 m). Ditunjang dengan parkir pada badan jalan di dalam kawasan. Sehingga mengakibatkan ketidaknyamanan. Arus kendaraan sedang. Sirkulasi pejalan kaki menggunakan 2 arah masuk dan keluar tanpa adanya pembatas.</p> <p>Sirkulasi pada kawasan penunjang (Lokasi A dan C) menggunakan 2 jalur, jalan utama penghubung kota Malang – Surabaya. Dilalui dengan berbagai macam kendaraan (berat, sedang, ringan). Arus kendaraan cukup tinggi. Sirkulasi pejalan kaki menggunakan bahu jalan tanpa adanya jalur pejalan kaki seperti trotoar.</p>
	<p>b. Analisa Perparkiran</p>	<p>Analisa parkir yang telah dikaji melalui analisa larangan parkir ,analisa optimalisasi tipe parkir di badan jalan berdasarkan tingkat kenyamanan pengemudi untuk manuver kendaraan, dan analisa optimalisasi daya tampung parkir, maka diketahui dari hasil analisa tersebut bahwa untuk penggunaan parkir pada wilayah studi tidak dapat digunakan untuk parkir dikarenakan lebar jalan yang sempit dan keterbatasan lahan.</p>

Bersambung...

Lanjutan...

	<p>c. Analisa <i>Signage</i>/ Penandaan</p> <ul style="list-style-type: none"> Analisa Penilaian pada Lokasi A 	<p>Penempatan</p> <ul style="list-style-type: none"> Medan Penglihatan : Baik, karena <i>signage</i> yang ada sudah masuk dalam bingkai. Dapat dilihat pada jarak kurang dari 46,5 m Kejelasan <i>Visual</i> : Baik, karena tidak terhalang dan mengarah pada pengamat. <p>Fungsi</p> <ul style="list-style-type: none"> Penonjolan : Baik, karena adanya <i>signage</i> bando jalan yang memberikan suatu kesatuan dengan yang lain. Keterbacaan : Baik. <i>Signage</i> yang ada secara keseluruhan dapat terbaca.
	<ul style="list-style-type: none"> Analisa Penilaian pada Lokasi B 	<p>Penempatan</p> <ul style="list-style-type: none"> Medan Penglihatan : Buruk, karena <i>signage</i> yang ada diluar tidak masuk dalam bingkai <i>signage</i>/ penandaan. Kejelasan <i>Visual</i> : Buruk, karena tidak mengarah pada pengamat. <p>Fungsi</p> <ul style="list-style-type: none"> Penonjolan : Buruk, tidak dapat menghasilkan kesatuan. Keterbacaan : Buruk
	<ul style="list-style-type: none"> Analisa Penilaian pada Lokasi C 	<p>Penempatan</p> <ul style="list-style-type: none"> Medan Penglihatan : Baik, karena <i>signage</i> yang ada sudah masuk dalam bingkai. Dapat dilihat pada jarak kurang dari 46,5 m Kejelasan <i>Visual</i> : Baik, karena tidak terhalang dan mengarah pada pengamat. <p>Fungsi</p> <ul style="list-style-type: none"> Penonjolan : Baik, karena adanya <i>signage</i> bando jalan yang memberikan suatu kesatuan dengan yang lain. Keterbacaan : Baik. <i>Signage</i> yang ada secara keseluruhan dapat terbaca.

Sumber : Hasil Analisa, 2009

BAB IV
KONSEP DAN ARAHAN PERANCANGAN
SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN

4.1 Konsep Dasar Perancangan Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan

Perancangan merupakan suatu upaya untuk memecahkan permasalahan yang optimal yang berkaitan langsung dengan komponen fisik ruang dengan memperhatikan kondisi (fakta-fakta) yang ada untuk menciptakan kondisi yang baru serta tidak ada sebelumnya. Dalam strategi terhadap masalah perkotaan, terdapat tiga elemen kawasan kota yang kongkret yang perlu diarahkan, antara lain memperkuat, mentransformasikan, memperkenalkan. Memperkuat yaitu, suatu kawasan yang sudah ada perlu diperkuat supaya kawasan itu lebih jelas dalam realitasnya. Mentransformasikan, yaitu elemen yang masih berbenturan didalam suatu kawasan perlu ditrasformasikan supaya kawasan itu lebih mendukung. Dan yang ketiga memperkenalkan, elemen perkotaan yang belum ada di dalam suatu kawasan perlu diperkenalkan supaya kawasan itu lebih mempunyai arti

Konsep dasar dari perancangan pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan ini adalah memperkuat karakter kawasan pada Industri Keripik Tempe Sanan. Memperkuat karakter kawasan artinya memberikan suatu ciri khas lokasi yang mudah untuk dikenal ataupun ditandai pada elemen sirkulasi, parkir dan khususnya pada elemen penandaan atau *signage*. Sehingga Industri Keripik Tempe Sanan mempunyai citra atau image tersendiri bagi para pengunjung maupun konsumennya baik itu dari Malang, luar kota Malang, maupun Mancanegara.

Industri Keripik Tempe Sanan merupakan salah satu industri yang berpotensi di Kota Malang. Kurang kuatnya suatu petunjuk arah yang mengorintasikan ke kawasan tersebut, dan sirkulasi maupun parkir yang masih berbau menjadikan salah satu kendala tersendiri bagi para penggunanya. Dari hasil penelitian lapangan dan kajian analisa yang telah dilakukan, maka untuk

memperkuat karakter Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, yaitu menggambarkan pemanfaatan ruang kawasan tersebut untuk mengetahui karakternya sebagai dasar pembentukan zona kawasan dan melakukan perancangan berdasarkan karakter pemanfaatan ruang kawasan, yaitu perancangan sirkulasi, parkir, dan *signage*/ penandaan untuk lebih memperkuat karakter sebuah Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.

Setelah melakukan pengamatan dan dilanjutkan pada pengkajian analisa, maka konsep yang dituangkan diharapkan dapat memberikan suatu gambaran tentang perancangan sirkulasi, parkir, maupun *signage* (penandaan) yang dirasa cukup nyaman untuk para pengunjung dan para pedagang. Adapun konsep sirkulasi, parkir dan *signage* (penandaan) dijelaskan pada sub bab berikut ini.

4.1.1 Konsep Sirkulasi (Pergerakan)

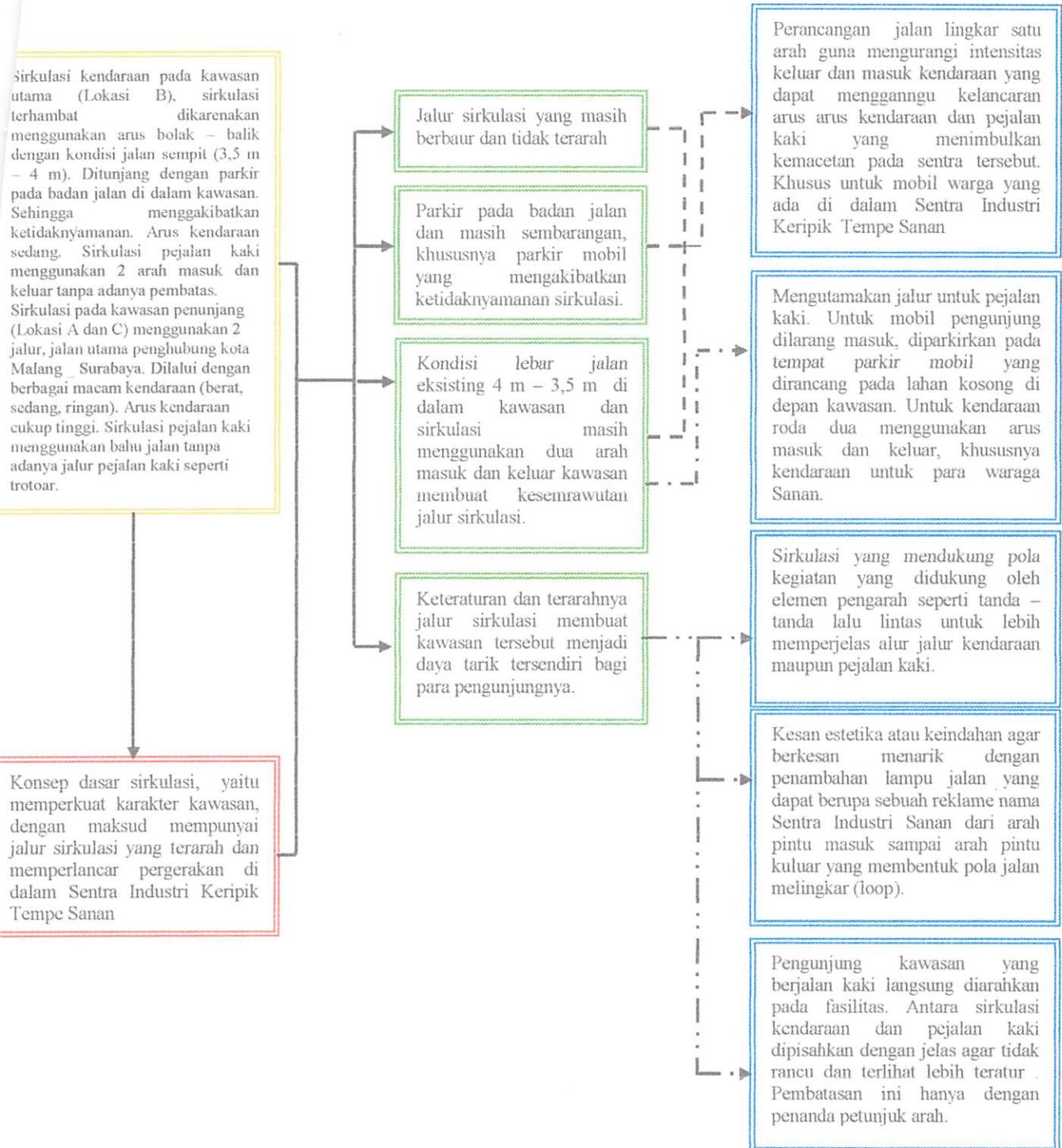
Sistem sirkulasi erat hubungannya dengan pola aktifitas dan penggunaan kawasan tersebut, sehingga merupakan pergerakan dari satu ruang ke ruang yang lainnya. Dalam sistem sirkulasi lebih banyak menghasilkan suatu pola sirkulasi dengan lebih banyak titik pandang dan mempunyai suatu kemenarikan.

Kondisi eksisting sirkulasi pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan menggunakan dua arah masuk dan keluar, dengan lebar jalan 3,5 meter. Sirkulasi yang teratur dan nyaman yang tidak menimbulkan kemacetan, membuat sebuah kawasan lebih banyak diminati oleh para pengunjungnya. Adapun konsep perancangan sirkulasi pada Kawasan Industri dapat dilihat pada gambar 4.1 – 4.5.

4.1.2 Konsep Parkir

Setiap kawasan dimana ada suatu kegiatan tentunya sangat membutuhkan satu tempat untuk parkir. Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan merupakan sebuah kawasan perdagangan yang menjual suatu produk keripik tempe dengan tempat pengolahan yang berada pada bagian dalam kawasan. Kawasan industri ini merupakan sebuah perkampungan dengan lahan yang padat oleh permukiman dan jalan yang tidak terlalu lebar.

Gambar 4.1
Diagram Konsep Perancangan Sirkulasi (Pergerakan)

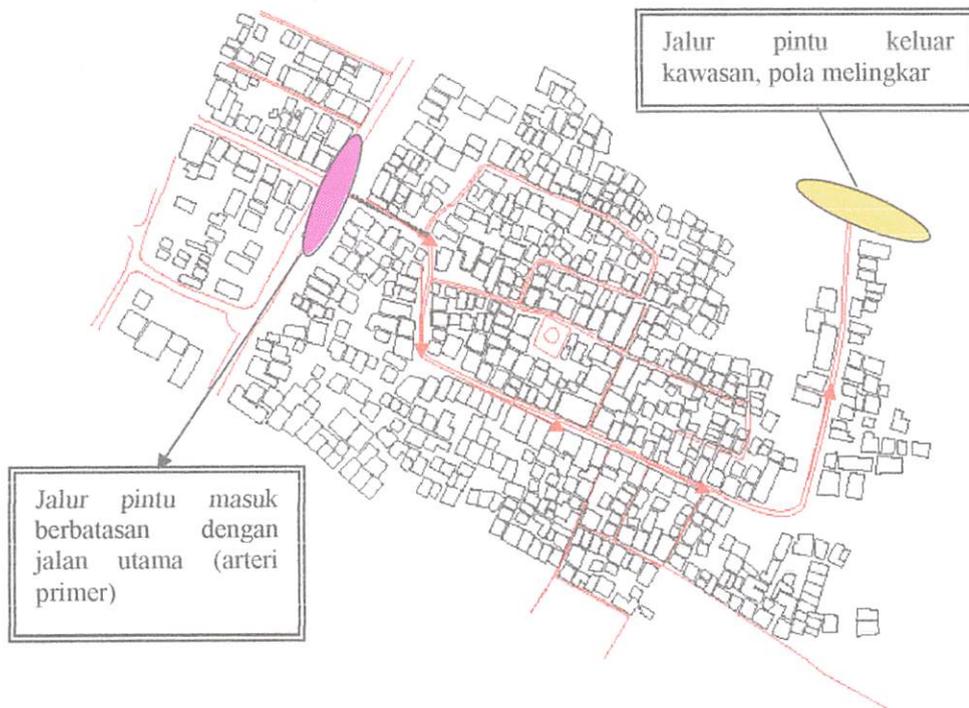


Keterangan :

- Hasil Analisa
- Konsep Dasar Perancangan
- Dasar Pertimbangan Perancangan
- Arahan Perancangan
- Arahan Perancangan 1
- Arahan Perancangan 2
- Arahan Perancangan 3, 4, 5

Lebih jelasnya konsep perancangan sirkulasi pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan dapat dilihat pada gambar 4.2 – 4.4.

Gambar 4.2
Konsep Perancangan Sirkulasi
(Jalur Kendaraan Satu Arah)

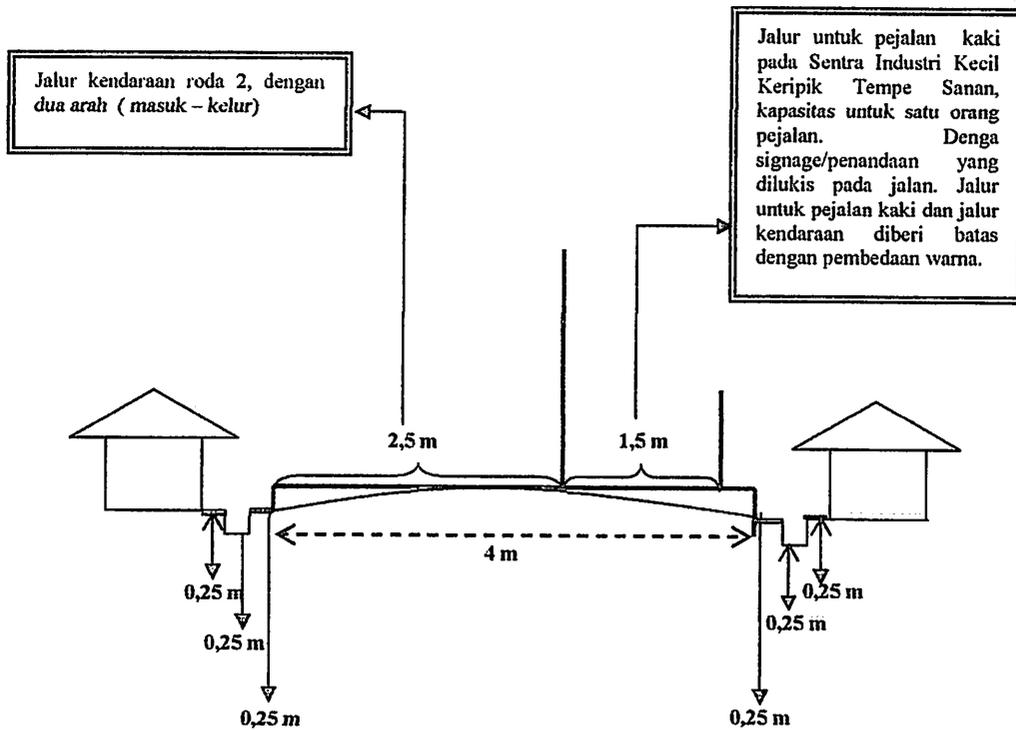


Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Keterangan :

- Arus melingkar jalur satu arah
- Pintu masuk kawasan yang berhubungan dengan Jalan Arteri Primer (Jalan Tumenggung Suryo).
- Pintu keluar kawasan dengan bentuk pola melingkar. Arah kiri kembali pada Jalan Arteri pada pintu masuk kawasan dan kanan menghubungkan pada Jalan Sulfat.

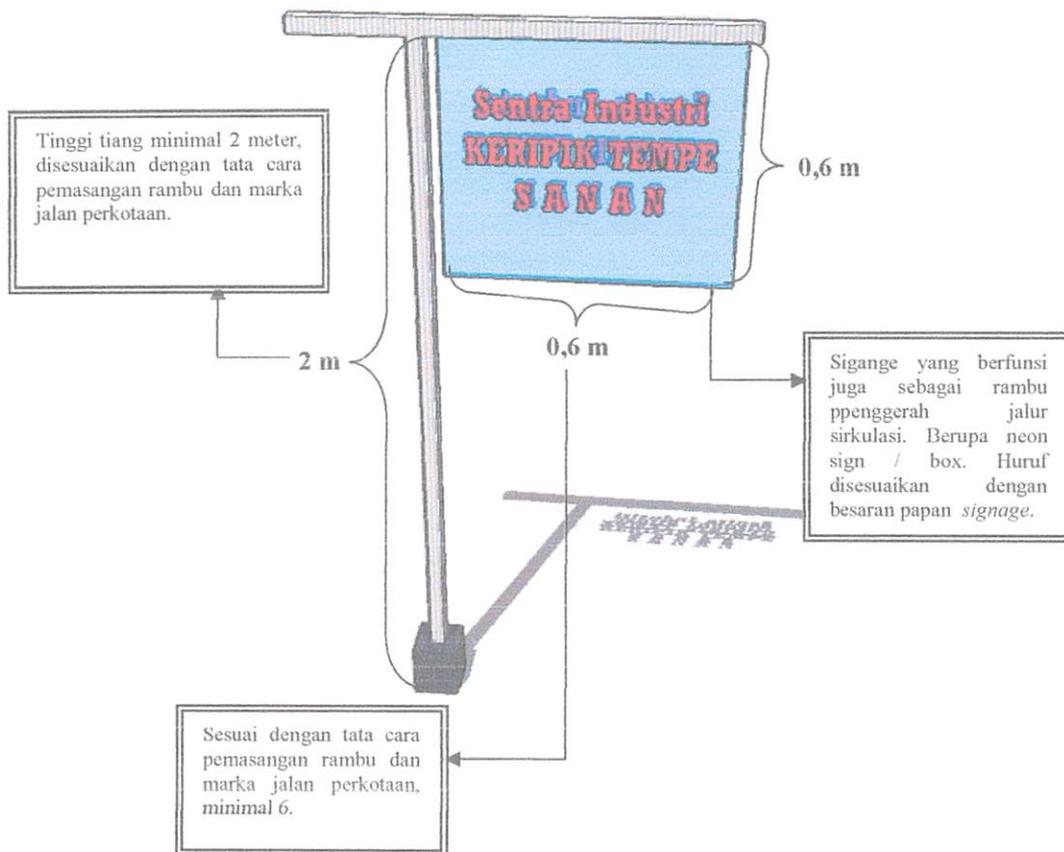
Gambar 4.3
Penampang Jalan
Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan



Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Jalur Kendaraan satu arah ditunjang dengan adanya suatu petunjuk arah dan penerangan jalan untuk menambah kesan estetika suatu kawasan yang tidak memberikan kesan kemonotonan. Lampu jalan yang ada dengan bentuk berupa neon box dengan ukuran sedang yang secara langsung mengiklankan kawasan tersebut merupakan Kawasan Sentra Industri Sanan. Untuk ukuran penerangan neon box sebagai petunjuk arah dan menambah kesan estetika dapat dilihat pada gambar di bawah ini.

Gambar 4.4
Penerangan Lampu Jalan Sebagai Petunjuk Sirkulasi

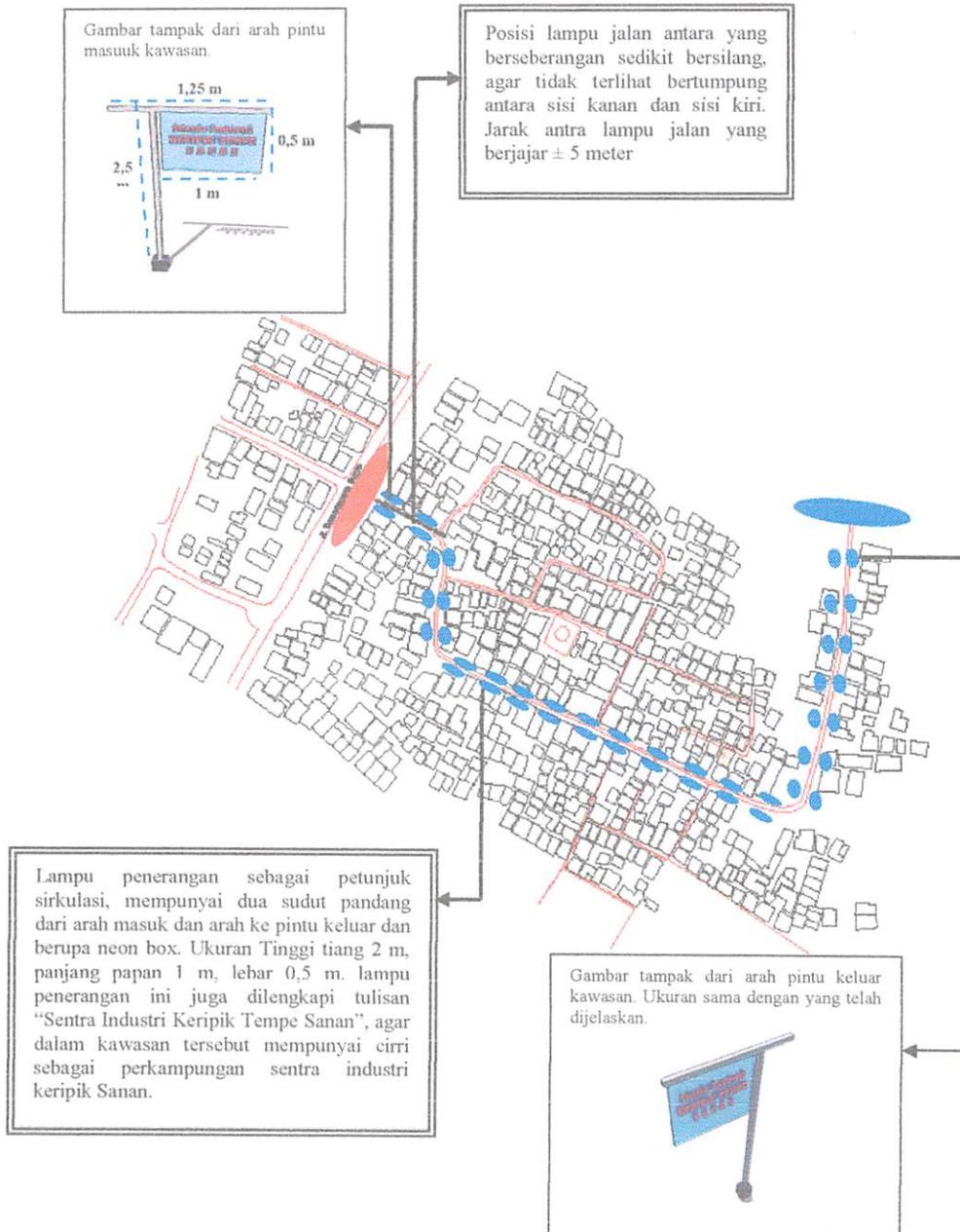


Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Keterangan Gambar 4.4 :

Lampu jalan yang berfungsi ganda yaitu sebagai petunjuk jalur sirkulasi juga sebagai lampu jalan pada malam hari. Pada penerangan jalan ini tertulis Sentra Industri Sanan. Jarak tiap lampu jalan minimal ± 1 meter sesuai dengan standar pemasangan rambu. Pada Kaawasan Industri Keripik Tempe Sanan jarak untuk tiap *signage* penerangan jalan berjarak ± 5 meter, karena jalan dalam kawasan mempunyai jarak 80 meter dan jalan tidak terlalu lebar, sehingga tidak mengesankan penumpukan dan kepadatan ruang. Peletakan *signage* yang juga berfungsi sebagai penerangan jalan ini diletakkan pada bahu jalan yang berhadapan dan saling silang. Lihat gambar 4.5 berikut ini.

Gambar 4.5
Peletakan Lampu Penerangan sebagai Petunjuk Arah Sirkulasi

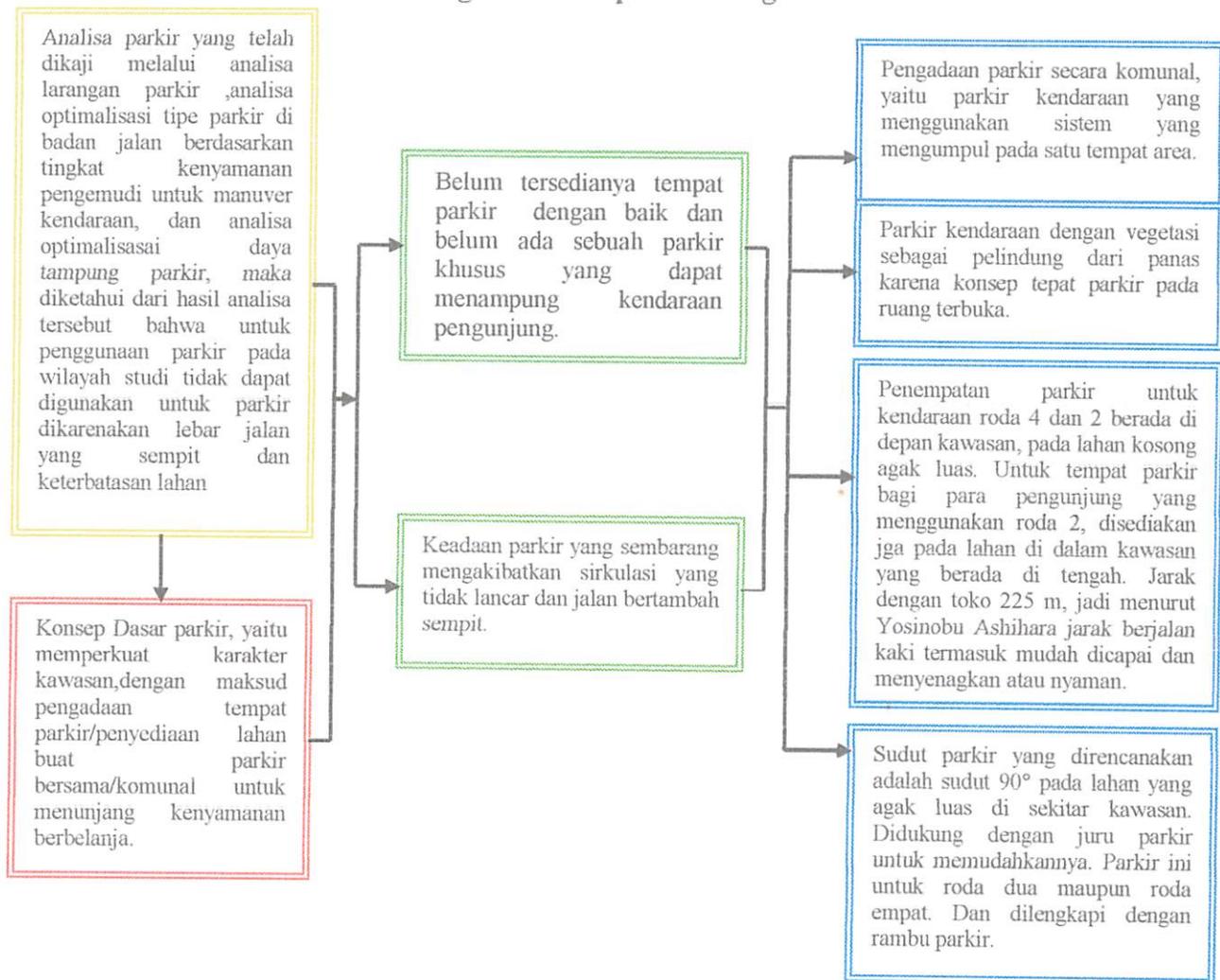


Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Untuk pengadaan parkir pada kawasan ini masih belum cukup memadai, meskipun ada satu tempat parkir akan tetapi milik sebuah toko yang ditujukan bagi para pembeli khusus yang akan datang pada toko tersebut. Luas parkir yang ada hanya mampu menampung kendaraan bermotor ± 10 motor. Untuk parkir

mobil diletakkan pada badan jalan yang sudah sempit dengan dibantu oleh juru parkir. Dari hasil analisa evaluasi perparkiran diketahui bahwa penggunaan parkir pada wilayah studi tidak dapat digunakan untuk parkir. Konsep perancangan parkir pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan dapat dilihat pada gambar 4.6.

Gambar 4.6
Diagram Konsep Perancangan Parkir



Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Keterangan :

- Hasil Analisa
- Konsep Dasar Perancangan
- Dasar Pertimbangan Perancangan
- Arahan Perancangan

Pengadaan parkir komunal, lahan yang digunakan untuk parkir disesuaikan dengan rata – rata kendaraan yang parkir setiap harinya, baik untuk kendaraan maupun mobil. Rata – rata pengunjung antara 50 pengunjung, dengan kendaraan sepeda motor \pm 30 sepeda motor, mobil 8 – 15 mobil dari buka sampai tutup. Sedangkan untuk bis hanya ada pada musim liburan bisanya \pm 3 bis per hari di musim liburan saja.

Untuk lebih jelasnya untuk perancangan parkir dapat dilihat pada gambar 4.7 – 4.9.

4.1.3 Konsep *Signage* / Penandaan

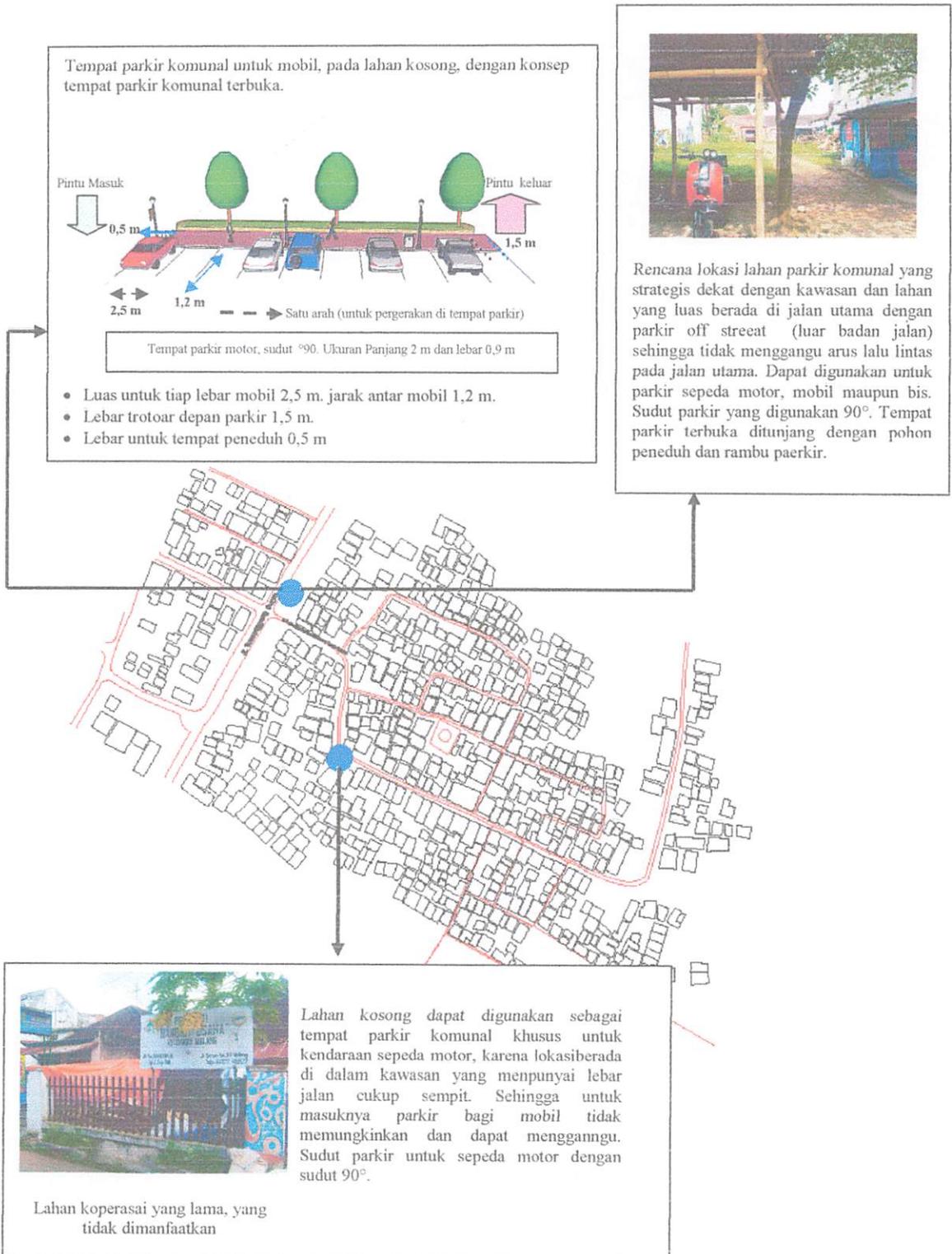
Signage (penandaan) merupakan informasi yang diperlukan sebagai petunjuk arah dan lokasi bagi para khalayak umum, baik pejalan kaki maupun yang menggunakan kendaraan.

Telah disebutkan pada bab sebelumnya, perancangan *signage* (penandaan) akan dibagi pada 3 potongan lokasi. Yaitu potongan A, B, dan C. Penjelasan lokasi dapat dilihat pada bab sebelumnya. Konsep perancangan *signage* pada tiap lokasi A, B, dan C dapat dijelaskan pada sub bab berikut ini.

4.1.3.1 Konsep *Signage* / Penandaan pada lokasi A (Koridor Jalan S.P. Sudarmo)

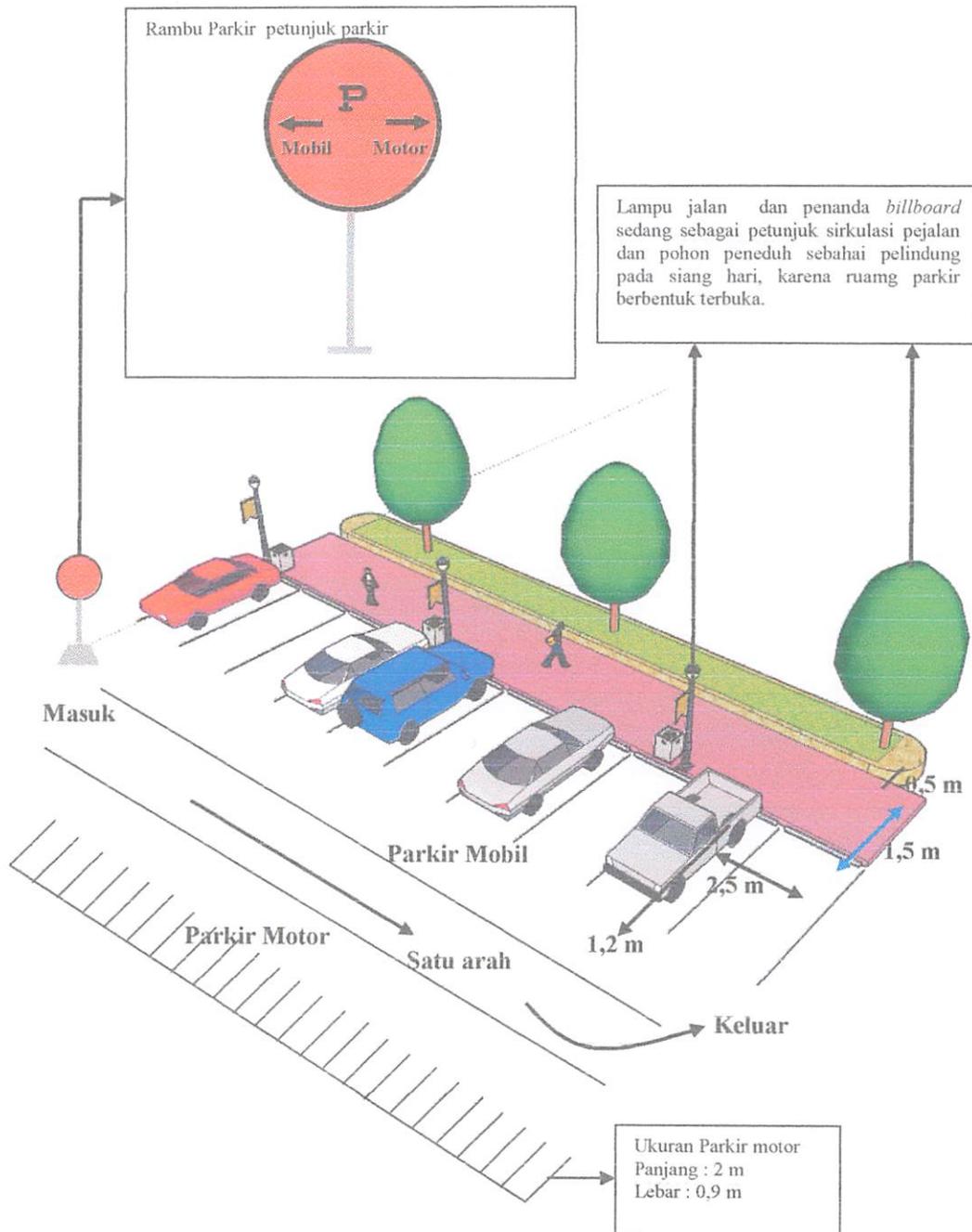
Konsep dasar perancangan *signage* / penandaan adalah untuk memperkuat karakter Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan. Memperkuat karakter disini adalah bagaiman para pengunjung sudah dapat melihat suatu tanda- tanda petunjuk lokasi untuk menuju atau mengorientasikan ke kawasan industri tersebut. Lebih jelasnya mengenai konsep penandaan pada lokasi A dapat dilihat gambar 4.10 – 4.12 dan tabel 4.3.

Gambar 4.7
Lokasi Pengadaan Lahan Parkir Komunal



Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Gambar 4.8
Desain Tempat Parkir



Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Gambar 4.9
Tempat Parkir (Gambar Perspektif)



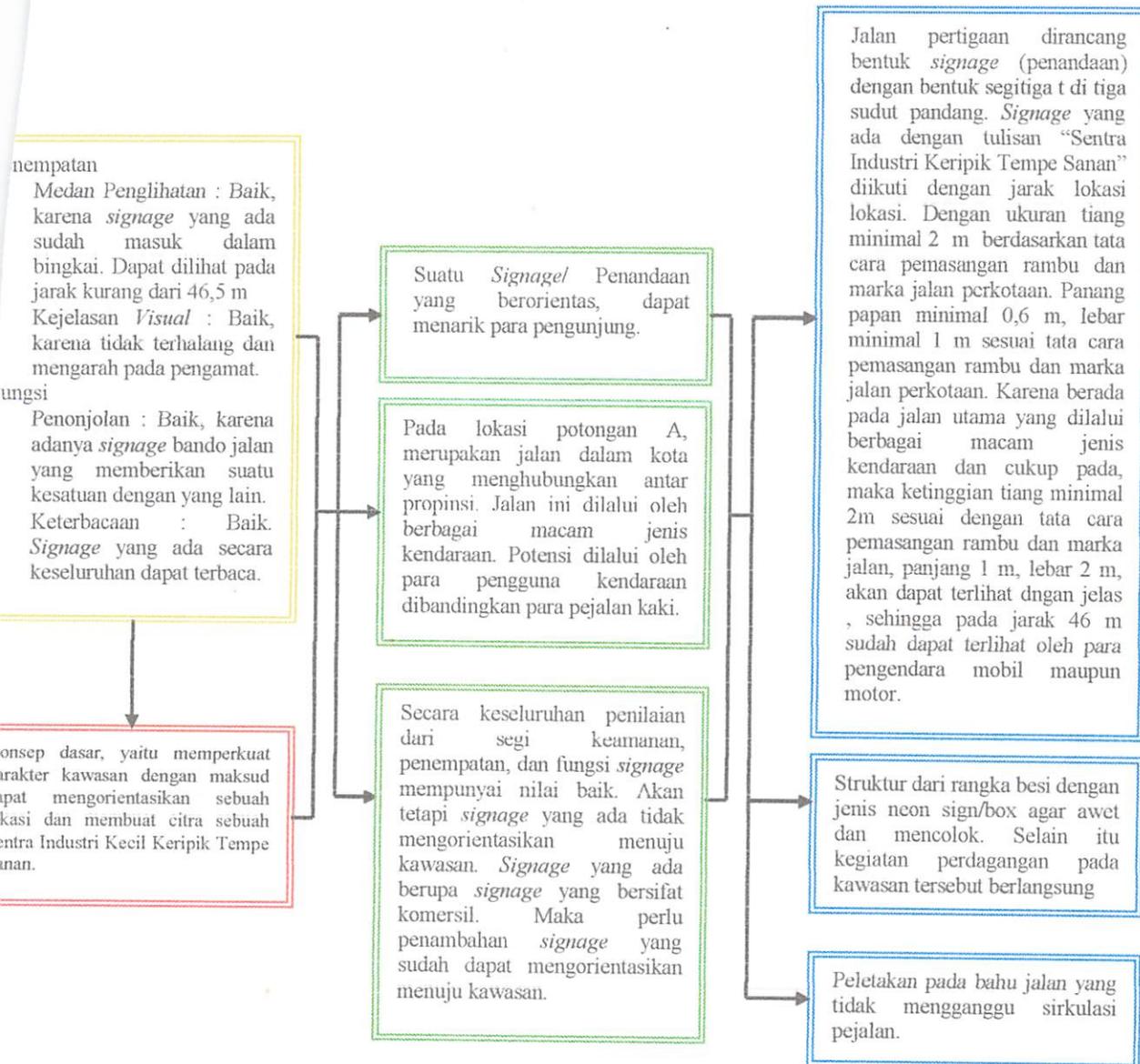
(1) Tampak Samping dari arah luar kota ke dalam kota (Utara ke Selatan)



(2) Tampak dari depan jalan utama (Jalan Tumenggung Suryo)

Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Gambar 4.10
Diagram Konsep Perancangan *Signage*/ Penandaan pada Lokasi A

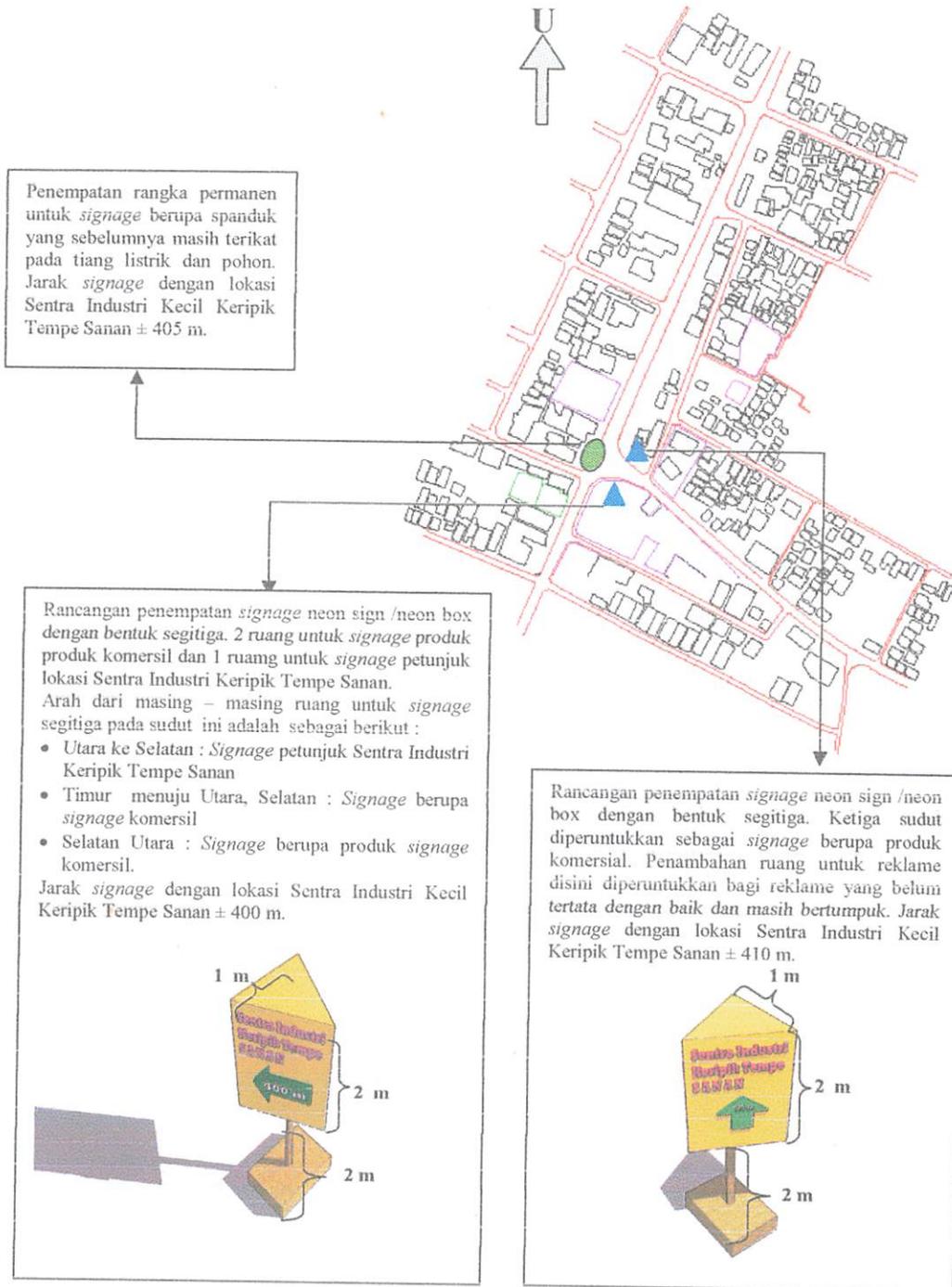


Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Keterangan :

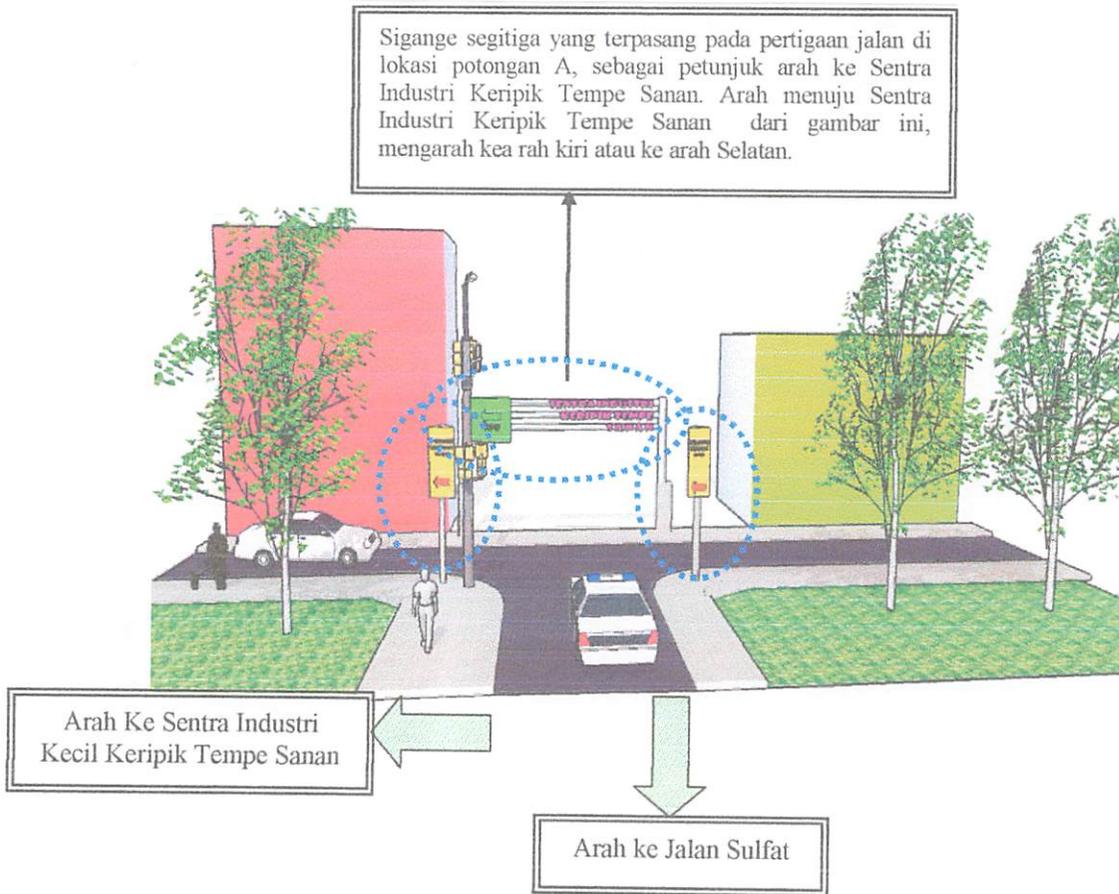
- Hasil Analisa
- Konsep Dasar Perancangan
- Dasar Pertimbangan Perancangan
- Arahan Perancangan

Gambar 4.11
Lokasi Rancangan Penempatan Signage (Penandaan) Pada Lokasi A



Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Gambar 4.12
Konsep Perancangan *Signage* Pada Pertigaan Jalan di Lokasi Potongan A



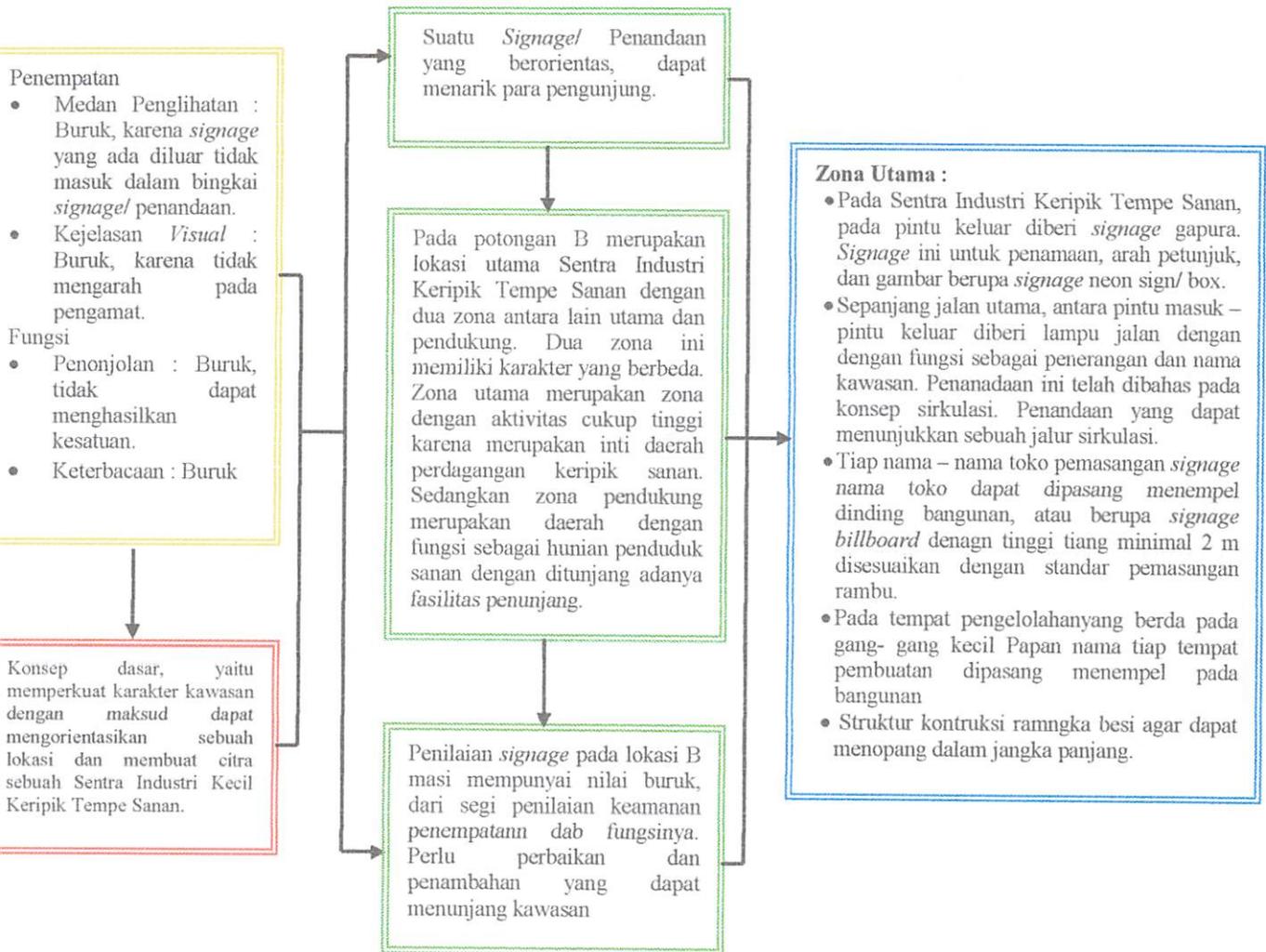
Sumber : Hasil Perancangan, 2009

4.1.3.2 Konsep *Signage* / Penandaan pada lokasi B (Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan)

Konsep dasar perancangan *signage* / penandaan adalah untuk memperkuat karakter Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan. Memperkuat karakter disini adalah bagaimana para pengunjung sudah dapat melihat suatu tanda- tanda petunjuk lokasi untuk menuju atau mengorientasikan ke kawasan industri tersebut. Pada lokasi B mempunyai dua zona kawasan, yaitu zona utama dan zona pendukung. Dimana zona utama adalah sebagai tempat inti perdagangan pada kawasan Industri Keripik Tempe Sanan dan merupakan jalan penghubung antara pintu masuk kawasan ke dalam kawasan industri tersebut. Zona pendukung,

merupakan orientasi daerah hunian yang sebagian besar dihuni oleh penduduk dalam sanan yang mayoritas adalah sebagai pekerja industri keripik dan merupakan daerah penghubung jaur pintu keluar kawasan. Mengenai penjelasan zona dapat dilihat pada bab sebelumnya. Lebih jelasnya mengenai konsep penandaan pada lokasi B dapat pada penjelasan gambar 4.13 – 4.17 berikut ini.

Gambar 4.13
Diagram Konsep Perancangan *Signage*/ Penandaan pada Lokasi B



Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Keterangan :

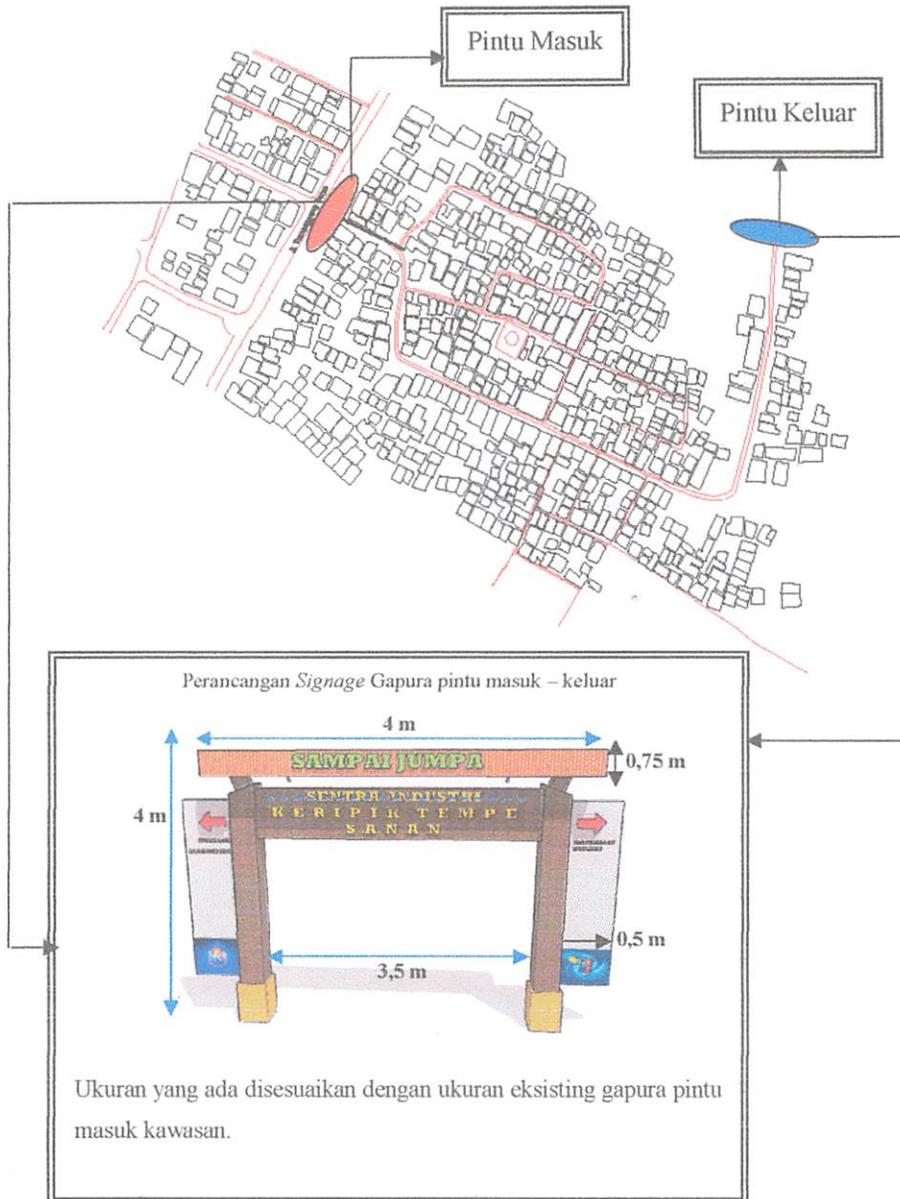
 Hasil Analisa

 Dasar Pertimbangan Perancangan

 Konsep Dasar Perancangan

 Arahan Perancangan

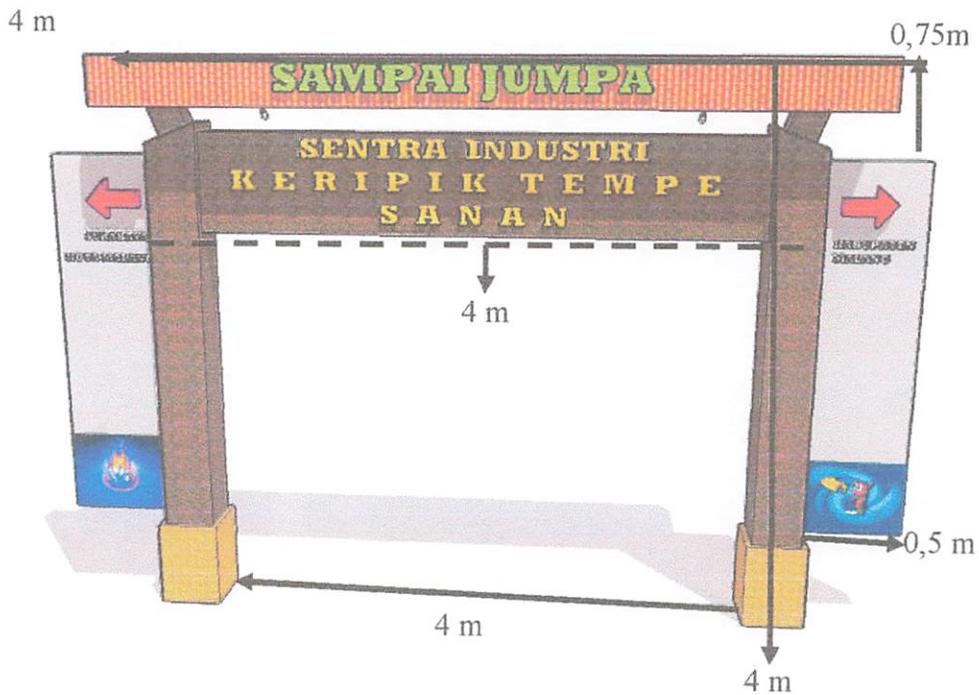
Gambar 4.14
Lokasi Perancangan Gerbang Masuk dan Keluar Kawasan di Potongan B



Sumber : Hasil Perancangan, 2009

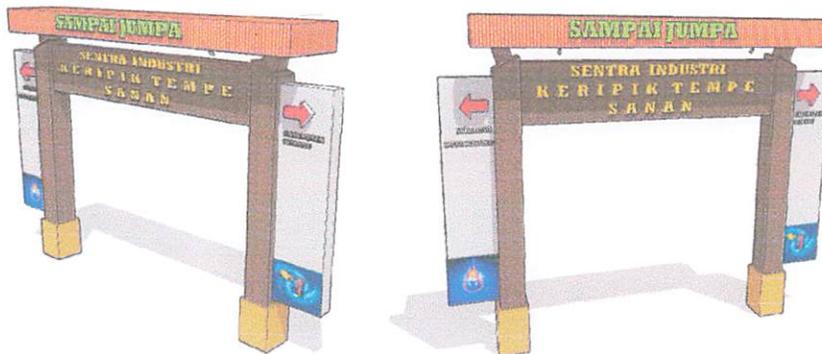
Gambar 4.15
Perancangan Sigange/ Penandaan Gapura Pintu Masuk – Keluar Kawasan
di Lokasi B

Tampak Depan



Tampak Kiri

Tampak Kanan

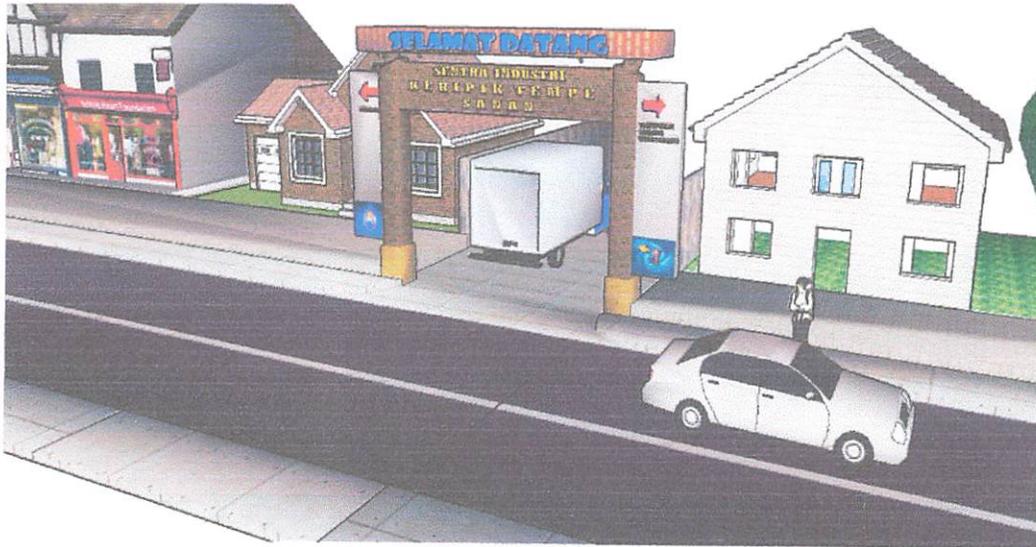


Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Keterangan :

Konstruksi permanen, tulisan sentra kawasan, petunjuk arah dan papannya sebelah berupa neon sign. Ukuran yang ada disesuaikan dengan ukuran eksisting gapura pintu masuk kawasan.

Gambar 4.16
Rancangan Gapura Pintu Masuk dan Keluar Kawasan (Perspektif)



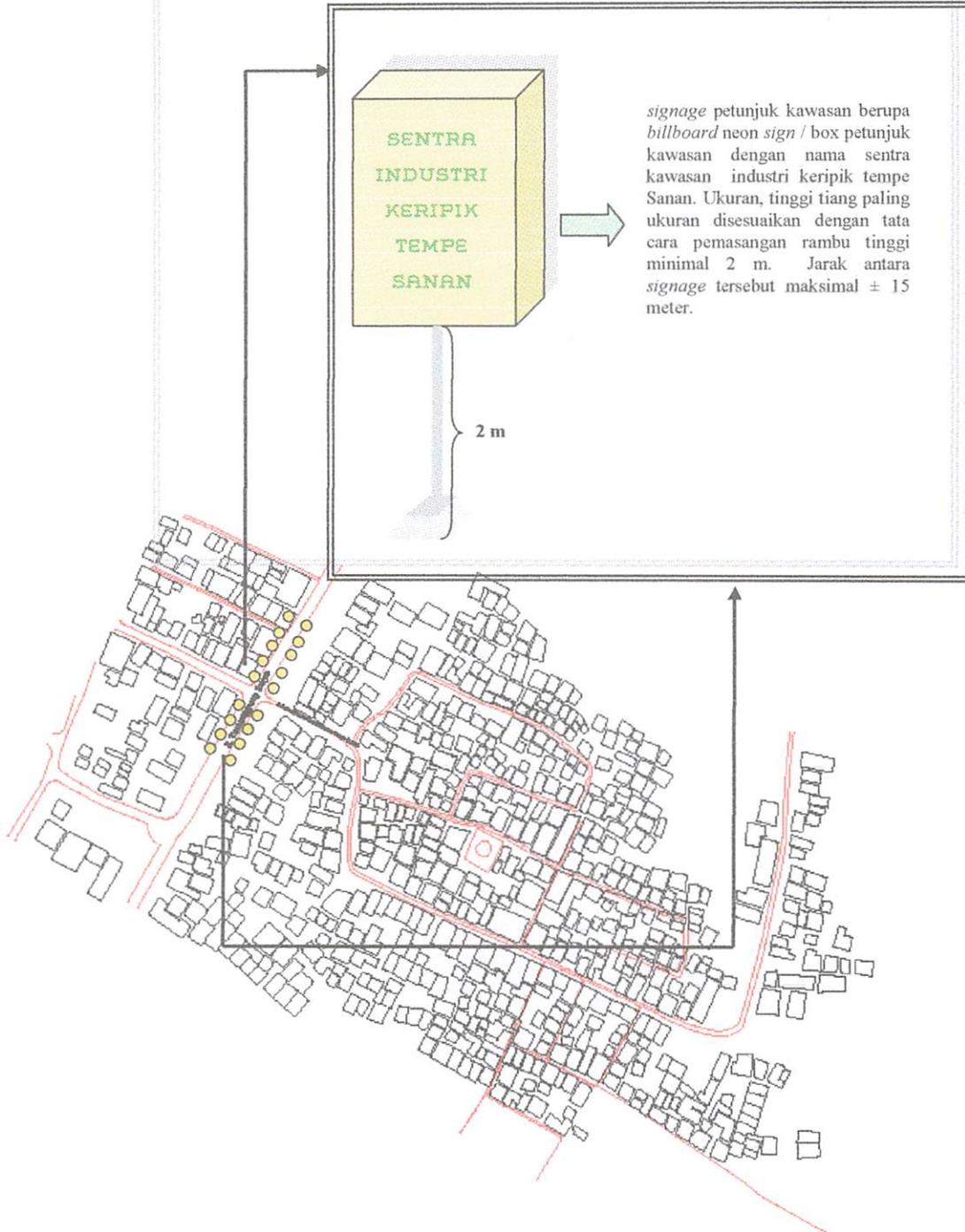
(1) Gerbang Pintu Masuk Sentra Industri Keripik Tempe Sanan



(2) Gerbang Pintu Keluar Sentra Industri Keripik Tempe Sanan

Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Gambar 4.17
Penempatan Sigange Pada Jalur Utama
Untuk *Signage* / Penandaan Sebelum Pintu Masuk Kawasan Lokasi B

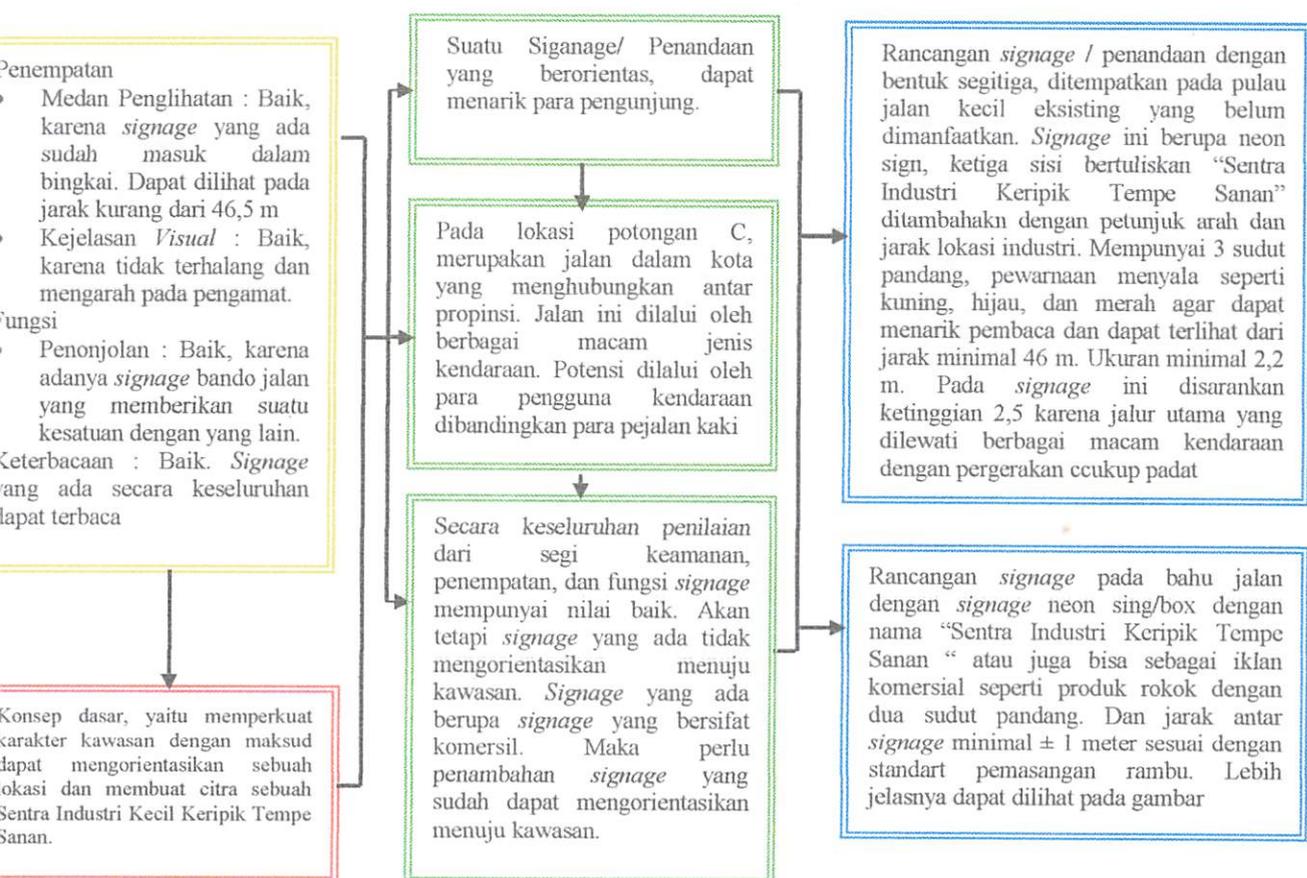


Sumber : Hasil Perancangan, 2009

4.1.3.3 Konsep *Signage* / Penandaan Pada Lokasi C (Koridor Jalan Tumenggung Suryo)

Konsep dasar perancangan *signage* / penandaan adalah untuk memperkuat karakter Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan. Memperkuat karakter disini adalah bagaimana para pengunjung sudah dapat melihat suatu tanda- tanda petunjuk lokasi untuk menuju atau mengorientasikan ke kawasan industri tersebut. Pada lokasi C mempunyai karakter cukup padat dan banyak dilalui oleh kendaraan baik yang akan ke dalam kota dan maupun luar kota. Lebih jelasnya mengenai konsep penandaan pada lokasi C dapat pada penjelasan gambar 4.18 – 4.22 berikut ini.

Gambar 4.18
Konsep Perancangan *Signage* pada Lokasi C



Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Keterangan :

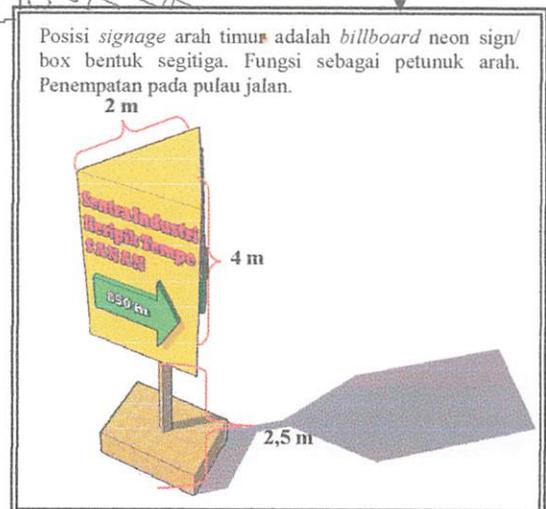
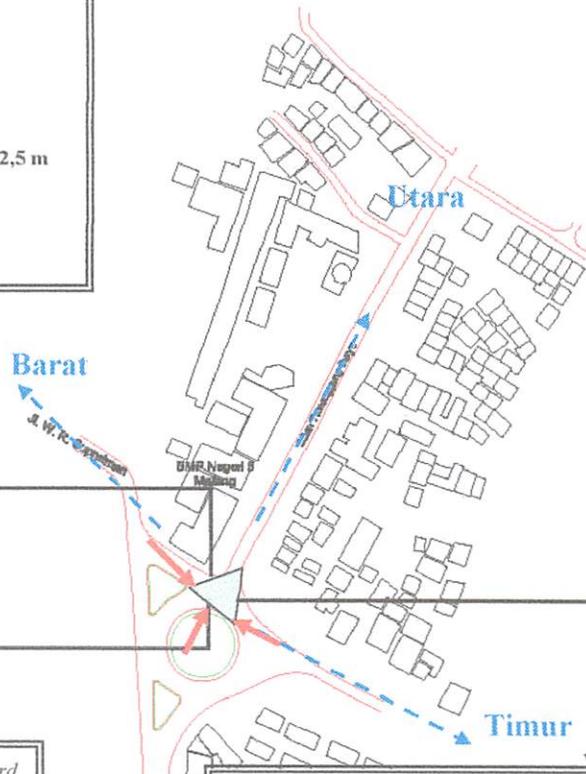
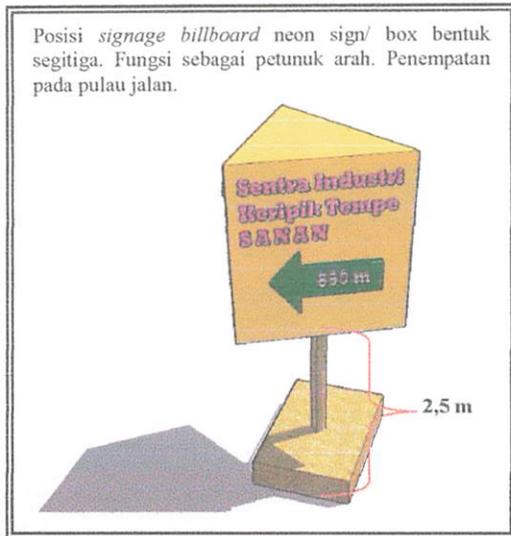
 Hasil Analisa

 Dasar Pertimbangan Perancangan

 Konsep Dasar Perancangan

 Arahan Perancangan

Gambar 4.19
Penempatan Signage / Penandaan pada Lokasi C (Signage Segitiga)



Gambar 4.20
Penempatan *Signage* / Penandaan pada Lokasi C
Billboard Neon Sign/Box



Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Gambar 4.21
Rancangan *Signage* Segitiga Pada Lokasi Potongan C
(Pertigaan Jalan Tumenggung Suryo)



Sumber : Hasil Perancangan, 2009

Gambar 4.22
Rancangan *Signage* Billboard Neon Sign/Box Pada Lokasi C
(Jalan Tumenggung Suryo)



Sumber : Hasil Perancangan, 2009

4.2 Kesimpulan

Perancangan merupakan suatu upaya untuk memecahkan permasalahan yang optimal yang berkaitan langsung dengan komponen fisik ruang dengan memperhatikan kondisi (fakta-fakta) yang ada untuk menciptakan kondisi yang baru serta tidak ada sebelumnya. Pada penelitian pada sebuah Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan ini, mengkaji mengenai perancangan *signage* / penandaan, sirkulasi dan parkir. Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan

mempunyai potensi di Kota Malang, akan tetapi *signage* yang kurang kuat, sirkulasi dan parkir yang masih berbaaur menjadikan ketidaknyamanan bagi para penggunanya. Untuk mencapai penelitian ini, maka proses yang dilakukan adalah bagaimana mengetahui karakteristik pemanfaatan ruang pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan untuk membentuk suatu zona kawasan. Dan selanjutnya bagaimana perancangan *signage/* penandaan, sirkulasi dan parkir sesuai dengan zona kawasan.

Karakteristik pemanfaatan ruang Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan mempunyai dua karakter, yang pertama mempunyai fungsi utama dan fungsi pendukung. Pada fungsi utama karakteristik kegiatan yang ada berfokus pada tempat perdagangan dan pengolahan bahan baku. Dan pada fungsi pendukung karakteristik kegiatan sebagai tempat hunian yang mayoritas penduduknya sebagai pengrajin tempe. Perancangan untuk memperkuat karakter Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan, yaitu perancangan sirkulasi, parkir dan *signage/* penandaan disesuaikan dengan karakter ruang kawasan tersebut. Sirkulasi pada kawasan, perlu dibuat jalur melingkar satu arah khususnya kendaraan roda empat, sedangkan untuk roda dua menjadi tetap dua arah dengan adanya jalur pemisah antara roda dua dan empat. Kondisi parkir yang tidak memungkinkan, perlu adanya pengadaan parkir secara komunal atau parkir bersama yang dekat dengan kawasan, sehingga para pengunjung tidak jauh untuk menempuh tempat parkir ke tempat tujuan. Parkir ini harus ditunjang dengan juru parkir untuk membantu pengawasan. Sedangkan perancangan *signage* yang ada pengelolaan yang ada dilakukan antara pemilik toko dan Pemerintah setempat, penempatan *signage/* penandaan yang ada harus sesuai dengan karakter ruang dan efektif.

4.3 Rekomendasi

Rekomendasi dalam penelitian tentang Perancangan Elemen *Signage*, Sirkulasi dan Parkir pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan Untuk Memperkuat Karakter Kawasan terdiri atas dua bagian, yaitu rekomendasi untuk tindakan perancangan dan rekomendasi untuk studi lanjutan.

Rekomendasi untuk tindakan perancangan berisi tentang usulan-usulan yang perlu dilakukan untuk mengakomodasi perancangan

1 Perancangan Sirkulasi

Jalur sirkulasi yang terarah dapat membuat kenyamanan dalam suatu pergerakan, baik itu kendaraan maupu pejalan kaki. Sirkulasi yang dirancang dengan jalur satu arah bentuk melingkar dan dua arah untuk kendaraan roda dua, diharapkan peran serta dari setiap orang yang menggunakannya untuk tertib agar arus kendaraan dan pejalan kaki tidak lagi berbaur atau terlihat bertabrakan. Perancangan jalur sirkulasi ini telah dibuat penanda yang berupa pembatas pada jalan.

2. Perancangan Parkir

Perlunya penyediaan dan pengelolaan lahan parkir pada Sentra Industri Keripik Tempe Sanan untuk menunjang kenyamanan pengunjung saat berbelanja, karena Sentra Industri Keripik Tempe Sanan merupakan kawasan potensial di Kota Malang yang dapat dikembangkan sebagai wisata kuliner. Penyediaan lahan parkir dan pengelolaan ini perlu peran serta dari Pemerintah setempat dan para kelompok pedagang yang berada di dalam kawasan.

3. Perancangan *Signage*/ Penandaan

Signage/penandaan yang telah dirancang perlu dikelola dengan baik oleh pemerintah yang berwenang dan didukung oleh para pedagang yang berada dalam bagian kawasan tersebut maupun warga di dalam kawasan, agar tetap terjaga ,terawat dan mempunyai karakter tersendiri yang menunjang orintasi/ petunjuk Sentra Industri Keripik Tempe Sanan.

Rekomendasi untuk studi lanjutan adalah sebagai berikut :

1. Studi tentang bentuk pengendalian terhadap perancangan *signage* / penandaan pada Sentra Industri Kecil Keripik Tempe Sanan.
2. Studi tentang penataan dan perancang jalur pedestrian (pejalan kaki) pada kawasan sekitar Sentra Industri Keripik Tempe Sanan.

DAFTAR PUSTAKA

Asikin, Damayanti (2003). Skema Publik Privat pada Keragaman Pola Spasial : Studi Kasus Rumah Tinggal di Daerah Pengaliran Sungai Brantas. Jurnal Ruas Vol. 1 No. 2. Malang : Jurusan Arsitektur dan program Studi PWK Universitas Brawijaya.

Danisworo, M. (1991). Teori Perancangan Urban. Bandung.

Dirdjojuwono, Rustanto W. (2004). Kawasan Industri Indonesia. Bogor : Pustaka Wira Usaha Muda.

Darmawan, Edy. (2005). Analisa Ruang Publik Arsitektur Kota. Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Follis, John. Architectur Signing and graphics. (1979). Dalam Rahayu, Yayuk Sri. Studi Arahan Penataan Papan Reklame pada Pulau Jalan di Kolektor Sekunder Kawasan Pusat Kota Malang. Malang : Tugas Akhir Jurusan Teknik Planologi Institut Teknologi Nasional.

Hesselgren, Steven (1975). Dalam Rahayu, Yayuk Sri. Studi Arahan Penataan Papan Reklame pada Pulau Jalan di Kolektor Sekunder Kawasan Pusat Kota Malang. Malang : Tugas Akhir Jurusan Teknik Planologi Institut Teknologi Nasional.

Hakim, Rustam dan Utomo Hardi. (2004). Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap : Prinsip – Unsur dan Aplikasi Desain. Jakarta : Bumi Aksara.

Kasali, Rhenald. (1995). Dalam Rahayu, Yayuk Sri. Studi Arahan Penataan Papan Reklame pada Pulau Jalan di Kolektor Sekunder Kawasan Pusat Kota Malang. Malang : Tugas Akhir Jurusan Teknik Planologi Institut Teknologi Nasional.

Kamus Tata Ruang (1998) Direktorat Jendral Cipta Karya Departemen Pekerjaan Umum dengan Ahli Perencanaan Indonesia.

Marcella Laurens, Joice (2005). Arsitektur dan Perilaku Manusia. Jakarta : Grasindo.

Rahmad. Jalaludin (1991). Dalam Rahayu, Yayuk Sri. Studi Arahan Penataan Papan Reklame pada Pulau Jalan di Kolektor Sekunder Kawasan Pusat Kota Malang. Malang : Tugas Akhir Jurusan Teknik Planologi Institut Teknologi Nasional.

Shirvani, Hamid. (1985). *Urban Design Process*. New York.

Salvira, Alvin (1995). *Feel of The Land*. Bandung.

Sarwono, Jonathan. (2006). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta : Graha Ilmu.

Warpani, P. Suwardjoko. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : ITB.

Wikantiyoso, Respati. (2004). *Perancangan Kota – Kota Kecil : Potensi dan Dilema Kebijakan Pengembangannya*. *Jurnal Planit* Vol. 2 No. 2 Desember 2004. Malang : LPPM Jurusan Teknik Planologi Institut Teknologi Nasional.

Zahnd, Markus. (1999). *Perancangan Kota Secara Terpadu : Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Yogyakarta : Kanisius.



1947





**LEMBAR ASISTENSI
TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

Nama : Riski Mutia Hapsari
NIM : 03.24.073

NO	TANGGAL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
	3/3/8	o Buat konsep fbsg kus tripic type o — — — — — Perantara — — — — —	
o	5/3/8	o Perbaiki konsep. o Buat desain survey o lengkapi proposal.	
o	10/3/8	o Perbaiki konsep o Perbaiki kuesioner, sesuaikan dg var yg dibutuhkan dan konsep perantaranya.	
	14/3/8	o Acc pembimbingan Mohon cek lagi konsistensi slr proposal. Att Pbb I: Att Pbb II:	
		Acc Pembimbing I P. Ariq II P Teguh	
		15/3/08.	



**LEMBAR ASISTENSI
TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

Nama : Riski Mutia Hapsari
NIM : 03.24.073
Pembimbing I : Arief Setiawan, ST,MTP
Judul TA : Arahana Penataan Pada Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan
Kota Malang

NO	TANGGAL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
1.	28/3/2008	<ul style="list-style-type: none">o Aspek 2 yg berkaitan dgn penguatan karakter kawasano Konsep & konsepsi bedanya ?o Penataan , Perancangan, Pengembangan, bedanya ?o Masalah utama di industri KTS .	
2.	1/4/08	<ul style="list-style-type: none">o Definisi masalah yang lebih spesifiko Lebih ke perancangan kawasano Permasalahan yg ada → Aspek penting → Latar belakang.	
3.	15/4/08	<ul style="list-style-type: none">o Urutkan Latar belakang.o Teori , Metode.	
4.	19/5/08	<ul style="list-style-type: none">o Betulkan Metodeo Buat kerangka PIKIR	
5.	3/6/08	<ul style="list-style-type: none">o Betulkan Latar Belakang . Penulisan dari umum → Khusus atau Khusus → umumo Betulkan kerangka pikiro Judul tambahkan : Untuk memperkuat karakter kawasan	
6.	13/6/08	<ul style="list-style-type: none">o Perbaiki	
7.	9/8/08	<ul style="list-style-type: none">o Rumusan masalah , tujuan , sasaran	
8.	13/8/08	— " —	
9.	14/8/08	Lengkapi proposal	
10	23/8/08	Kerangka PIKIR.	
11.	26/8/08	Acc Semulai Proposal	



**LEMBAR ASISTENSI
TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

Nama : Riski Mutia Hapsari
NIM : 03.24.073
Pembimbing II: Teguh Kuncoro, ST
Judul TA : Arahan Penataan Pada Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan
Kota Malang

NO	TANGGAL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
1.	6/8/2008	<ul style="list-style-type: none">- rumus masalah dikenal untuk mencari dgn terapan hasil ilmiah- cari tulisan? dan itu artikel dan jurnal? ilmiah- Ambil dasar? teori yg berkaitan dan yg sesuai dgn asasan/variabel- Definisi: operasi dan variabel.	
2.	16 August 08	<ul style="list-style-type: none">- Perbaiki kerangka- Tulis ulang dgn lebih baik, lebih baik, rumus masalah dan asasan- Variabel yg sesuai	
3.	28-08-08	<ul style="list-style-type: none">- ubah dgn lebih- artikel? yg रूपन lebih menarik background	
4.	5-09-08	<ul style="list-style-type: none">- Analisis: Kualitas atau kuantitatif? Dgn metode apa?	



JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
JL. BENDUNGAN SIGURA - GURA NO.2 MALANG

**LEMBAR ASISTENSI
TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

Nama : Riski Mutia Hapsari
NIM : 03.24.073
Pembimbing II: Teguh Kuncoro, ST
Judul TA : Perancangan Untuk Memperkuat Karakter Kawasan Industri Keripik
Tempe Sanan Kota Malang

NO	TANGGAL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
5	23 Sept 08	Sampling - nya berapa? - analisis untuk minus - masalah? - layout	
6	11 Nov 08	- Perbaiki	
7	12 Nov 2008	- ACC seminar!	ACC seminar



JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
JL. BENDUNGAN SIGURA – GURA NO.2 MALANG

**LEMBAR ASISTENSI
TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

Nama : Riski Mutia Hapsari
NIM : 03.24.073
Pembimbing I : Arief Setiawan, ST,MT
Judul TA : Perancangan Untuk Memperkuat Karakter Kawasan Industri Keripik
Tempe Sanan Kota Malang

NO	TANGGAL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
1.	30/1/2009	Buat Kerangka Kerja / Konsep	
2.	3/2/2009	Perbaiki	
3.	19/2/2009	"	
4.	24/2/2009	"	
5.	7/3/2009	Lanjutkan ke analisa	
6.	27/4/2009	Buat catatan kecil tentang proses analisa	
7.	28/4/2009	Perbaiki analisa 3.1	
8.	29-30/4/2009	———— " ————	
9.	1/5/2009	Perbaiki analisa	
10.	12/5/2009	Buat peta pada analisa 3.1	
11.	18/5/2009	Perbaiki peta analisa 3.1	
12.	8/6/2009	Perbaiki	
13.	3/7/2009	Lanjut Konsep Perancangan	
14.	3-7/8/2009	Perbaiki Konsep	
	8/8/09	Acc Seminar Hasil	



JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
JL. BENDUNGAN SIGURA – GURU NO.2 MALANG

**LEMBAR ASISTENSI
TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

Nama : Riski Mutia Hapsari
NIM : 03.24.073
Pembimbing II: Teguh Kuncoro, ST
Judul TA : Perancangan Untuk Memperkuat Karakter Kawasan Industri Keripik
Tempe Sanan Kota Malang

NO	TANGGAL	KETERANGAN	TANDA TANGAN
1.	9/5/2009	<ul style="list-style-type: none">• Tinjauan eksisting dijelaskan di awal• Pembagian potongan signage dijelaskan di awal• Kriteria penilaian signage masukkan Bab I	
2.	29/5/2009	<ul style="list-style-type: none">• Perbedaan masing 2 signage• Lanjutkan ke Bab III	
3.	4/7/2009	<ul style="list-style-type: none">• Perbaiki Zona Pendukung• Perbaiki Analisa tentang sirkulasi + parkir• Buat konsep & Arah Perancangan	
4.	4/8/2009	<ul style="list-style-type: none">• Perbaiki gambar	
5.	9 Agustus 09	Aec seminar H&I	



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

Jln. Bend. Sigura-Gura No.2

LEMBAR ASISTENSI

Nama : Riski Mutia Hapsari

N.I.M : 03.24.073

Jurusan : T. Planologi

Pembimbing: Arief Setiawan, ST, MT

No	Tanggal	Keterangan	T. Tangan
1.	24/8/2009	- Perbaiki Peta yang mendukung (Penggunaan Lahan, dll). - Lingkup materi dan Lokasi dipertegas.	
2.	1/9/2009	Hasil semua analisa (3.1, 3.2)	
3.	2/9/2009	Perbaiki	
		Rec Siday 3/9/09	



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL

MALANG

Jln. Bend. Sigura-Gura No.2

LEMBAR ASISTENSI

Nama : Riski Mutia Hapsari

N.I.M : 03.24.073

Jurusan : T. Planologi

Pembimbing: Teguh Kuncoro, ST.

No	Tanggal	Keterangan	T. Tangan
	6 sept 2004	Acc. sidang	



PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

PT. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

**LEMBAR PERSETUJUAN
LAYAK SIDANG KOMPREHENSIF**

Tugas Akhir Mahasiswa :

Nama : RISKI MUTIA HAPSARI

NIM : 03 24 073

Judul Tugas Akhir : PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN
PARKIR PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK
TEMPE SANAN UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER
KAWASAN.

Tgl Seminar : 20 AGUSTUS 2009

Dinyatakan : **Layak / ~~Tidak Layak~~**

Untuk Tugas Akhirnya dijadikan 'Buku Hitam' (Syarat Mengikuti Sidang
Komprensensif) dengan catatan sebagai berikut :

Contoh :

- Materi kurang layak
- Metodologi kurang sesuai
- Apabila dirasa perlu, dapat menggunakan kertas terpisah.

Pembimbing I

Pembimbing II

(ARIEF SETIAWAN, ST.MT)

(TEGUH KUNCORO, ST)



PT. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

**LEMBAR PERSETUJUAN
LAYAK JILID BUKU HITAM**

Tugas Akhir Mahasiswa :

Nama : RISKI MUTIA HAPSARI

NIM : 03 24 073

Judul Tugas Akhir : PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR
PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAM
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN

Tgl Seminar : 12 SEPTEMBER 2009

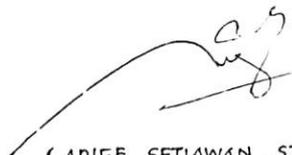
Dinyatakan : **Layak / ~~Tidak Layak~~**

Untuk Tugas Akhirnya dijadikan 'Buku Hitam' (Syarat Mengikuti Sidang
Komprehensif) dengan catatan sebagai berikut :

Contoh :

- Materi kurang layak
- Metodologi kurang sesuai
- Apabila dirasa perlu, dapat menggunakan kertas terpisah.

Pembimbing I


(ARIEF SETIAWAN, ST, MT)

Pembimbing II


(TEGUH KUNCORO, ST)



TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 567154 Malang

BERITA ACARA
SEMINAR PROPOSAL

Nama : Riski Mutia Hapsari
Nim : 03.24.073
Judul : Perancangan Untuk Memperkuat Karakter Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan Kota Malang
Waktu Seminar : Sabtu, 6 Desember 2008

NO.	DOSEN PENGUJI	TANGGAPAN DAN MASUKAN	TANDA TANGAN
1.	Agung Witjaksono, ST, MT	<ul style="list-style-type: none">• Perbaiki redaksional<ul style="list-style-type: none">- Lengkapi catatan kaki. Perbaiki cara penyusunan catatan kaki. Apa yang harus ditulis harus jelas.- Perbaiki daftar pustaka.- Penggunaan kata-kata harus efektif dan mudah dimengerti- Cek referensi yang akan digunakan• Perjelas variabel, parameter dan indikator.• Metode pengambilan sampel untuk para pengunjung dan pembeli seperti apa ?• Peta orientasi studi harus detail dan skalatis.• Tahapan analisa : variabel, metode dan outputnya seperti apa ?	
2.	Dr.Ir.Ibnu Sasongko, MT	<ul style="list-style-type: none">• Dengan space yang sempit bagaimana menata signage, parkir, dan sirkulasi pejalan kaki ?• Tanda apa yang digunakan ?• Masukan:<ul style="list-style-type: none">- Tambahkam konsep tentang iklan. Misalnya dalam perancangan papan iklan perlu diperhatikan aspek ketinggian pemasangan dan lebar iklan.- Peletakan parkir disesuaikan dengan kondisi lokasi.	
3.	Ida Soewarni, ST	<ul style="list-style-type: none">• Pilih perancangan, pengendalian, atau pemanfaatan ruang.• Pengendalian dimasukkan dalam rekomendasi untuk studi lanjutan• Komponen variable, membahas pemanfaatan, tetapi dalam tujuan tidak ada.• Redaksional :<ul style="list-style-type: none">- Catatan kaki- Jangan menggunakan kata "untuk" pada awal kalimat.- Kalau ada judul, halaman ditaruh dibawah.• Latar belakang (hal. 3), masukkan ilustrasi Kota Malang.• Hal. 4 gambaran wilayah studi seperti apa? Apakah sudah ada koperasi, show room.	



**TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG**

Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 567154 Malang

	<ul style="list-style-type: none">• Lingkup lokasi, batas wilayahnya mana ?• Lingkup materi, lihat tujuan dan sasaran.• Apakah semua komponen perancangan digunakan.• Tegaskan apa yang kamu mau di lingkup materi.• Masukan :<ul style="list-style-type: none">- Teori seberapa besar? Diperlakukan apa untuk kawasan itu ?- Induktif atau deduktif ?- Lebih utama mana menata koridor atau jalan masuk ?	
--	--	--

Mengetahui,

Dosen Pembimbing I

(ARIEF SETIAWAN, ST, MT)

Dosen Pembimbing II

(TEGUH KUNCORO, ST)



TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG
Jl. Bendungan Sigura – gura No. 2 Telp. (0341) 567154

BERITA ACARA SEMINAR HASIL

Nama : Riski Mutia Hapsari
NIM : 03.24.073
Waktu Seminar : Kamis, 20 Agustus 2009

NO.	DOSEN PENGUJI	KETERANGAN	TANDA TANGAN
1.	Agung Witjaksono, ST,MT	<ul style="list-style-type: none">• Konsistensi antara lingkup materi, data – data, dan analisisnya.• Data – data hasil wawancara.• Data tidak didukung oleh peta. Peta penggunaan lahan, penyebaran pengolahan dan penjualan.• Perbaiki tata tulis. + Data Analisa → out put	
2.	Endratno Rudi Santosa, ST	<ul style="list-style-type: none">• Teori karakter kawasan. Hami Sirvani / Kevin Lynch ?• Apa hubungan pemanfaatan ruang dengan karakteristik kawasan ? Variabilitas yang baku.• Beda kawasan industri dan industri kecil.• Manfaat analisa pembagian zona.• Peta 1.2 tidak ada orientasinya.• Cek landasan penelitian, hubungkan dengan variabel penelitian.• Obyek produksi dan penjualan tempe.• Manfaat analisa hubungan fungsional.• Butuh matrik untuk keterkaitan analisa 3.1 dan analisa 3.2 untuk mengetahui karakter kawasan.	

Mengetahui,

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

(Arief Setiawan, ST,MT)

(Teguh Kuncoro, ST)

they then, the character of
an existing area is in kind of
to make the area more eye
catching. ~~transforming~~
transforming the elements of
the area is to rearrange the
conflicting elements into coherence,
to support a strong, positive
area in giving the visitors. And
impression to the area is intended
the think, introducing new urban
elements to the area more ~~newly~~
to make the area more

② This research has been
prompted by the fact that some
Small-business try Estate of Tempo
Crispy Chips in Nalun has the
tourists to become a destination
for culinary not impressive for
signature

② This research has been
prompted by the fact that some
Small-business try Estate of Tempo
Crispy Chips in Nalun has the
tourists to become a destination
for culinary not impressive for
signature

② This research has been
prompted by the fact that some
Small-business try Estate of Tempo
Crispy Chips in Nalun has the
tourists to become a destination
for culinary not impressive for
signature

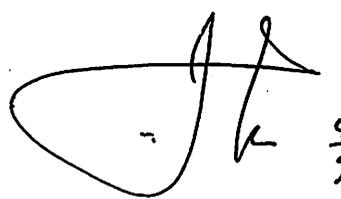
the location, it has no parking space specific for the area, and it has a chaotic ~~and~~ circulation for vehicles and pedestrians.

the circulation of vehicles and pedestrians is not separated, creating a chaos and inconvenience to ~~the~~ ^{the} visitors.

Data collection was done by observation and interview of vendors and visitors. The analysis uses qualitative and quantitative methods. Qualitative method is to determine the characteristics of spatial utilization in the area, evaluation of the signage and the circulation of vehicles and pedestrians. Quantitative method is to determine the ~~time~~ optimization of the area's parking space.

The analysis finds ~~2 charact~~ two characters in the space utilization of the area, namely primary and support utilizations. The signage should be designed to give a clear direction to the location of industry. Vehicle circulation should be made ~~one direction~~ circular in one direction in order to create minimal impediment to the pedestrians in the area. A parking lot exclusive for the visitors should be constructed.

Key Words: Designing of Signage, Circulation and Vehicle Parking, Strengthening of Area Character

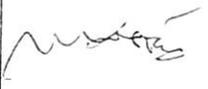
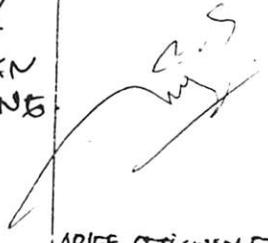

 4-2005
 (Husain)



JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

TUGAS AKHIR
(PROPOSAL)

NAMA : Riski Mutia Hapsari
NIM : 03.24.073

NO	JUDUL TA & NAMA PENULIS	DOSEN PENGUJI		
		I	II	III
1.	10/11 '06 SAHALI 03.24.014. EVALUASI KEBERADAAN RUMAH SUSUN BERDASARKAN SASARAN HUNIAN Studi Kasus : Rusun Kuto bedah.	 IDA SOEWARNI, ST	 I. KOMANG GS, ST.	
2.	24/02 '07 ADNAN SYARIF (01.24.101). STUDY MANAJEMEN PENINGKULANGAN KEBAKARAN BERDASARKAN TIPOLOGI PERMUKIMAN. Studi Kasus : Kel. Kidul Dalem Kec. Klojen	 Ir. Wahyu Hidayat	 Teguh Kuncoro, ST.	 Arief Setiawan, ST, MT
3.	11/02 '08 JOSEPH D.A.B (03.24.039) STUDI POLA PEMANFAATAN RUANG OLEH WARIA DI KOTA MALANG. (Studi Kasus Stasiun Kota Baru dan Lapangan Rampal)	 Dr. Ir. Ibru Sasongko	 TAJUWONO WIROO, ST	 FANITA CAHYANING A, ST
4.	12/02 '08 OSWIN LELANG AYA (03.24.018) PERENCANAAN CITY WALK PADA KAWASAN PUSAT KOTA MALANG	 ARIEF SETIAWAN, ST, MT	 Fanita Cahyaning A, ST	 Ir. Hutomo Mustajab



JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
JL. BEND. SIGURA – GURA NO. 02 MALANG

SEMINAR HASIL

Nama : Riski Mutia Hapsari

NIM : 03.24.073.

NO.	JUDUL	PENGUJI I	PENGUJI II	PENGUJI III
1.	Perilaku Masyarakat Dalam Memanfaatkan Urban Spatio - Temporal Place. Oleh : Paulus Ari.R (03.24.125).	 Ir. Hutomo . M.	 MUKHLISAH	
2.	Strategi Peningkatan Kunjungan Wisata Cagar Budaya (Situs Kerajaan Singosari) Di Kabupaten Malang Oleh : Dimas Bintang.M (02.24.058.) 9/8/08	 DR. Ir Ibnu Sasongko	 Trijuno Widada, ST	
3.	Tipologi Urban Fringe Kota Malang Erwin 04.24. 9/8/08	 TEGUH KUNCORO, ST	 ENDRATNO SUPRI.S, ST	

0 Dasar perencanaan et : teori p. 22
(sok tuh dipake ...)

PERBAIKAN SKRIPSI

Perbaikan dalam Seminar Skripsi tingkat Sarjana S1 Jurusan Planologi (Perencanaan Wilayah dan Kota) yang diadakan pada:

Hari :

Tanggal : 20 AGUSTUS 2009

Perlu perbaikan pada skripsi atas nama:

Saudara : RISKI MUTIA. H

NIM : 03.24.073

Perbaikan tersebut meliputi :

- ✓ Teori karakter kawasan ? → image of the city - *kepercayaan*
 - ✓ Apa hub. pemanfaatan ↔ karakteristik kawasan
variabilitas 70 batu
 - ✓ Beda kawasan industri - industri kecil ?
 - ✓ Titik Berat penelitian : kawasan, kawasan industri (kecil...)
 - ✓ An. Pembagian zona! → manfaat?
 - ✓ Peta, ^{1.2} _{→ P. 9} tidak ada orientasi apapun.
 - ✓ Cek landasan penelitian!
 - ✓ Cek variabel penelitian → hub. dgn landasan penelitian
 - ✓ Waktu observasi! → kapan? orientasi titik → ex: waktu libur
 - ✓ Objek tempat produksi & penjualan tempat produksi!
- Titik berat → pengungkapan
→ standar perencanaan obyektif

→ et : signage etrus : Rolok

Dosen Penguji

- ✓ Manfaat dan hub. final
- ✓ Keterkaitan antara kompleksitas hasil akhir
pemanfaatan ruang dan peringkat keragaman kawasan -
Buku matriks penghubung antara
materi an. 1 - an. 2 → keragaman kawasan

[Handwritten signature]

PERBAIKAN SKRIPSI

Perbaikan dalam Seminar Skripsi tingkat Sarjana S1 Jurusan Planologi (Perencanaan Wilayah dan Kota) yang diadakan pada:

Hari :

Tanggal :

Perlu perbaikan pada skripsi atas nama:

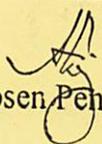
Saudara : RIZKI

NIM :

Perbaikan tersebut meliputi :

1. Tata Tulis diperbaiki -
2. Konsistensi antara:
- lingkup materi - data \cong - Analisisnya.
3. Data \cong Hasil wawancara?
4. " tidak di samping of peta?
= penggunaan lahan
= penyeboran (industri/pekerja, penyadap
konde deb).

5.


Dosen Penguji



PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam Seminar Komprehensif tingkat Sarjana Jurusan Teknik Planologi / Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari :
Tanggal : 12 SEPTEMBER 2009

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : RIZKI MUTIA H
NIM : 03.24.073

Perbaikan tersebut meliputi :

- Perbaiki tata tulis catatan kaki ?
- Kawasan Industri / CILK ?
- Dasar: yg diteliti & mengkaji
 - elemen signage ?
 - " " parkir ?
 - " " sirkulasi ?
- Batasan wilayah penelitian ?
 - Kaitannya dg potongan S.B.C.
 - pembagian zona.
- pemetaan parkir
 - lokasi & penyebaran titik-titik orang ke dalam (orientasi pergerakan)
 - Dasar: pemetaan lokasi parkir ?
 - batasan jarak orang berjalan ?

Dosen Penguji



PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam Seminar Komprehensif tingkat Sarjana Jurusan Teknik Planologi / Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari :

Tanggal : 12 SEPTEMBER 2009

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : RIZKI MUTIA . H

NIM : 03.24.073

Perbaikan tersebut meliputi :

- ▣ Kras ak kecocokan teori, ya dipakai. } eto: keamoran, panyaga
 → ak variabilitasnya! } fungsi
 → Variabel du mono?
- ▣ Verifikasi Ustkr selama 1 minggu = observasi
- ▣ Parameter keterkaitan antar ruang dlm A. Hlob. Interaksi
- ▣ Konsep Perancangan → keseluruhan → ex: karakter ps. lingkungan spt apa?
- ▣ Kesimpulan → per komponen → masalah utamanya apa?
 → Intitusi kerd → monu fu Cdt) kedog
 → dr monu idar? parameter.
 Sintesis → Arv kerdan Culep tugas
- ▣ Menghubungkan antara hasil analisis dgn judul
 ex : - An. signage → keamoran } Apa kerdan
 o Persepsi } dgn persewal
 o Fungsi } karakter kerdan.
- ▣ Desain Jalur motor!
- ▣ Datar = rancangan → dan analisis!

Dosen Penguji



PERBAIKAN TUGAS AKHIR

Dalam Seminar Komprehensif tingkat Sarjana Jurusan Teknik Planologi / Perencanaan Wilayah & Kota yang diadakan pada :

Hari :

Tanggal : 12 SEPTEMBER 2009

Perlu adanya perbaikan pada Tugas Akhir untuk :

Saudara : RIZKI MUTIA, H

NIM : 03.24.073

Perbaikan tersebut meliputi :

state buli)

- penggambaran kemiringan - kawat industri

- perampokan

- Batas-batas (lokasi) rumah

- Dengan jalan untuk pejalan kaki - mobil - motor

Dosen Penguji



JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA/ PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

DESAIN SURVEY
PENELITIAN TUGAS AKHIR
PERANCANGAN UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER
KAWASAN INDUSTRI KERIPIK TEMPE SANAN KOTA MALANG

Wawancara Pedagang / Penjual

1. Berapa rata – rata jumlah pengunjung / pembeli yang datang tiap harinya?
2. Pada hari apa pengunjung paling ramai datang ?
3. Pada jam – jam berapa biasanya para pengunjung banyak datang ?
4. Menurut anda apakah kesediaan parkir sudah memadai ?
5. Untuk fasilitas parkir, biasanya pengunjung memarkirkan kendaraanya dimana?
6. Adakan tempat atau lokasi parkir tersendiri bagi para pengunjung ?
7. Apakah ada keinginan untuk penyediaan tempat parkir untuk pengunjung disini ? Dimana yang diinginkan ?
8. Untuk segi penandaan menurut anda apa perlu ditambahkan agar lebih mencolok dan mudah diingat ?
9. Ruang yang digunakan disini, dimanfaatkan untuk apa saja (Rumah, Produksi, Toko) ?
10. Apabila dilakukan perancangan kawasan, khususnya untuk segi penandaan (signage) maupun sirkulasi dan parkir , bagaimana yang ingin diharapkan?



JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA/ PLANOLOGI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

DESAIN SURVEY
PENELITIAN TUGAS AKHIR
PERANCANGAN UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER
KAWASAN INDUSTRI KERIPIK TEMPE SANAN KOTA MALANG

Wawancara Pengunjung / Pembeli

1. Nama ?
2. Asal ?
3. Dari mana anda mengetahui industri keripik tempe sanan ini?
4. Seberapa sering anda mengunjungi industri keripik tempe sanan ini? Dan waktunya berapa lama (menit)?
5. Lebih sering beli di toko atau tempat produksi?
6. Dari sisi penandaan, apa yang anda ingat untuk menuju kesini ?
7. Apakah penandaan yang anda jadikan patokan, menurut anda sudah dapat memperjelas lokasi ? Apabila kurang sebaiknya seperti apa ?
8. Untuk datang ke Industri Keripik Tempe Sanan ini, transportasi apa yang anda gunakan? Dimana memarkirkannya ?
9. Menurut anda untuk penyediaan parkir apakah sudah tersedia dengan baik ? Kalau belum, seharusnya bagaimana ?
10. Menurut anda apakah perlu tempat parkir khusus, agar tidak mengganggu sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki disini ?
11. Menurut anda, parkir yang lebih nyaman ditempatkan dimana ? Apabila dilakukan perancangan kawasan, khususnya untuk segi penandaan (signage) maupun parkir dan sirkulasinya, bagaimana yang ingin diharapkan?
12. Apabila dilakukan perancangan kawasan, khususnya untuk segi penandaan (signage) maupun sirkulasi dan parkir , bagaimana yang ingin diharapkan?



DESAIN SURVEY
PENELITIAN TUGAS AKHIR
PERANCANGAN UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER
KAWASAN INDUSTRI KERIPIK TEMPE SANAN KOTA MALANG

Wawancara Pengunjung / Pembeli

1. Nama ? Joko .
2. Asal ? Sngosari
3. Dari mana anda mengetahui industri keripik tempe sanan ini?
4. Seberapa sering anda mengunjungi industri keripik tempe sanan ini? Dan waktunya berapa lama (menit)?
5. Lebih sering beli di toko atau tempat produksi?
6. Dari sisi penandaan, apa yang anda ingat untuk menuju kesini ?
7. Apakah penandaan yang anda jadikan patokan, menurut anda sudah dapat memperjelas lokasi ? Apabila kurang sebaiknya seperti apa ?
8. Untuk datang ke Industri Keripik Tempe Sanan ini, transportasi apa yang anda gunakan? Dimana memarkirkannya ?
9. Menurut anda untuk penyediaan parkir apakah sudah tersedia dengan baik ? Kalau belum, seharusnya bagaimana ?
10. Menurut anda apakah perlu tempat parkir khusus, agar tidak mengganggu sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki disini ?
11. Menurut anda, parkir yang lebih nyaman ditempatkan dimana ? Apabila dilakukan perancangan kawasan, khususnya untuk segi penandaan (signage) maupun parkir dan sirkulasinya, bagaimana yang ingin diharapkan?
- ~~12.~~ Apabila dilakukan perancangan kawasan, khususnya untuk segi penandaan (signage) maupun sirkulasi dan parkir , bagaimana yang ingin diharapkan?

3. Teman
4. lumayan sering, ±
5. Toko .
6. jajan .
7. Belum , lebih ditunjukkan lagi .
8. Sepeda motor , memarkir diseperti toko . di jalannya
9. Belum , agar disediakan tempat parkir untuk pembeli .
10. Iya perlu sekali .
11. di lahan kosong , dekat entrance
- 12.



DESAIN SURVEY
PENELITIAN TUGAS AKHIR
PERANCANGAN UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER
KAWASAN INDUSTRI KERIPIK TEMPE SANAN KOTA MALANG

Wawancara Pedagang / Penjual

1. Berapa rata – rata jumlah pengunjung / pembeli yang datang tiap harinya?
2. Pada hari apa pengunjun paling ramai datang ?
3. Pada jam – jam berapa biasanya para pengunjung banyak datang ?
4. Menurut anda apakah kesediaan parkir sudah memadai ?
5. Untuk fasilitas parkir, biasanya pengunjung memarkirkan kendaraanya dimana?
6. Adakan tempat atau lokasi parkir tersendiri bagi para pengunjung ?
7. Apakah ada keinginan untuk penyediaan tempat parkir untuk pengunjung disini ? Dimana yang diinginkan ?
8. Untuk segi penandaan menurut anda apa perlu ditambahkan agar lebih mencolok dan mudah diingat ?
9. Ruang yang digunakan disini, dimanfaatkan untuk apa saja (Rumah, Produksi, Toko) ?
10. Apabila dilakukan perancangan kawasan, khususnya untuk segi penandaan (signage) maupun sirkulasi dan parkir , bagaimana yang ingin diharapkan?

1. ± 35-48
2. Rata-rata sama kecuali hari libur / lebaran .
3. Siangan , antara jam 11-1 siang ,
4. Belum ,
5. Depan toko
6. Belum ada .
7. Ada , dekat sentra di lahan kosong -
8. Iya .
9. Toko .
10. Supaya harap di pergelas , ada tempat untuk parkir



DESAIN SURVEY
PENELITIAN TUGAS AKHIR
PERANCANGAN UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER
KAWASAN INDUSTRI KERIPIK TEMPE SANAN KOTA MALANG

Wawancara Pedagang / Penjual

1. Berapa rata – rata jumlah pengunjung / pembeli yang datang tiap harinya?
2. Pada hari apa pengunjung paling ramai datang ?
3. Pada jam – jam berapa biasanya para pengunjung banyak datang ?
4. Menurut anda apakah kesediaan parkir sudah memadai ?
5. Untuk fasilitas parkir, biasanya pengunjung memarkirkan kendaraanya dimana?
6. Adakan tempat atau lokasi parkir tersendiri bagi para pengunjung ?
7. Apakah ada keinginan untuk penyediaan tempat parkir untuk pengunjung disini ? Dimana yang diinginkan ?
8. Untuk segi penandaan menurut anda apa perlu ditambahkan agar lebih mencolok dan mudah diingat ?
9. Ruang yang digunakan disini, dimanfaatkan untuk apa saja (Rumah, Produksi, Toko) ?
10. Apabila dilakukan perancangan kawasan, khususnya untuk segi penandaan (signage) maupun sirkulasi dan parkir , bagaimana yang ingin diharapkan?

1. \pm 30 - 50
2. Setiap hari ya hampir sama, cuma liburan kayak lebaran itu yang lumayan ramai
3. Biasanya Slang 11 - 12, Sore, malam ya lumayan
4. Ya masih di depan \approx toko
5. Depan toko atau tempat yang dekat yang kosong.
6. Belum, cuma punya toko swari
7. Ya, kalau ada lahan kosong yang sedikit luas
8. Gapuranya biar gak ketutup sama iklan \approx lain
9. Toko
10. Ditambah petunjuk biar lebih jelas, penyediaan parkir (tempatny), biar muda pergerakan

Bu. Hallimah



DESAIN SURVEY
PENELITIAN TUGAS AKHIR
PERANCANGAN UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER
KAWASAN INDUSTRI KERIPIK TEMPE SANAN KOTA MALANG

Wawancara Pengunjung / Pembeli

1. Nama ? Ratna
 2. Asal ? Malang
 3. Dari mana anda mengetahui industri keripik tempe sanan ini?
 4. Seberapa sering anda mengunjungi industri keripik tempe sanan ini? Dan waktunya berapa lama (menit)?
 5. Lebih sering beli di toko atau tempat produksi?
 6. Dari sisi penandaan, apa yang anda ingat untuk menuju kesini ?
 7. Apakah penandaan yang anda jadikan patokan, menurut anda sudah dapat memperjelas lokasi ? Apabila kurang sebaiknya seperti apa ?
 8. Untuk datang ke Industri Keripik Tempe Sanan ini, transportasi apa yang anda gunakan? Dimana memarkirkannya ?
 9. Menurut anda untuk penyediaan parkir apakah sudah tersedia dengan baik ? Kalau belum, seharusnya bagaimana ?
 10. Menurut anda apakah perlu tempat parkir khusus, agar tidak mengganggu sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki disini ?
 11. Menurut anda, parkir yang lebih nyaman ditempatkan dimana ? Apabila dilakukan perancangan kawasan, khususnya untuk segi penandaan (signage) maupun parkir dan sirkulasinya, bagaimana yang ingin diharapkan?
 - ~~12.~~ Apabila dilakukan perancangan kawasan, khususnya untuk segi penandaan (signage) maupun sirkulasi dan parkir , bagaimana yang ingin diharapkan?
-
3. Teman, info dari
 4. Cukup sering, 10 - 20 menitan
 5. Toko
 6. Gapura Sentra Sanan
 7. Belum, ditambahkan lagi
 8. Motor, depan toko
 9. Belum, diberi tempat parkir khusus
 10. Iya
 11. Dekat kawasan yang berkumpul, penambahan petunjuk lokasi Sentra Sanan. Sirkulasi di kawasan (dalam Sentra Industri) 1 arah saja biar gak macet



DESAIN SURVEY
PENELITIAN TUGAS AKHIR
PERANCANGAN UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER
KAWASAN INDUSTRI KERIPIK TEMPE SANAN KOTA MALANG

Wawancara Pedagang / Penjual

1. Berapa rata – rata jumlah pengunjung / pembeli yang datang tiap harinya?
2. Pada hari apa pengunjung paling ramai datang ?
3. Pada jam – jam berapa biasanya para pengunjung banyak datang ?
4. Menurut anda apakah kesediaan parkir sudah memadai ?
5. Untuk fasilitas parkir, biasanya pengunjung memarkirkan kendaraanya dimana?
6. Adakan tempat atau lokasi parkir tersendiri bagi para pengunjung ?
7. Apakah ada keinginan untuk penyediaan tempat parkir untuk pengunjung disini ? Dimana yang diinginkan ?
8. Untuk segi penandaan menurut anda apa perlu ditambahkan agar lebih mencolok dan mudah diingat ?
9. Ruang yang digunakan disini, dimanfaatkan untuk apa saja (Rumah, Produksi, Toko) ?
10. Apabila dilakukan perancangan kawasan, khususnya untuk segi penandaan (signage) maupun sirkulasi dan parkir , bagaimana yang ingin diharapkan?

1. ± 50

2. Hampir sama, kecuali hari libur dan Lebaran

3. Jam 12 - 01:00 dan jam 9 sore

4. Delom

5. Depan Toko

6. Belom ada

7. Iya, diberikan kosong sekitar center

8. Iya

9. Toko

10. Lebih diperjelas, seperti gapura parkir, penyediaan tempat parkir



DESAIN SURVEY
PENELITIAN TUGAS AKHIR
PERANCANGAN UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER
KAWASAN INDUSTRI KERIPIK TEMPE SANAN KOTA MALANG

Wawancara Pengunjung / Pembeli

1. Nama ? Dwi Rachmawati
2. Asal ? Gresik
3. Dari mana anda mengetahui industri keripik tempe sanan ini?
4. Seberapa sering anda mengunjungi industri keripik tempe sanan ini? Dan waktunya berapa lama (menit)?
5. Lebih sering beli di toko atau tempat produksi?
6. Dari sisi penandaan, apa yang anda ingat untuk menuju kesini ?
7. Apakah penandaan yang anda jadikan patokan, menurut anda sudah dapat memperjelas lokasi ? Apabila kurang sebaiknya seperti apa ?
8. Untuk datang ke Industri Keripik Tempe Sanan ini, transportasi apa yang anda gunakan? Dimana memarkirkannya ?
9. Menurut anda untuk penyediaan parkir apakah sudah tersedia dengan baik ? Kalau belum, seharusnya bagaimana ?
10. Menurut anda apakah perlu tempat parkir khusus, agar tidak mengganggu sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki disini ?
11. Menurut anda, parkir yang lebih nyaman ditempatkan dimana ? Apabila dilakukan perancangan kawasan, khususnya untuk segi penandaan (signage) maupun parkir dan sirkulasinya, bagaimana yang ingin diharapkan?
- ~~12.~~ Apabila dilakukan perancangan kawasan, khususnya untuk segi penandaan (signage) maupun sirkulasi dan parkir, bagaimana yang ingin diharapkan?

3. Dari sekitar

4. Kalo antara kemalang, (15 menit)

5. Toko

6. Eapura

7. Aetom, berikan papan reklame yg besar

8. Mobil, parkir depan toko

9. Delam, berikan tempat parkir khusus
Pengunjung

10. perlu sekali

11. Di dalam kawasan sekitar pusat

Signage : diperjelas

Parkir : parkir khusus sekitar pusat

Sirkulasi : 1 arah

DESAIN SURVEY

**PERANCANGAN ELEMEN SIGNAGE, SIRKULASI DAN PARKIR PADA SENTRA INDUSTRI KECIL KERIPIK TEMPE SANAN
UNTUK MEMPERKUAT KARAKTER KAWASAN**

No.	Jenis Data	Bentuk Data				Tahun Data	Sumber Data	Cara Memperoleh Data
		Tabel	Peta	Uraian	Foto / Gambar			
1.	Peta Lokasi Studi (Kawasan Sanan Kelurahan Purwantoro, Kecamatan Blimbing)		√			2008/2009	Bappeda	Survey Sekunder.
2.	Fungsi dan Peran Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan			√		2008	Bappeda / Disperindagkop	Survey Sekunder.
3.	Jumlah pedagang pada Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan.	√		√		2008/2009	Koperasi Primkopti bangkit Usaha Sanan / Observasi	Survey Sekunder. Survey primer dengan cara melakukan pengamatan langsung ke lokasi studi.
4.	Jenis Pemanfaatan Ruang <ul style="list-style-type: none"> • Ruang untuk rumah • Ruang untuk rumah dan tempat produksi • Ruang untuk rumah, tempat produksi, dan tempat penjualan • Ruang untuk tempat produksi 		√ √ √ √		√ √ √ √	2008/2009	Observasi	Survey primer dengan cara melakukan pengamatan langsung ke lokasi studi.

	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Ruang untuk tempat penjualan ◦ Ruang untuk tempat produksi dan penjualan 		√		√			
5.	Pola Sirkulasi/ Pergerakan <ul style="list-style-type: none"> ◦ Pegerakan kendaraan ◦ Pergerakan manusia 		√		√	2008/2009	Observasi	Survey primer dengan cara melakukan pengamatan langsung ke lokasi studi.
6.	Aktifitas <ul style="list-style-type: none"> ◦ Pedagang ◦ Pembeli 			√	√	2008/2009	Observasi	Survey primer dengan cara melakukan pengamatan langsung ke lokasi studi.
7.	Elemen Signage <ul style="list-style-type: none"> ◦ Jenis Signage ◦ Lokasi Sigange ◦ Dimensi Fisik (Tinggi, panjang, dan lebar) 		√	√	√	2008/2009	Observasi	Survey primer dengan cara melakukan pengamatan langsung ke lokasi stud
8.	Elemen Parkir <ul style="list-style-type: none"> ◦ Lokasi / Tempat Parkir ◦ Tipe/ bentuk parkir ◦ Kapasitas / daya tampung ◦ Rambu lalu lintas yang menunjukkan tempat parkir ◦ Luas pelataran parkir 			√	√	2008/2009	Observasi	Survey primer dengan cara melakukan pengamatan langsung ke lokasi stud

Lampiran Tabel 2.1
Fungsi dan Peran Kawasan Industri Keripik Tempe Sanan

Fungsi dan Peran		Kedudukan Kawasan Industri Sanan
RTRW Kota Malang	RDTR Kecamatan Blimbing	
<ul style="list-style-type: none"> • Kota Malang Merupakan Pusat Pengembangan I Wilayah Malang – Pasuruan (wilayah pengembangan inti Jawa Timur) • Pusat pemerintahan Kota • Pusat perdagangan skala regional • Pusat pelayanan umum skala regional • Pusat pendidikan skala nasional • Pusat pengelolaan bahan baku dan kegiatan industri • Pusat pertumbuhan bagi wilayah sekitarnya • Pusat pelayanan kesehatan skala regional • Pusat transportasi skala regional • Pusat militer • Pusat pelayanan pariwisata 	<ul style="list-style-type: none"> • Sebagai pusat pertumbuhan wilayah Kota Malang sebelah Timur Laut • Sebagai lokasi pengembangan kegiatan industri yang mampu mendukung perkembangan kegiatan ekonomi daerah belakangnya • Sebagai kegiatan transportasi regional di Kota Malang. • Sebagai lokasi perluasan penyediaan perumahan di wilayah Kota Malang • Pusat pengembangan kegiatan perumahan di wilayah Kota Malang sebelah Timur Laut • Pengembangan kegiatan perkantoran dan pemerintahan lingkup Kecamatan dan Kota. • Pusat pengembangan kegiatan distribusi • Pusat pengembangan kegiatan industri ringan atau industri kecil • Pusat pelayanan dalam lingkup wilayah Kota Malang sebelah Timur Laut • Pusat pelayanan pendidikan 	<ul style="list-style-type: none"> • Pusat atau sentra pengolahan bahan baku dan kegiatan industri • Pusat pengembangan kegiatan industri ringan dan industri kecil • Dilalui aksesibilitas transportasi regional • Diarahkan sebagai salah satu potensi daerah tujuan wisata yang berskala local dan regional • Sebagai kawasan pendukung pengembangan jasa dan distribusi • Menumbuhkan partisipasi masyarakat • Pemberdayaan Sumber Daya Manusia • Intensifikasi potensi kawasan • Membentuk fungsi kawasan secara terorganisir dan terarah dengan pengelolaan bersama masyarakat secara terpadu

Sumber : Evaluasi / Revisi RTRW Kota Malang Tahun 2001 – 2010 dan RDTR Kecamatan Blimbing Tahun 2002 – 2011

Lampiran Tabel 2.2
Kebijakan Struktur Ruang Kota

Struktur Ruang Kota		Kedudukan Kawasan Industri Sanan
RTRW Kota Malang	RDTR Kecamatan Blimbing	
<ul style="list-style-type: none"> • Sebagai pusat perdagangan skala regional. Perkembangan perdagangan di Kota Malang dapat ditingkatkan akan tetapi perlu ditunjang dengan keberadaan pusat perdagangan baru, supaya kegiatan yang sudah ada tidak bertumpu pada satu pusat pelayanan. • Sebagai pusat pelayanan umum skala regional dalam kapasitasnya sebagai pusat SWP, maka fasilitas yang ada di Kota Malang secara keseluruhan akan mampu memberikan pelayanan pada tingkat regional. Hal ini perlu dipertahankan dan bahkan ditingkatkan mengingkan peran Kota Malang pada masa yang akan datang akan lebih penting dalam meningkatkan dan menumbuhkan wilayah di sekitarnya. • Sebagai pusat pengelolaan bahan baku dan kegiatan industri. Lokasi Kota Malang yang relative sentries terhadap wilayah sekitarnya menjadikan Kota Malang sebagai pusat pelayanan jasa distribusi untuk mengolah lebih lanjut dari berbagai bahan baku yang ada. Dengan demikian maka peran sektor industri ini pada masa yang akan datang akan lebih doninan. Untuk itu juga perlu disediakan lokasi khusus untuk pengembang industri. • Sebagai pusat pertumbuhan bagi wilayah 	<ul style="list-style-type: none"> • Struktur wilayah yang direncanakan di Kecamatan Blimbing terdiri atas dua kegiatan utama, masing – masing yaitu : <ul style="list-style-type: none"> A. Kegiatan Primer, yaitu perkotaan yang memiliki fungsi pelayanan dalam skala regional yang meliputi kegiatan perdagangan besar, kegiatan pergudangan, industri dan terminal (terminal penumpang dan cargo terminal). Pada Kecamatan Blimbing kegiatan primer diarahkan pada lokasi – lokasi sebagai berikut : <ul style="list-style-type: none"> • Kegiatan perdagangan besar dengan jenis komoditas khusus (bukan komoditas kebutuhan pokok) diarahkan lokasinya disepanjang koridor Jalan Letjen Sutyoso – Ahmad Yani. • Kegiatan industri dan pergudangan diarahkan lokasinya pada areal sekitar Jalan Simpang Adisucipto • Fasilitas transportasi regional diarahkan lokasinya pada tempat yang ada saat ini yaitu diterminal Arjosari, sedangkan untuk cargo terminal, sesuai dengan rancangan yang lalu dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang, lokasinya telah dipilih di Dusun Sumberejo dan Desa Balaerjosari. B. Kegiatan sekunder, yaitu kegiatan perkotaan yang memiliki fungsi pelayanan dalam skal local atau kota yng meliputi kegiatan pemerintahan, perdagangan lokal, peribadatan kesehatan pendidikan perkantoran dan pelayanan umum. Kegiatan sekunder di Kecamatan Blimbing diarahkan pada lokasi – lokasi sebagai berikut : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kegiatan perdagangan lokal diarahkan pada lokasi di 	<ul style="list-style-type: none"> • Sebagai salah satu pergerakan arah perdagangan dalam hal ini perdagangan hasil industri rakyat (Keripik Tempe Sanan). • Dalam lingkup lingkungan kawasan, pelayanan umum tingkat lingkungan baik skala permukiman, perdagangan maupun industri perlu diperhatikan dalam usaha meningkatkan fungsi dan peran kawasan. • Kawasan Sanan sebagai lokasi pusat pengolahan industri kerajinan rakyat Sanan sebagai salah satu sektor dominan dalam meningkatkan basis sektor industri Kota Malang dapat menjadi salah satu lokasi khusus pengembangan industri rakyat. • Pengembangan kawasan industri Sanan sebagai usaha meningkatkan pertumbuhan potensi ekonomi kerakyatan. • Kemudahan segi transportasi baik dari jaringan maupun angkutan baik orang maupun barang untuk pengembangan kawasan Sanan ditinjau sebagai rangkaian penembangan yang tersinergi baik dengan lingkungan yang lebih luas. • Sebagai sentries pariwisata wilayah, Kota Malang sebagai penyedia berbagai bentuk akomodasi pariwisata. Kawasan Sanan sebagai salah satu pergerakan pendukung pariwisata.

Bersambung...

<p>sekitarnya. Sebagai pusat pelayanan social ekonomi, maka Kota Malang diharapkan juga akan mampu untuk terus berperan dalam menumbuhkan potensi ekonomi melalui system pusat pelayanan dan pengelolaan bagi berbagai bahan baku untuk wilayah sekitarnya.</p> <ul style="list-style-type: none">◦ Sebagai pusat transportasi dalm skala regional Kota Malang sebagai Kota orde II, sudah tentu akan menjadi asal dan tujuan pergerakan regional, sehingga peran pelayanan transportasi akan sangat menunjang perkembangan Kota Malang.◦ Sebagai pusat pelayanan pariwisata. Kota Malang memiliki beberapa obyek wisata, akan tetapi perkembangan wisatanya sendiri lebih ditunjang oleh letak geografif Kota Malang yang terletak diantara pegunungan dan panta, menjadikan Kota Malang sebagai kawasan yangsentristerhadap pelayanan pariwisata. Kota Malang sendiri lebih banyak menyediakan prasarana penunjang pariwisata, sedangkan lokasi obyek wisata sendiri sebagian besar berada di luar wilayah Kota Malang, seperti Batu, Selorejo, Balekambang, sendang Biru, dan sebagainya yang kebanyakan pada wilayah Kabupaten Malang dan Kota Batu.	<p>sekitar pasar belimbing dan psar Bunul untuk pola pengembangan terpusat, dan disepanjang koridor Letjen Sutoyo – Ahmad Yani, Temenggung Suryo – R. P Suroso, Jalan Gatot Subroto dan koridor Zainal Zakse – Muharto.</p> <ul style="list-style-type: none">▫ Kegiatan pelayanan umum diarahkan pada lokasi disepanjang koridor Letjen Sutoyo - Ahmad Yani, Temenggung Suryo – R. P Suroso, dan disepanjang Jalan Laksda Adisucipto.▫ Fasilitas umum yang terdiri atas fasilitas pendidikan, peribadatan dan kesehatan diarahkan lokasinya secara tersebar dan berjenjang sesuai dengan skala pelayanan.	
---	---	--

Table 2.3
Kedudukan Kawasan Industri Tempe Sanan menurut
Prioritas Pembangunan

No.	Kriteriapenerapan sektor – sector prioritas dalam pembangunan		Implementasi Kebijakan
	RTRW Kota Malang	RDTR Kecamatan Blimbing	
1.	<p>Dari sisi ekonomi dengan melihat PDRB Kota Malang berdasarkan harga konstan maka sektor yang menjadi unggulan adalah :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sektor perdagangan, hotel dan restoran yang diprioritaskan adalah perdagangan besar dan eceran. • Sektor industri pengolahan yang menjadi unggulan adalah industri barang dari kayu dan hasil hutan. • Sektor jasa yang menjadi sektor unggulan adalah jasa hiburan dan kebudayaan. <p>Ketiga sector tersebut menjadi prioritas dalam pembangunan karena ketiganya mempunyai kontribusi yang besar bagi Kota Malang sehingga perlu mendapatkan prioritas.</p>	<p>Pengembangan wilayah prioritas diarahkan pada wilayah sebagai berikut :</p> <p>a. Wilayah pertumbuhan tinggi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan kawasan permukiman baru. • Wilayah yang memiliki aksesibilitas yang tinggi. • Lokasi pengembangan industri. <p>b. Wilayah yang pertumbuhannya dipacu : wilayah dengan aksesibilitas rendah atau wilayah pinggiran.</p> <p>c. Wilayah yang memerlukan penanganan insetif</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wilayah rawan (bantaran sungai dan perkampungan kurang layak huni) • Wilayah yang mudah menimbulkan konflik guna tanah. 	<p>Pengembangan prioritas :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lokasi pengembangan industri. • Wilayah rawan (bantaran sungai dan perkampungan kurang layak huni) • Wilayah yang mudah menimbulkan konflik guna tanah. <p>Bidang ekonomi :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengembangan usaha – usaha peningkatan kualitas dan kuantitas produksi. • Sistem agribisnis, peran serta koperasisebagai gerakan ekonomi rakyat. • System sarana dan prasarana jasa perdagangan dan distribusi hasil produksi. • Pengembangan dan penguasaan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya terhadap peningkatan kualitas SDM.
2.	<p>Dari sisi kebijaksanaan berdasarkan pola dasar pembangunan adalah sebagai berikut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bidang ekonomi yaitu dengan pengembangan agroindustri dengan penguatan struktur industri dengan usaha – usaha peningkatan kualitas dan kuantitas produksi, sistem agribisnis, peran serta koperasi sebagai gerakan ekonomi rakyat, sistem sarana dan prasarana jasa perdagangan dan distribusi hasil produksi dan pengembangan dan penguasaan ilmu 		<p>Bidang Kesejahteraan Rakyat :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Penghapusan kemiskinan. • Peningkatan kualitas pendidikan secara menyeluruh dan terpadu. • Peran serta masyarakat dalam pendidikan. <p>Bidang Ilmu Pengetahuan dan Teknologi : Diprioritaskan pada pengembangan, pemanfaatan dan pasyarakatatan ilmu pengetahuan dan teknologi yang bertumpu pada kualitas SDM.</p>

Bersambung...

Lanjutan...

	<p>pengetahuan dan teknologi khususnya terhadap peningkatan kualitas SDM.</p> <ul style="list-style-type: none">• Bidang Kesejahteraan Rakyat, Pendidikan dan Kebudayaan melalui penghapusan kemiskinan, peningkatan kualitas pendidikan secara menyeluruh dan terpadu dan peran serta masyarakat dalam pendidikan.• Bidang ilmu pengetahuan dan teknologi diprioritaskan pada pengembangan, pemanfaatan dan pemasyarakatan ilmu pengetahuan dan teknologi yang bertumpu pada kualitas SDM.		
3.	<p>Dari sisi kesejahteraan masyarakat diprioritaskan pada kawasan kumuh sepanjang DAS Brantas dan sepanjang Rel Kereta Api dalam hal ini Kelurahan Purwantoro menjadi salah satu lokasi prioritas.</p>		

Sumber : Evaluasi / Revisi RTRW Kota Malang Tahun 2001 – 2010 dan RDTR Kecamatan Blimbing Tahun 2002 – 2011



Skripsi ini aku persembahkan untuk :
Papaku Teguh Santoso dan Mamaku Sumarti
Yang Telah Membesarkanku, Mendidikku dan Membiayaiku
I love U My Father and My Mother

