

Lalu Mulyadi, lahir di Praya Lombok Tengah, 18 Agustus 1959. Menempuh S-1 bidang Teknik Arsitektur tahun 1981-1986 di Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Nasional Malang. Menempuh S-2 Program Studi Teknik Arsitektur Pascasarjana Universitas Gadjah Mada Yogyakarta tahun 1999-2001. Menempuh S-3 *Department of Architecture, Faculty of Built Environment*, Universiti Teknologi Malaysia tahun 2005-2008. Mengajar di Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang (tahun 1987 hingga kini). Dengan mata kuliah: Arsitektur Kota, Metode Penelitian Arsitektur, dan Perancangan Arsitektur. Aktif di organisasi Ikatan Arsitek Indonesia (IAI) cabang Malang dalam bidang Pengkajian dan Pelestarian Kawasan Kota-kota Bersejarah.

Agung Murti Nugroho lahir di Jogjakarta tanggal 15 September 1974, menempuh pendidikan sarjana di Jurusan Arsitektur Universitas Gadjah Mada pada tahun 1993-1998 serta magister di jurusan yang sama pada tahun 1999-2002. Di tahun 2007 mendapatkan gelar Ph.D dari Jurusan Seni Bina Fakultas Alam Bina Universiti Teknologi Malaysia dengan prestasi lulusan mahasiswa asing tercepat. Mengajar di Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Brawijaya sejak tahun 2002 pada mata kuliah di Laboratorium Sains dan Teknologi Bangunan. Aktif di organisasi Ikatan Arsitek Indonesia Cabang Malang dalam bidang Pendidikan.

**PERENCANAAN DAN PERANCANGAN
KAWASAN SENTRA INDUSTRI**

KERIPIK TEMPE KAMPUNG SANAN

SEBAGAI DERAH WISATA DI KOTA MALANG



Dr. Ir. Lalu Mulyadi, MT
Dr. Agung Murti Nugroho, ST., MT

**PERENCANAAN DAN PERANCANGAN KAWASAN
SENTRA INDUSTRI KERIPIK TEMPE KAMPUNG SANAN
SEBAGAI DAERAH WISATA DI KOTA MALANG**

Dr. Ir. Lalu Mulyadi, MT
Dr. Agung Murti Nugroho, ST, MT

Dream Litera Buana
2018

**PERENCANAAN DAN PERANCANGAN KAWASAN SENTRA
INDUSTRI KERIPIK TEMPE KAMPUNG SANAN SEBAGAI DAERAH
WISATA DI KOTA MALANG**

©Dream Litera Buana
Malang 2018
73 halaman, 15,5 x 23 cm

ISBN: 978-602-5518-34-8

Penulis:
Dr. Ir. Lalu Mulyadi, MT
Dr. Agung Murti Nugroho, ST, MT

Tata letak: Endhi Pujo
Desain cover: W. S. Fauzi

Diterbitkan oleh:
CV. Dream Litera Buana
Perum Griya Sampurna, Blok E7/5
Kepuharjo, Karangploso, Kabupaten Malang
Telp. 0812 2229 6506 / 0856 4663 3407
Email: dream.litera@gmail.com
Website: www.dreamlitera.com
Anggota IKAPI No. 158/JTI/2015

Hak cipta dilindungi oleh undang-undang.
Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau
seluruh isi buku ini dengan cara apapun,
tanpa izin tertulis dari penerbit.

Cetakan pertama, April 2018

Distributor:
Dream Litera Buana

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, segala puji dan syukur senantiasa kami panjatkan kepada Allah Subhanahu wa Ta'ala atas karunia, anugerah dan rahmat-Nya, sehingga kami dapat menyusun buku monograf ini yang berjudul, **“Perencanaan dan Perancangan Kawasan Sentra Industri Kecil Kampung Sanan Sebagai Daerah Wisata di Kota Malang”**, Buku monograf ini merupakan hasil dari penelitian yang dilakukan pada tahun 2012 yang didanai oleh Hibah Internal LPPM ITN Malang. Kami menyadari sepenuhnya bahwa buku monograf ini dapat terselesaikan atas bantuan dan dorongan dari berbagai pihak, sehingga tidaklah berlebihan apabila dalam kesempatan ini kami menyampaikan rasa hormat dan terima kasih kepada:

1. Bapak Ir. Drs. Eko Edi Susanto, MT. selaku Ketua Lembaga Penelitian dan Pengabdian pada Masyarakat Institut Teknologi Nasional Malang.
2. Bapak Ir. Soeparno Djiwo, MT. selaku Rektor Institut Teknologi Nasional Malang yang telah memberikan kesempatan untuk melakukan kegiatan penelitian.
3. Bapak Dr. Ir. Kustamar, MT. selaku Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang.
4. Bapak Ir. Daim Triwahyono, MSA. selaku Ketua Program Studi Arsitektur Institut Teknologi Nasional Malang.

Kami mengucapkan terimakasih dan penghargaan juga kepada semua pihak yang telah berupaya keras mengumpulkan bahan-bahan tulisan hingga penyusunan monograf Perencanaan dan Perancangan Kawasan Sentra Industri Kecil Kampung Sanan Sebagai Daerah Wisata di Kota Malang ini dapat terwujud. Semoga karya ini dapat dijadikan pedoman dan informasi berharga untuk peneliti, praktisi dan pemerintah daerah sebagai pengambil kebijakan di bidang pengembangan pariwisata di kota Malang. Kritik dan saran sangat diharapkan untuk kesempurnaan isi monograf ini.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	iv
BAB I : PENDAHULUAN	1
BAB II : TINJAUAN PUSTAKA	3
2.1 Perancangan Kawasan Perkotaan	3
BAB III : LOKASI PENELITIAN	11
BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	13
5.1 Eksplorasi Data	13
5.2 Analisis Kondisi Eksisting SIKT Sanan	32
5.3 Rekomendasi Desain	45
BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN	69
DAFTAR PUSTAKA	71
TENTANG PENULIS	72
INDEX	73

PENDAHULUAN

Kota Malang merupakan kota unggulan di bidang pariwisata, hal ini terwadahi dalam konsep Tribina Cita Kota Malang, dimana salah satunya adalah menjadikan Kota Malang sebagai kota pariwisata. Disamping Kota Malang sebagai salah satu tujuan wisata, Kota Malang tumbuh sebagai kota industri dan pengelolaan, perdagangan, dan jasa. Kemampuan ekonomi dan perdagangan yang sangat besar ini mampu merubah orientasi Kota Malang dari kota pariwisata menjadi kota wisata belanja. Pada akhirnya, sebutan ini dijadikan sebagai identitas Kota Malang sekarang. Pada lingkup Propinsi Jawa Timur, Kota Malang merupakan salah satu kota penting bagi pengembangan wilayah perkotaan di Jawa Timur. Hal ini terlihat bahwa Kota Malang dijadikan sebagai suatu pusat satuan wilayah pengembangan (SWP).

Masing-masing daerah tentunya memiliki beberapa kekhasan budaya tertentu yang belum tentu dimiliki oleh daerah-daerah lain. Ciri khas budaya ini merupakan salah satu daya tarik daerah yang berpotensi untuk mempromosikan daerah ke dunia luar. Oleh sebab itu, ciri khas budaya tersebut harus dapat dikemas secara menarik dan aktual sehingga dapat mendorong berkembangnya daerah budaya tersebut. Kekhasan budaya tidak hanya terpatok pada ranah aktifitas kesenian budaya saja, akan tetapi terdapat produk-produk budaya dapat disebut juga kekhasan budaya, misalnya daerah pengrajin batik, pengrajin gerabah, pengrajin makanan, dan sebagainya. Kawasan Sentra Industri Keripik Tempe Kampung Sanan Malang merupakan kawasan industri kecil berbasis rumah tangga yang menjadi salah satu ikon Kota Malang dan menjadi pusat oleh-oleh yang dituju para wisatawan jika berkunjung ke Kota Malang.

Kawasan Sentra Industri Keripik Tempe Kampung Sanan Malang merupakan kawasan industri kecil berbasis rumah tangga yang menjadi salah satu ikon Kota Malang dan menjadi pusat oleh-oleh yang dituju para wisatawan jika berkunjung ke Kota Malang. Kawasan sentra industri keripik tempe kampung Sanan ini semakin dikenal oleh khalayak dengan

adanya pembenahan-pembenahan secara fisik dan non fisik sejak kurang lebih sekitar tahun 2004. Akan tetapi pembenahan-pembenahan tersebut dirasakan kurang menyeluruh, dampaknya tidak seluruh lokasi industri keripik tempe di Kampung Sanan dapat bertahan dengan persaingan yang terjadi. Banyak faktor yang mempengaruhi keberlangsungan usaha di kawasan ini, salah satu faktor yang seringkali menjadi pemicu utama terjadinya penurunan semangat usaha para pengusaha bermodal kecil adalah faktor lokasi, suasana, tata ruang, sistem sirkulasi jalan, drainase, proses pembuatan keripik tempe, dan bangunan-bangunan yang kurang ditata bentuk fasadenya.

Perbedaan faktor lokasi, maka pengusaha kecil dengan lokasi di depan secara tidak langsung lebih diuntungkan, karena pengunjung tidak tertarik untuk menjelajahi kawasan ini sampai masuk ke dalam gang-gang karena tidak adanya elemen yang dapat membuat ketertarikan pengunjung untuk menjelajahi kawasan ini. Oleh sebab itu, faktor perbedaan lokasi ini tentunya kemudian membawa pertanyaan bagi peneliti, apa ada yang salah dengan sistem pembenahan kawasan ini secara fisik? Faktor lokasi sangat berkaitan dengan perencanaan dan perancangan sebuah kawasan, sehingga dapat diindikasikan bahwa faktor perencanaan dan perancangan kawasan industri keripik tempe ini memerlukan tinjauan ulang agar dapat meminimalkan dampak dari adanya perbedaan lokasi terhadap kegiatan usaha industri kecil kampung Sanan ini.

Disilah timbul pemikiran bahwa kawasan sentra industri kecil keripik tempe kampung Sanan perlu diteliti, kemudian hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai acuan untuk melakukan perencanaan dan perancangan kawasan agar supaya kampung Sanan menjadi kampung yang ideal, layak dan produktif. Dari segi tata ruang kawasan kampung Sanan saat ini kurang di tata dengan baik. Padahal jika kita cermati kawasan ini cukup berpotensi untuk dapat dikembangkan menjadi kawasan wisata belanja yang produktif.

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Perancangan Kawasan Perkotaan

Ahli perancangan kawasan perkotaan Shirvani (1985) mengatakan bahwa ada delapan elemen yang harus dipertimbangkan dalam melakukan perancangan kawasan perkotaan antara lain:

Pertama: Tata Guna Lahan (*Land Use*)

Tata Guna Lahan (*land use*) merupakan elemen dalam desain kawasan perkotaan yang juga merupakan elemen desain dua dimensi berupa denah peruntukan lahan sebuah kawasan, namun pada tahap selanjutnya bertindak sebagai penentu fungsi dan pewujudan kawasan perkotaan secara tiga dimensi. Dalam perwujudan tersebut penetapan tata guna lahan akan berangkaikan dengan sirkulasi, sistem transportasi serta fungsi-fungsi suatu area dalam lingkup kawasan. Bahkan berkembangnya rencana tata guna lahan muncul dengan adanya dorongan untuk mencapai kesinambungan antara kebijakan dan rencana penggunaan lahan melalui penetapan fungsi yang paling tepat pada area tertentu.

Kaiser et.al. (1995) menguraikan beberapa perspektif yang harus diperhatikan dalam memahami penggunaan tata guna lahan (*land use*), antara lain: (1). Lahan adalah ruang fungsional yang diperuntukkan untuk memwadahi beragam penggunaan. Dalam perspektif ini lahan mengakomodasi pertumbuhan kawasan yang didorong oleh pertumbuhan penduduk dan ekspansi ekonomi. Meningkatnya jumlah penduduk dan ekspansi ekonomi maka meningkatlah kompleksitas fungsi kawasan tersebut. (2). Lahan sebagai setting dari sistem aktivitas. Disebut sistem aktivitas karena ada pola saling keterhubungan antara aktivitas yang satu dengan aktivitas lainnya yang kemudian memicu timbulnya aktivitas pergerakan. Sebagai contoh: lahan dengan fungsi perumahan memiliki interaksi yang tinggi dengan lahan dengan fungsi pendidikan, kesehatan, perdagangan dan fungsi jasa perkantoran. Hal ini disebabkan kawasan perumahan yang mendukung pemenuhan kebutuhan berhuni harus didukung oleh kawasan-kawasan yang mendukung penduduk untuk

memenuhi kebutuhan harian yaitu membeli barang-barang kebutuhan rumah tangga, menjalankan profesi, kesehatan serta kegiatan pendukung lainnya. Dalam menjalankan kegiatan harian, warga tentu melakukan kegiatan “ulang alik” dari tempat berhuni ke kawasan-kawasan lainnya yang sudah tentu memicu adanya aktivitas pergerakan yang harus didukung oleh sistem transportasi. Seluruh aktivitas sebagaimana dijelaskan diatas membentuk hubungan yang saling ketergantungan antara aktivitas dan sarana pendukung lainnya hal ini disebut dengan sistem aktivitas. (3). Lahan adalah komoditas. Penggunaan lahan harus memperhatikan kemampuan fisik alamiah dan daya dukungnya. Tidak semua lahan dapat dimanfaatkan untuk kegiatan bermukim dan ekonomi, seperti kawasan pegunungan dan sempadan sungai misalnya yang harus dijaga sebagai kawasan lindung. (4). Lahan sebagai sumber daya citra dan estetika kawasan. Selain aspek fungsional dan aspek ekonomi, lahan juga memiliki aspek estetika. Aspek ini penting dalam memberi kualitas lingkungan yang mendukung kegiatan rekreatif. Lahan yang memenuhi aspek ini akan memiliki nilai guna lahan yang cocok untuk kegiatan wisata, pendidikan dan hunian.

Kedua: Bentuk dan Masa Bangunan (*Building Form and Massing*)

Bentuk dan masa bangunan (*Building form and massing*) membahas mengenai bagaimana bentuk dan massa-massa bangunan yang ada dapat membentuk suatu kawasan perkotaan serta bagaimana hubungan antar massa tersebut yang ada. Pada penataan suatu kawasan perkotaan, bentuk dan hubungan antar massa seperti ketinggian bangunan, jarak antar bangunan, bentuk bangunan, fasade bangunan, dan sebagainya harus diperlihatkan sehingga ruang yang terbentuk menjadi teratur, mempunyai garis langit, horizon (*skyline*) yang dinamis serta menghindari adanya *lost space* (ruang tidak terpakai).

Nydia et.al. (2014) menyatakan bahwa bentuk dan tata masa untuk kenyamanan visual bangunan harus memiliki orientasi yang jelas seperti orientasi terhadap timur-barat atau utara-selatan dan juga orientasi kearah view yang baik. Orientasi kearah timur-barat misalnya memungkinkan mendapatkan sinar matahari penuh. Sementara orientasi utara-selatan mendapatkan cahaya matahari yang baik.

Ketiga: Aktivitas Pendukung (*Activity Support*)

Aktivitas pendukung (*activity support*) adalah semua fungsi bangunan dan kegiatan-kegiatan yang mendukung ruang publik suatu kawasan perkotaan. Bentuk, lokasi dan karakter suatu kawasan yang memiliki ciri

khusus akan berpengaruh terhadap fungsi, penggunaan lahan dan kegiatan pendukungnya. Aktivitas pendukung (*activity support*) juga termasuk semua penggunaan dan aktivitas yang membantu memperkuat ruang-ruang publik kota, termasuk didalamnya adalah semua fungsi dan penggunaan yang menimbulkan aktivitas seperti adanya pasar, tempat rekreasi, perpustakaan umum, dan tempat berkumpulnya masyarakat. Aktivitas pendukung (*activity support*) harus diintegrasikan dan dikoordinasikan melalui pemrograman yang kuat, diarahkan untuk *mixed use*, keragaman dan intensitas penggunaan, juga penting untuk memperhatikan *food service* dan hiburan dengan memberi stimuli visual melalui objek fisik yang ada.

Keempat: Ruang Terbuka (*Open Space*)

Berbicara tentang ruang terbuka (*open space*) selalu menyangkut lansekap. Elemen lansekap sendiri terdiri dari dua elemen yaitu elemen keras (*hardscape*) seperti: jalan, trotoar, patun, bebatuan dan lain sebagainya serta elemen lunak (*softscape*) yaitu berupa tanaman dan air. Ruang terbuka bisa berupa lapangan, jalan, sempadan sungai, *green belt*, taman dan sebagainya. Ruang terbuka merupakan aktivitas sosial yang melayani dan juga mempengaruhi kehidupan masyarakat perkotaan. Menurut Carr (1992) ruang terbuka merupakan wadah kegiatan fungsional dan aktivitas ritual yang mempertemukan banyak kelompok masyarakat, dalam rutinitas normal kehidupan sehari-hari maupun kegiatan periodik. Sementara Mirsa (2012) mendefinisikan bahwa ruang terbuka pada kota adalah sebagai sistem tanah umum (*system of public land*) yang didalamnya termasuk jalan, sekolah, taman, ruang-ruang untuk bangunan umum yang tersusun dalam suatu jaringan kota.

Soedrajat (2008) dalam pedoman ruang terbuka (*open space*) yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Pekerjaan Umum membagi ruang terbuka menjadi beberapa kategorisasi yaitu ruang terbuka hijau (RTH), ruang terbuka non hijau (RTNH) dan ruang terbuka hijau publik. Ruang terbuka (*open space*) dapat juga diklasifikasi berdasarkan kepemilikan yaitu: (1). Ruang terbuka privat (lahan pada perumahan atau pertanian milik privat), (2). Ruang terbuka untuk kepentingan umum (lahan yang ditujukan atau direncanakan sebagai ruang terbuka dengan akses dan penggunaan secara umum oleh masyarakat), (3). Ruang terbuka publik (lahan yang dimiliki secara publik untuk penggunaan rekreasi masyarakat baik aktif ataupun pasif). Lebih lanjut Soedrajat mendefinisikan ruang-ruang terbuka tersebut yaitu:

- A. Ruang Terbuka Hijau adalah area memanjang/jalur dan/atau mengelompok, yang penggunaannya lebih bersifat terbuka, tempat tumbuh tanaman, baik yang tumbuh secara alamiah maupun yang tumbuh secara sengaja ditanami oleh masyarakat.
- B. Ruang Terbuka Non Hijau adalah ruang terbuka di wilayah perkotaan yang tidak termasuk dalam kategori ruang terbuka hijau. Yang termasuk dalam ruang terbuka non hijau, antara lain: lahan-lahan yang diperkeras dan lahan-lahan yang berupa badan air.
- C. Ruang Terbuka Hijau Publik adalah ruang terbuka hijau yang dimiliki dan dikelola oleh pemerintah daerah kota yang digunakan untuk kepentingan masyarakat secara umum. Yang termasuk ruang terbuka hijau publik ini, antara lain: taman kota, taman pemakaman umum, jalur hijau sepanjang jalan, sungai, dan pantai. Sementara Kurniawan (2008) mendefinisikan ruang publik adalah sebagai tempat fisik dan kasat mata yang ada didalam kota atau dimana saja kita liat orang berkumpul.
- D. Ruang Terbuka Hijau Privat adalah ruang terbuka hijau milik institusi tertentu atau orang perseorangan yang pemanfaatannya untuk kalangan terbatas. Yang termasuk kedalam ruang terbuka hijau privat ini, antara lain: berupa kebun atau halaman rumah/gedung milik masyarakat/swasta yang ditanami tetumbuhan.

Kelima: Pejalan Kaki (*Pedestrian Ways*)

Pedestrian adalah jalur bagi pejalan kaki yang merupakan suatu sarana pemberi kenyamanan dan elemen pendukung bagi kegiatan pejalan kaki tersebut dan sekaligus menghidupkan ruang-ruang perkotaan. Rubenstein (1992) mengatakan bahwa Pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Secara harfiah, pedestrian berarti orang yang berjalan di jalan. Pejalan kaki adalah orang yang melakukan perjalanan dari suatu tempat tanpa kendaraan, untuk mencapai tujuan dengan maksud tertentu. Jalan merupakan media diatas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan, maka pedestrian dalam hal ini memiliki arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat ke tempat yang lain sebagai tujuan dengan berjalan kaki.

Lebih lanjut Rubenstein menyakakan bahwa ada 4 (empat) kategorisasi jenis pejalan kaki antara lain; (1). Pejalan kaki penuh, yaitu mereka yang menggunakan moda pejalan kaki sebagai moda utama, sepenuhnya digunakan dari tempat asal sampai tujuan, antara lain karena

jaraknya dekat, berjalan sambil berekreasi lebih mudah dengan berjalan kaki, (2). Pejalan kaki memakai kendaraan umum, yaitu mereka yang berjalan kaki sebagai moda antara, dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, pada perpindahan rute kendaraan umum atau dari pemberhentian kendaraan umum ke tujuan akhir, (3). Pejalan kaki memakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum, yaitu mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara, dari tempat parkir kendaraan pribadi ke pemberhentian kendaraan umum dan ke tempat tujuan akhir, (4). Pejalan kaki memakai kendaraan pribadi penuh, mereka menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara tempat parkir kendaraan pribadi ke tujuan akhir yang hanya bisa dilalui dengan berjalan kaki.

Ditinjau dari posisinya terdapat 2 (dua) jenis jalur pejalan kaki yaitu jalur pejalan kaki di dalam bangunan dan jalur pejalan kaki di luar bangunan. Jalur pejalan kaki diluar bangunan diklasifikasikan berdasar fungsinya adalah (a). Trotoar yaitu bagian dari jalan berupa jalur terpisah khusus untuk pejalan kaki, biasanya terletak bersebelahan di sepanjang jalan, Fungsi jalur tersebut adalah untuk kenyamanan pejalan kaki pada waktu bergerak dari satu tempat ke tempat lain, (b). Jalan setapak adalah suatu jalur khusus untuk pejalan kaki yang sangat sempit, lebarnya hanya cukup untuk satu orang pejalan kaki, (c). Penyeberangan, digunakan pejalan kaki untuk menyeberang secara aman, (d). Plaza adalah suatu jalur pejalan kaki yang lebih berfungsi rekreatif. Bentuknya lebih luas dari pada trotoar, plaza dikaitkan dengan fungsi rekreasi taman.

Rukmana (2013) memberikan persyaratan desain pejalan kaki antara lain:

1. Memudahkan pejalan kaki mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin;
2. Menghubungkan satu tempat ke tempat lain dengan adanya konektivitas dan kontinuitas;
3. Menjamin keterpaduan, baik dari aspek penataan bangunan dan lingkungan, aksesibilitas antar lingkungan dan kawasan, maupun sistem transportasi;
4. Mempunyai sarana ruang pejalan kaki untuk seluruh pengguna termasuk pejalan kaki dengan berbagai keterbatasan fisik;
5. Mempunyai kemiringan yang cukup landai dan permukaan jalan rata tidak naik turun;
6. Memberikan kondisi aman, nyaman, ramah lingkungan, dan mudah untuk digunakan secara mandiri;
7. Mempunyai nilai tambah baik secara ekonomi, sosial, maupun lingkungan bagi pejalan kaki;

8. Mendorong terciptanya ruang publik yang mendukung aktivitas sosial, seperti olah raga, interaksi sosial, dan rekreasi; dan
9. Menyesuaikan karakter fisik dengan kondisi sosial dan budaya setempat, seperti kebiasaan dan gaya hidup, kepadatan penduduk, serta warisan dan nilai yang dianut terhadap lingkungan.

Keenam: Sirkulasi dan Pemarkiran (*Circulation and parking*)

Sirkulasi dan pemarkiran (*circulation and parking*) adalah elemen perancangan kota yang secara langsung dapat membentuk dan mengontrol pola kegiatan kota, sebagaimana halnya dengan keberadaan sistem transportasi dari jalan publik, *pedestrian way*, dan tempat-tempat transit yang saling berhubungan akan membentuk pergerakan (suatu kegiatan).

Kriteria ideal dari elemen sirkulasi menurut Sirvani adalah pertama; jalan harus didesain menjadi ruang terbuka yang memiliki pemandangan yang baik antara lain: (a). Bersih dan elemen lansekap yang menarik, (b). Persyaratan ketinggian dan garis sempadan bangunan yang berdekatan dengan jalan, (c). Pengaturan parkir di pinggir jalan dan tanaman yang berfungsi sebagai penyekat jalan, (d). Meningkatkan lingkungan alami yang terlihat dari jalan. Kedua; Jalan harus dapat memberi petunjuk orientasi bagi para pengendara dan dapat menciptakan lingkungan yang dapat dibaca, antara lain: (a). Menciptakan bentuk lansekap untuk meningkatkan kualitas lingkungan kawasan sepanjang jalan tersebut, (b). Mendirikan perabot jalan yang berfungsi pada siang dan malam hari dengan hiasan lampu yang mendukung suasana jalan, (c). Perencanaan umum jalan dengan pemandangan kota dan beberapa visual menarik yang dapat berperan sebagai tetenger, (d). Perbedaan susunan dan jalan-jalan penting dengan memberikan perabotan jalan, trotoar, maju mundurnya batas bangunan, penggunaan lahan yang cocok dan lain sebagainya.

Menurut Sirvani elemen parkir mempunyai dua efek langsung terkait dengan kualitas lingkungan, yang pertama: Menghidupkan aktivitas komersial (dimana faktor parkir sangat penting), kedua: Mempertajam benturan visual terhadap bentuk fisik kota. Lebih lanjut Sirvani menyatakan beberapa cara dalam mengendalikan parkir antara lain: (a). Struktur tempat parkir tidak boleh mengganggu aktivitas disekitarnya, (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 yang memiliki sejumlah besar karyawan dengan kendaraannya,

mebutuhkan area parkir tersendiri yang memadai, (d). Tempat parkir di kawasan pinggir kota yang dibangun oleh swasta dan atau pemerintah.

Ketujuh: Penandaan (*Signage*)

Penandaan (*signage*) yang dimaksud adalah petunjuk arah jalan, rambu lalu lintas, media iklan, dan berbagai bentuk penandaan lain. Keberadaan penandaan akan sangat mempengaruhi visualisasi kawasan, baik secara makro maupun mikro, jika jumlahnya cukup banyak dan memiliki karakter yang berbeda. Sebagai suatu elemen visual yang merupakan alat bantu untuk berorientasinya masyarakat pemakai ruang-ruang perkotaan, perlu diatur agar tercipta keserasian melalui keseimbangan antara kepentingan umum dan privat, dampak visual yang tidak berlebihan, sekaligus mengurangi kesemrawutan dan persaingan dengan rambu-rambu lalu lintas.

Menurut Merriam (1997) dalam kamus webster dikutip dari Harisah, dkk (2008) bahwa tanda memiliki arti sebagai berikut: (a). Sesuatu yang mengindikasikan suatu kenyataan, kualitas dan lain-lain, contoh: warna hitam sebagai tanda atau indikasi perkabungan, (b). Suatu isyarat atau gerak yang menyampaikan informasi, memberikan perintah dan lain-lain, contoh anggukan sebagai tanda setuju, (c). Suatu tanda atau simbol yang telah diterima dan memiliki makna yang khusus, contoh tanda H untuk sen (dalam definisi ini *sign* sama dengan *symbol*, (d). Bagian dari linguistik sebagai kata, huruf dan lain-lain yang merupakan simbol dari ide, fungsi dan lain-lain, (e). Berupa papan yang dipajang, plakat dan lain-lain yang memberikan informasi, iklan atau peringatan dan lain-lain, (f). Sesuatu tanda dari jejak seekor binatang, contoh jejak kaki, (g). Beberapa jejak nyata atau indikasi yang nyata, contoh tanda musim semi (keterangan pada negara empat musim, musim semi ditandai dengan mulai munculnya bakal bunga dari tanaman-tanaman tertentu yang kemudian menjadi bunga pada musim semi).

Kedelapan: Preservasi (*Preservation*)

Preservasi menurut Feilden (2003) dan Orbasli (2008) adalah upaya mempertahankan bangunan pada bentuk dan kondisi yang ada dan upaya mencegah atau memperlambat penurunan mutu bangunan tanpa ada perubahan. Perbaikan harus dilakukan bila diperlukan, untuk mencegah kerusakan lebih lanjut. Sedangkan preservasi dalam perancangan kawasan perkotaan adalah perlindungan terhadap lingkungan tempat tinggal (permukiman) dan *urban places* (alun-alun, plaza, area perbelanjaan) yang ada dan mempunyai ciri khas, seperti halnya perlindungan terhadap

bangunan bersejarah. Bukan saja untuk bangunan lama yang akan dilindungi tetapi juga memperhatikan seluruh struktur (bangun-bangunan) dan tempat (*place*) yang ada dalam kota baik permanen maupun temporer sepanjang ekonomis dan signifikan secara kultural, lebih jauh lagi fungsi dari preservasi adalah: (1). Proteksi terhadap bangunan bersejarah, (2). Memelihara aktifitas yang positif dan terkait dengan bangun-bangunan, (3). Mempertimbangkan kriteria-kriteria seperti: lokasi, desain, *setting*, material, keindahan, *feeling*, dan asosiasi dengan kualitas kesejarahan tertentu. Sementara Charter (2003) mengatakan bahwa *preservation* adalah kegiatan yang berhubungan secara tidak langsung terhadap pemeliharaan artefak (peninggalan budaya) pada kondisi fisik yang sama seperti ketika diterima oleh kurator. Tampilan estetikanya tidak boleh ada yang ditambah atau dikurangi. Intervensi apapun yang perlu untuk mengandakan *preserve* hanya boleh pada permukaan atau pada „kulit“ saja serta tidak mencolok.

LOKASI PENELITIAN



Gambar: Peta lokasi penelitian kawasan sentra industry keripik tempe kampung Sanan

3.1. Gambaran Umum Lokasi Sentra Industri Kripik Tempe (SIKT) Sanan

Kawasan SIKT Sanan merupakan sentra kawasan industri rumah tangga yang terletak di kecamatan Blimbing yang dibatasi dengan jalan Cibuni di sebelah utara, jalan R. Tumenggung Suryo di sebelah barat, jalan Bangau di sebelah selatan, dan jalan Sanan Bawah di sebelah timur. Lokasi SIKT Sanan dapat dilihat pada gambar.

3.2. Sejarah Singkat Sentra Industri Kripik Tempe (SIKT) Sanan

Kawasan SIKT Sanan merupakan kawasan usaha rumah tangga yang telah ada sejak berpuluh-puluh tahun yang lalu yang dimulai dari usaha produksi tempe, bukan kripik tempe, seperti yang dijelaskan dalam Prasetyo (2010) bahwa hampir seluruh penduduk kampung Sanan sejak puluhan tahun lalu bergiat sebagai produsen tempe. (<http://peluangusaha.kontan.co.id>).

Lebih lanjut dikemukakan bahwa usaha kripik tempe pada masa itu hanya digunakan sebagai solusi untuk tidak membuang sisa produksi tempe, sehingga pengrajin kripik tempe pada masa itu belum banyak. Pada sekitar tahun 1990an usaha tempe sangat menjamur, sehingga mulailah terjadi solusi alternatif usaha agar tidak monton, yaitu membuka usaha produksi khusus kripik tempe, yang akhirnya sampai pada saat ini kawasan ini dikenal dengan kawasan Sentra Industri Kripik Tempe Sanan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Eksplorasi Data

No	Kec.	Kode	Jaringan jalan	Alamat
1.	Blimbing	A1	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan lokal sekunder, jalan kendaraan. • Terdapat gapura • Terdapat saluran drainase • Jalan diperkeras, menggunakan material aspal 	 <p>Jl. SANAN</p>
2.	Blimbing	A2	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan local sekunder, jalan setapak • Terdapat gapura • Terdapat saluran drainase • Jalan diperkeras, dengan material paving blok 	 <p>Gang Sanan III^c</p>
3.	Blimbing	A3	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan local sekunder , jalan setapak • Terdapat gapura • Terdapat saluran drainase • Jalandiperkeras, material jalan adalah beton plester 	 <p>Gang Sanan III</p>

4.	Blimbing	A4	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan sekunder local, jalan setapak • Tidak terdapat gapura • Terdapat saluran drainase • Jalan diperkeras, material paving blok 	 <p style="text-align: center;">Gang Sanan IV</p>
5.	Blimbing	A5	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan lokal sekunder, jalan setapak • Terdapat gapura • Terdapat drainase • Jalan diperkeras, material beton plester 	 <p style="text-align: center;">Gang Sanan V^A</p>
6.	Blimbing	A6	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan lokal sekunder, jalan setapak • Terdapat gapura • Terdapat saluran drainase • Jalan diperkeras, material jalan paving blok dan beton plester 	 <p style="text-align: center;">Gang Sanan V</p>

7.	Blimbing	A7	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan lokal sekunder, jalan setapak • Tidak terdapat gapura • Terdapat saluran drainase • Jalan diperkeras, material jalan paving blok 	 <p style="text-align: center;">Gang Sanan VI</p>
8.	Blimbing	A8	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan lokal sekunder, jalan setapak • Terdapat gapura • Terdapat saluran drainase • Jalan diperkeras, material jalan paving blok 	 <p style="text-align: center;">Gang Sanan VII</p>
9.	Blimbing	A9	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan lokal sekunder, jalan setapak • Terdapat gapura • Terdapat saluran drainase • Jalan diperkeras, material jalan beton plester dan paving blok 	 <p style="text-align: center;">Gang Sanan VIII</p>

10.	Blimbing	A10	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan lokal sekunder, jalan setapak • Terdapat gapura • Terdapat saluran drainase • Jalan diperkeras, material jalan beton plester dilapisi aspal 	 <p style="text-align: center;">Gang Sanan X</p>
11.	Blimbing	A11	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan lokal sekunder, jalan setapak • Terdapat gapura • Terdapat saluran drainase • Jalan diperkeras, material jalan paving blok 	 <p style="text-align: center;">Gang Sanan XI</p>
12.	Blimbing	A12	<ul style="list-style-type: none"> • Jalan lokal sekunder, jalan setapak • Terdapat gapura • Terdapat saluran drainase • Jalan diperkeras, material jalan paving blok 	 <p style="text-align: center;">Gang Sanan XII</p>

Pembahasan Kecamatan Blimbing

1. Kode A1 : Jl. SANAN



a. Jenis Jalan

Jl.SANAN tergolong dalam jenis jalan lokal sekunder, jalan kendaraan. Jalan kendaraan adalah jalan yang diperuntukan bagi kendaraan bermotor beroda dua dan tiga, serta memungkinkan bagi kendaraan beroda empat dengan lebar badan jalan 4.00m. namun bagi kendaraan besar

seperti truk sampah dan mobil pemadam kebakaran akan sulit untuk masuk kedalam kawasan ini.

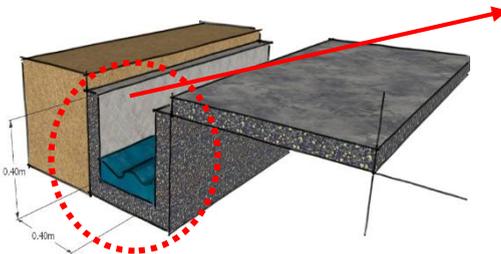
b. Gapura

Terdapat gapura di depan jalan, gapura terdiri dari tiang beton dan beratap genteng berbentuk limasan bertingkat tiga. Tiang gapura di cat dengan warna dasar coklat muda dan tepian merah. Pada bagian atas tiang diberi keterangan nama jalan yang cukup jelas terbaca



c. Saluran Drainase

Jalan ini memiliki drainase pada kedua sisi badan jalan. Saluran drainase merupakan saluran drainase terbuka dengan dalam 40 cm, lebar 40 cm, dan menggunakan bahan beton. Kondisi saluran drainase cukup terawat tetapi kebersihannya tidak terawat, sehingga menimbulkan aroma tidak sedap yang disebabkan oleh tergenangnya limbah pembuatan tempe.



d. Material jalan

Jalan diperkeras dengan aspal sebagai material penutup permukaan jalan. Kondisi jalan cukup baik, terawat, dan tidak didapati kerusakan pada permukaan jalan.



2. Kode A2 : Gang Sanan III^c



a. Jenis Jalan

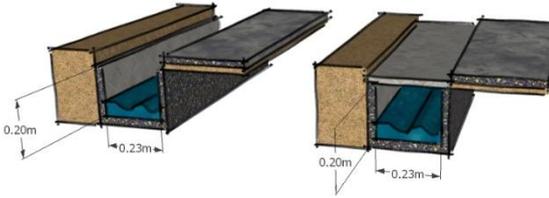
Jalan ini tergolong dalam jenis jalan lokal sekunder, jalan setapak. Jalan setapak adalah jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki dan kendaraan beroda dua dengan lebar badan jalan 170 cm.

b. Gapura

Terdapat gapura di depan jalan, gapura terdiri dari tiang beton tanpa atap. Tiang gapura di cat dengan warna dasar putih dan tepian merah. Pada bagian atas tiang diberi keterangan nama jalan yang dipasang pada ornament besi berbentuk persegi panjang yang terpasang pada sisi atas kedua tiang beton.



c. Saluran Drainase



Jalan ini memiliki drainase pada kedua sisi badan jalan. Sebagian saluran drainase merupakan saluran drainase terbuka dan sebagian

lagi merupakan saluran drainase tertutup. Ukuran saluran drainase adalah, dalam 20 cm, lebar 23 cm, dan menggunakan bahan beton. Kondisi saluran drainase terbuka cukup terawat dan bersih, namun pada saluran drainase tertutup tercium aroma kurang sedap. Terdapat dua lubang periksa pada bagian saluran drainase tertutup, di awal gang lubang periksa berukuran 40 cm x 20 cm, sedangkan di akhir gang berukuran 10cm x 160 cm. penutup lubang control berbahan besi, dengan bentuk besi teralis.

d. Material jalan

Jalan diperkeras dengan paving blok dan beton plester sebagai penutup permukaan jalan.



3. Kode A3 : Gang Sanan III



a. Jenis Jalan

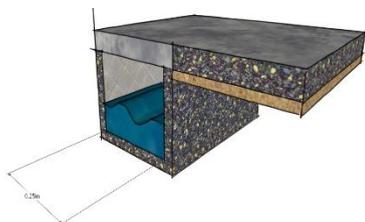
Jalan ini tergolong dalam jenis jalan lokal sekunder, jalan setapak. Jalan setapak adalah jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki dan kendaraan beroda dua dengan lebar badan jalan 2.00 m.

b. Gapura

Terdapat gapura di depan jalan, gapura terdiri dari tiang besi (pipa) tanpa atap. Tiang gapura di cat dengan warna dasar putih. Pada bagian atas tiang diberi keterangan nama jalan yang dipasang pada ornament besi berbentuk persegi panjang yang terpasang pada sisi atas kedua tiang besi.



c. Saluran Drainase



Jalan ini memiliki drainase berupa saluran drainase tertutup. Ukuran saluran drainase 25 cm, dan menggunakan bahan beton., dan terdapat lubang periksa dengan penutup berbahan beton juga. Penutup drainase diplester sekaligus dengan badan jalan.

d. Material jalan

Jalan diperkeras dengan beton plester sebagai penutup permukaan jalan. Dan di beberapa tempat sepanjang jalan terdapat bagian jalan beton yang diplester dengan bervariasi, ditata dengan mengombinasikan beton dan batu alam.



4. Kode A4 : Gang Sanan IV

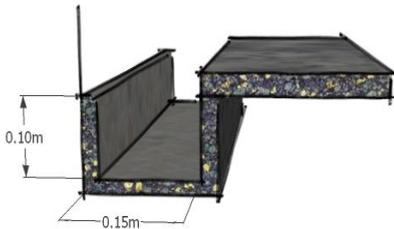


a. Jenis Jalan

Jalan ini tergolong dalam jenis jalan lokal sekunder, jalan setapak. Jalan setapak adalah jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki dan kendaraan beroda dua dengan lebar badan jalan 150 cm.

b. Gapura

Tidak terdapat gapura di depan jalan.



c. Saluran Drainase

Jalan ini memiliki drainase berupa saluran drainase terbuka. Ukuran dalam 10cm, lebar 15 cm berbahan beton, dan kering, tidak dialiri air.

d. Material jalan

Jalan diperkeras dengan paving blok sebagai penutup permukaan jalan.



5. Kode A5 : Gang Sanan V^A



a. Jenis Jalan

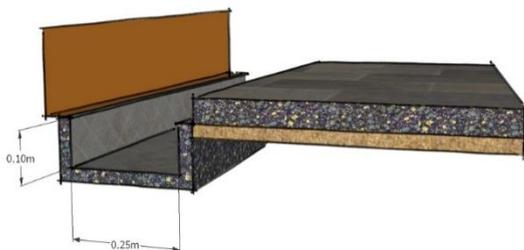
Jalan ini tergolong dalam jenis jalan lokal sekunder, jalan setapak. Jalan setapak adalah jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki dan kendaraan beroda dua dengan lebar badan jalan 150cm.

b. Gapura

Terdapat gapura yang terdiri dari tiang beton dengan atap limasan bergenteng biru. Tiang beton dicat dengan warna biru, lebar dalam 3.50m.



c. Saluran Drainase



Jalan ini memiliki drainase berupa saluran drainase terbuka. Ukuran dalam 10cm, lebar 25 cm berbahan beton, dan kering, tidak dialiri air.

d. Material jalan

Jalan diperkeras dengan beton plester sebagai penutup permukaan jalan.



6. Kode A6 : Gang Sanan V

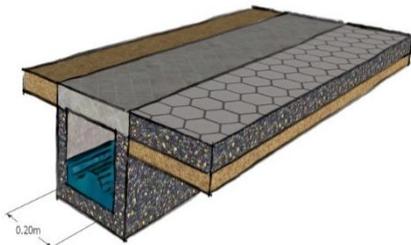


a. Jenis Jalan

Jalan ini tergolong dalam jenis jalan lokal sekunder, jalan setapak. Jalan setapak adalah jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki dan kendaraan beroda dua dengan lebar badan jalan 190 cm.

b. Gapura

Terdapat gapura yang terdiri dari tiang beton dengan atap limasan berbahan seng . Tiang beton dicat dengan warna putih, lebar dalam 130 cm.



c. Saluran Drainase

Jalan ini memiliki drainase berupa saluran drainase terbuka. Ukuran dalam 10cm, lebar 25 cm berbahan beton, dan kering, tidak dialiri air.

d. Material jalan

Jalan diperkeras dengan beton plester dan paving blok sebagai penutup permukaan jalan.



7. Kode A7 : Gang Sanan VI



a. Jenis Jalan

Jalan ini tergolong dalam jenis jalan lokal sekunder, jalan setapak. Jalan setapak adalah jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki dan kendaraan beroda dua dengan lebar badan jalan 170cm.



b. Gapura

Tidak terdapat gapura pada jalan ini, papan nama jalan di pancang pada salah satu sisi dinding rumah.

c. Saluran Drainase



Jalan ini memiliki drainase berupa saluran drainase terbuka. Ukuran dalam 10 cm, lebar 25 cm berbahan beton, dan kering, tidak dialiri air.

d. Material jalan

Jalan diperkeras dengan paving blok sebagai penutup permukaan jalan.



8. Kode A8 : Gang Sanan VII



a. Jenis Jalan

Jalan ini tergolong dalam jenis jalan lokal sekunder, jalan setapak. Jalan setapak adalah jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki dan kendaraan beroda dua dengan lebar badan jalan 160 cm.



b. Gapura

Terdapat gapura yang terdiri dari tiang beton dengan kombinasi atap limasan bergenting.

c. Saluran Drainase



Jalan ini memiliki drainase berupa saluran drainase terbuka. Ukuran dalam 10cm, lebar 25 cm berbahan beton, dan kering, tidak dialiri air.

d. Material jalan

Jalan diperkeras dengan paving blok sebagai penutup permukaan jalan.



9. Kode A9 : Gang Sanan VIII



a. Jenis Jalan

Jalan ini tergolong dalam jenis jalan lokal sekunder, jalan setapak. Jalan setapak adalah jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki dan kendaraan beroda dua dengan lebar badan jalan 160cm.



b. Gapura

Terdapat gapura yang tersusun dari rangka besi, namun tidak terdapat keterangan nama gang pada gapura ini, papan nama gang berada diujung gang di perempatan.

c. Saluran Drainase



Saluran drainase terletak dikedua sisi jalan dengan sifat tertutup, penutup drainase pun diplester. Dari pengamatan dapat diperkirakan bahwa ukuran drainase di kiri jalan berukuran lebih kecil 20 cm,

dibandingkan dengan disisi jalan yang lebih besar sekitar 40cm. Diperempatan terdapat lubang control yang ditutupi dengan plat beton kotak berukuran 40 cm X 40cm setelah perempatan ukuran drainase dikedua sisi jalan menjadi sama 20cm, dan sifatnya tetap tertutup.

d. **Material jalan**

Jalan diperkeras dengan plat beton plester dan paving block pada persimpangan ujung gang.



10. Kode A10 : Gang Sanan IX

a. **Jenis Jalan**

Jalan ini tergolong dalam jenis jalan lokal sekunder, jalan setapak. Jalan setapak adalah jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki dan kendaraan beroda dua dengan lebar badan jalan 190 cm.

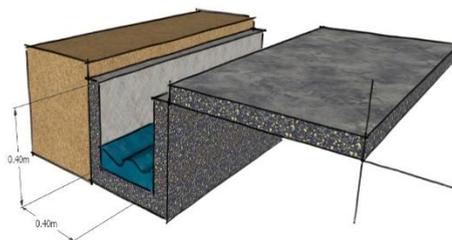


b. **Gapura**

Terdapat memiliki gapura dengan tiang beton dan di kombinasikan dengan atap datar, dengan warna dominan crem. Lebar dalam gapura 190 cm.



c. Saluran Drainase



Saluran drainase terdapat dikedua sisi jalan dan bersifat tertutup, lebar drainase diperkiran berukuran 20 cm, penutup saluran drainase berupa plat beton dan diplester lalu dilapisi dengan aspal. Terdapat bak control yang di buat lebih tinggi (10cm) dari permukaan jalan dan hanya ditutupi dengan keramik putih.

d. Material jalan

Jalan diperkeras dan material yang digunakan adalah plat beton yang dilapisi aspal pada permukaannya, jenis penutup permukaan terus digunakan hingga pertigaan, sedangkan gang-gang kecil disekitarnya menggunakan beton plester biasa



11. Kode A11 : Gang Sanan X



a. Jenis Jalan

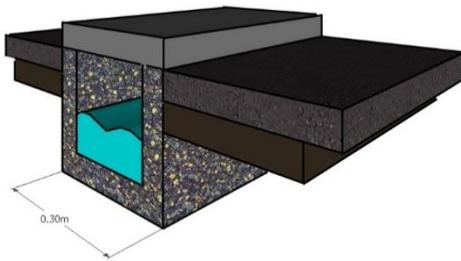
Jalan ini tergolong dalam jenis jalan lokal sekunder, jalan setapak. Jalan setapak adalah jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki dan kendaraan beroda dua dengan lebar badan jalan 180 cm.

b. Gapura

Terdapat memiliki gapura dengan tiang beton dan di kombinasikan dengan atap datar, dengan warna dominan crem. Lebar dalam gapura 190 cm.



c. Saluran Drainase



Saluran drainase berada pada kedua sisi jalan, dengan lebar saluran dikiri lebih kecil (20cm) di bandingkan dengan lebar saluran di kanan yang lebih besar (30cm). Saluran yang lebih kecil disebelah kiri ditutupi dengan paving block

yang ditata mendatar sejajar satu sama lain, sedangkan disisi kanan dengan saluran yang lebih lebar saluran ditutupi dengan beton yang diplester (ukuran panjang bata tidak dapat menutupi lebar saluran ini).

d. Material jalan

Jalan diperkeras dan material yang digunakan adalah paving block, dan sampai akhir ujung jalan tetap menggunakan paving block.



12. Kode A12 : Gang Sanan X1



a. Jenis Jalan

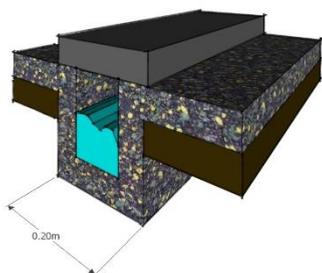
Jalan ini tergolong dalam jenis jalan lokal sekunder, jalan setapak. Jalan setapak adalah jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki dan kendaraan beroda dua dengan lebar badan jalan 150cm.

b. Gapura

Terdapat gapura berbentuk tiang beton dan dikombinasikan dengan atap limasan (kondisi kayu atap sudah mulai rusak/ lapuk), warna tiang didominasi oleh warna merah, dan jarak dalam gapura adalah 150cm



c. Saluran Drainase



Saluran drainase tidak terlihat di jalan ini, namun bila diamati dari gang-gang sebelumnya darainase ini kemungkinan drainase berada di kedua sisi jalan atau disalah satunya namun penutupnya ditutupi oleh paving block dengan pola yang sama dengan jalan, hal ini diperjelas dengan adanya lubang control di kiri jalan tepat di belokan di dalam gang, namun karena minimnya objek pengamatan mengakibatkan sulit mengamati data dimensi dari saluran drainase di gang ini.

d. Material jalan

Paving blok dengan pola menataan mendatar tidak sejajar seperti pola penataan batu bata pada dinding bangunan. Paving block digunakan hingga akhir ujung gang.



13. Kode A13 : Gang Sanan XII

a. Jenis Jalan

Jalan ini tergolong dalam jenis jalan lokal sekunder, jalan setapak. Jalan setapak adalah jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki dan kendaraan beroda dua dengan lebar badan jalan 2.2 m.

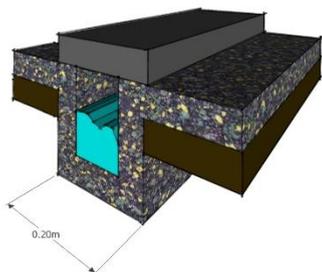


b. Gapura

Terdapat gapura berbentuk tiang beton dengan kombinasi atap joglo bergenteng biru, dan dominan tiang berwarna merah. Jarak dalam gapura adalah 180 cm.



c. Saluran Drainase



Saluran drainase pada gang ini ada dua macam, yaitu di kedua sisi jalan dan ditengah dibawah jalan. Dari gapura hingga batas jalan menurun drainase terletak dikedua sisi jalan dan bersifat tertutup, penutupnya merupakan plat beton dan di plester. Ukuran saluran drainase dikiri jalan lebih besar (40cm), dibandingkan dengan ukuran saluran drainase di kanan jalan

(20cm).sedangkan pada jalan menurun saluran drainase berupa pipa dengan diameter 40 cm. Pada pertemuan jalan mendatar dengan jalan menurun terdapat lubang kontrol, namun tidak seperti lubang kontrol pada jalan lainnya, lubang kontrol digang ini berbentuk sumur resapan dengan dalam sekitar 3 meter dari permukaan jalan.

d. Material jalan

Jalan diperkeras dan material yang digunakan adalah paving block dengan pola penataan kombinasi dari tegak dan mendatar.



4.2 Analisis Kondisi Eksisting Sentra Industri Keripik Tempe Sanan

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa analisis terhadap kondisi eksisting SIKT Sanan dilakukan terhadap elemen-elemen yang diacu dari teori Shirvani (1985), yang meliputi elemen *land use, building form and massing, activity support, open space, pedestrian ways, circulation and parking, signage*, dan *preservation*. Masing-masing elemen tersebut akan dikaji potensi dan permasalahan yang ada pada kawasan SIKT Sanan ini.

Elemen *Land use*

Elemen *land use* (tata guna lahan) pada sebuah perancangan kawasan merupakan rancangan dua dimensi berupa denah peruntukan lahan sebuah kota. Ruang-ruang tiga dimensi (bangunan) akan dibangun di tempat-tempat sesuai dengan fungsi bangunan tersebut. Dalam RTRW Kota Malang tahun 2001-2010 menyebutkan bahwa kawasan Sanan ini termasuk dalam wilayah BWK Malang Timur, yaitu sebagai berikut;

BWK Malang Timur Laut yang meliputi wilayah Kecamatan Blimbing dan dibagi menjadi 7 (tujuh) Sub Bagian Wilayah Kota. Pusat pelayanan BWK diarahkan di Kelurahan Blimbing terutama di Pasar Blimbing dan sekitarnya. Pada BWK Malang Timur Laut (Kecamatan Blimbing) terdapatnya kegiatan industri kecil dan menengah namun me miliki keterjangkauan yang besar, pasar skala BWK dan adanya transportasi berupa terminal antar kota menjadikan BWK ini diarahkan tingkat pelayanannya skala pelayanan BWK sampai dengan nasional. (RTRW 2001-2010):

Berdasarkan data tersebut, maka dapat dikatakan bahwa penggunaan lahan di kawasan SIKT Sanan ini sudah sesuai dengan perencanaan tata guna lahan. Karena kesesuaiannya tersebut, maka kawasan ini berpotensi untuk dikembangkan lebih lanjut sehingga dapat mengangkat citra dan kualitas kawasan SIKT Sanan ini. Akan tetapi permasalahan elemen ini terletak pada tata guna lahan di dalam kawasan SIKT Sanan sendiri, dimana di dalamnya tidak terdapat zoning-zoning masing-masing fungsi, sehingga fungsi pertokoan (*showroom*), permukiman dan industri tercampur-campur. Hanya lokasi untuk ternak sapi yang memang sudah terzoningkan sendiri, di bagian dekat area sungai. Kondisi ini dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar: Peta zoning pada existing

Berdasarkan gambar tersebut, maka dapat dilihat bahwa tidak terdapat penzoningan yang jelas, yang selanjutnya dapat pula mempengaruhi elemen lainnya, antara lain elemen sirkulasi, *signage* dan lainnya. Pada daerah koridor jalan utama, terdapat fungsi permukiman dan toko (*showroom*), sedangkan di dalam gang-gang percampuran fungsi yang lebih banyak lagi, yaitu dengan adanya fungsi industri di dalamnya. Sedangkan yang memiliki nilai positif adalah keberadaan peternakan sapi, sebagai usaha sampingan warga dan sebagai upaya untuk memanfaatkan limbah tempe, yang terletak di daerah sungai. Keberadaan ternak sapi yang cukup dekat dengan area terbuka berpotensi untuk dikembangkan sebagai lokasi pengembangan sistem pemanfaatan biogas dari limbah sapi, sehingga dapat diharapkan dapat dimanfaatkan kembali untuk energi produksi pembuatan keripik tempe.

Elemen Building Form and Massing

Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa *building form and massing* membahas mengenai bagaimana bentuk dan massa-massa bangunan yang ada dapat membentuk suatu kota serta bagaimana hubungan antar-massa (banyak bangunan) yang ada. Pada penataan suatu kota, bentuk dan hubungan antar-massa seperti ketinggian bangunan, jarak antar-bangunan, bentuk bangunan, fasad bangunan, dan sebagainya harus diperhatikan sehingga ruang yang terbentuk menjadi teratur, mempunyai garis langit - horizon (*skyline*) yang dinamis serta menghindari adanya *lost space* (ruang tidak terpakai).

Ditinjau dari ketinggian bangunan yang ada, maka ketinggian bangunan dalam kawasan SIKT Sanan ini pada umumnya tidak menimbulkan masalah yang signifikan, karena ketinggian bangunan yang hanya berkisar 1 hingga 2 lantai saja. Akan tetapi meskipun tidak ada bangunan dengan ketinggian yang mencolok, keberadaan perbedaan ketinggian yang hanya berkisar 1-2 lantai saja ini tidak tertata dengan baik, sehingga skyline yang terjadi menjadi tidak beraturan dan tidak menarik.

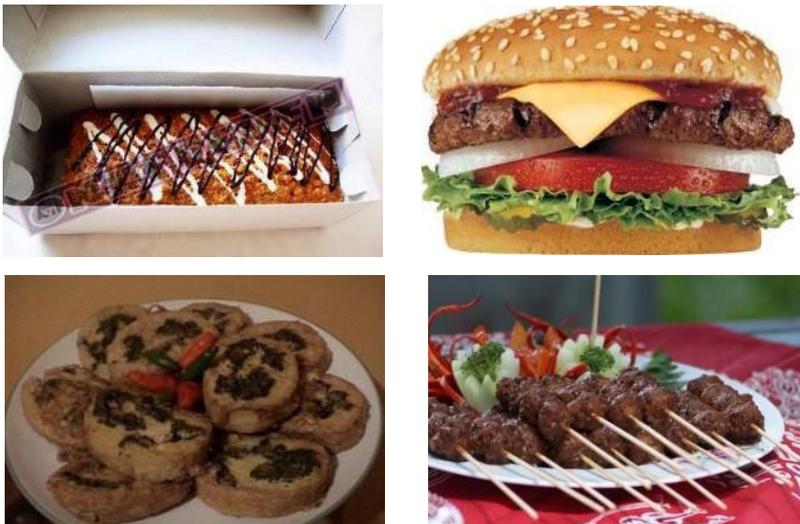
Jika ditinjau dari tampilan bangunan, fasade bangunan yang ada kurang dapat menarik dan tidak ada aturan-aturan yang disepakati komunitas SIKT Sanan untuk dapat menyelaraskan tampilan, karena adanya keinginan masing-masing untuk menonjolkan rumah/toko masing-masing.

Elemen Activity Support

Elemen *activity support* merupakan elemen-elemen pendukung dari kegiatan utama yang ada di sebuah kawasan. Elemen *activity support* pada

kawasan SIKT Sanan ini dirasakan masih kurang, karena di seluruh area di dalam kawasan hanya berkonsentrasi untuk usaha keripik tempe, baik dari produksi, maupun penjualan, sedangkan dalam kawasan SIKT Sanan ini terdapat titik-titik area yang berpotensi untuk dijadikan area aktivitas penunjang.

Elemen *activity support* yang berpotensi untuk dikembangkan adalah kafe atau fasilitas penunjang yang menyajikan beragam makanan yang berbahan tempe. Hal ini dirasa perlu dilakukan, mengingat bahwa olahan tempe tidak hanya terbatas pada olahan keripik saja, akan tetapi sangat beragam dan sudah diadakan pelatihan terhadap warga Sanan, yang dalam Sugiarti, dkk (2008) melaporkan mengenai pelatihan yang dilakukan oleh Sugiarti dkk yang mengajarkan warga untuk dapat mengolah tempe dengan 19 hasil kreasi olahan tempe, yaitu Bistik tempe gulung sosis, Bola-bola tempe isi, Burger Tempe, Selingan Tempe, Krokot Tempe, Lumpia Tempe, Kukus Tempe Pate Tempe, Perkedel Tempe, Pia Tempe, Pizza Tempe, Puding Tempe, Rolade Tempe Gulung Wortel, Satai Tempe Telur Puyuh, Camilan Tempe Keju, Kripik Tempe, Tempe Bombai, Tempe Isi Telur Puyuh, Schootel Tempe, Souffel Tempe. Beberapa contoh sajian dari olahan tempe dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar: Foto macam kreasi olahan tempe

Selain elemen penunjang aktifitas yang berupa kafe, elemen penunjang aktivitas lainnya yang merupakan potensi kawasan ini adalah adanya fasilitas umum berupa tempat ibadah untuk para pengunjung yaitu adanya

masjid yang terletak di tepi koridor jalan utama di area pertengahan kawasan, sehingga dapat dikatakan letaknya sangat strategis untuk dijadikan sebagai fasilitas umum pengunjung. Akan tetapi permasalahan utamanya adalah pada saat ini keberadaan masjid tersebut masih dirasakan kurang terbuka, dengan adanya pagar-pegar yang kokoh dan terkesan dingin dengan bahan stainless steel, sehingga ada kesan bahwa masjid tersebut hanya diperuntukkan warga sekitar saja, bukan untuk pengunjung. Gambar titik-titik potensial untuk elemen *activity support* dapat dilihat pada gambar berikut:



Titik yang berpotensi untuk dijadikan *activity support* berupa tempat ibadah (masjid).



Salah satu titik potensial untuk dijadikan *activity support* berupa café, yang kondisi eksistingnya berupa bangunan tua yang tidak digunakan.



Titik yang berpotensi untuk fasilitas umum peribadatan



Titik yang berpotensi untuk dijadikan café.

Gambar: Peta dan Foto Potensi yang tepat untuk dijadikan *Activity Support*

Elemen Open Space

Elemen *open space* pada kawasan SIKT Sanan ini terkumpul pada satu area yaitu di area utara, sedangkan untuk area terbuka daerah perumahan, industri, dan *showroom* hampir tidak ada, area terbuka hanya ada

pada jalan, karena ini merupakan area yang cukup padat, bahkan banyak sempadan bangunan yang dilanggar.

Banyak bangunan berada di tepi jalan dengan jarak kurang dari 1 meter. Untuk keberadaan *open space* yang berada di sebelah utara berupa pemakaman, lapangan, dan lahan kosong. Letak dan kondisi *open space* pada kawasan SIKT Sanan ini dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar: Peta dan Foto *open space* didaerah padat hanya terdapat di area jalan



Gambar: Peta dan Foto *open space* didaerah utara yang cukup berpotensi untuk dipertahankan

Elemen Pedestrian Ways

Pada kondisi eksisting saat ini, elemen *pedestrian ways* merupakan salah satu elemen yang belum mendapatkan perhatian sepenuhnya, karena sepanjang jalan di kawasan SIKT ini belum disediakan *pedestrian ways* yang layak. Pejalan kaki berjalan di bahu jalan dengan perkerasan yang tidak rata, bahkan terdapat bagian jalan yang menjadikan pejalan kaki berjalan di dalam badan jalan. Kondisi ini dapat dilihat pada gambar berikut:

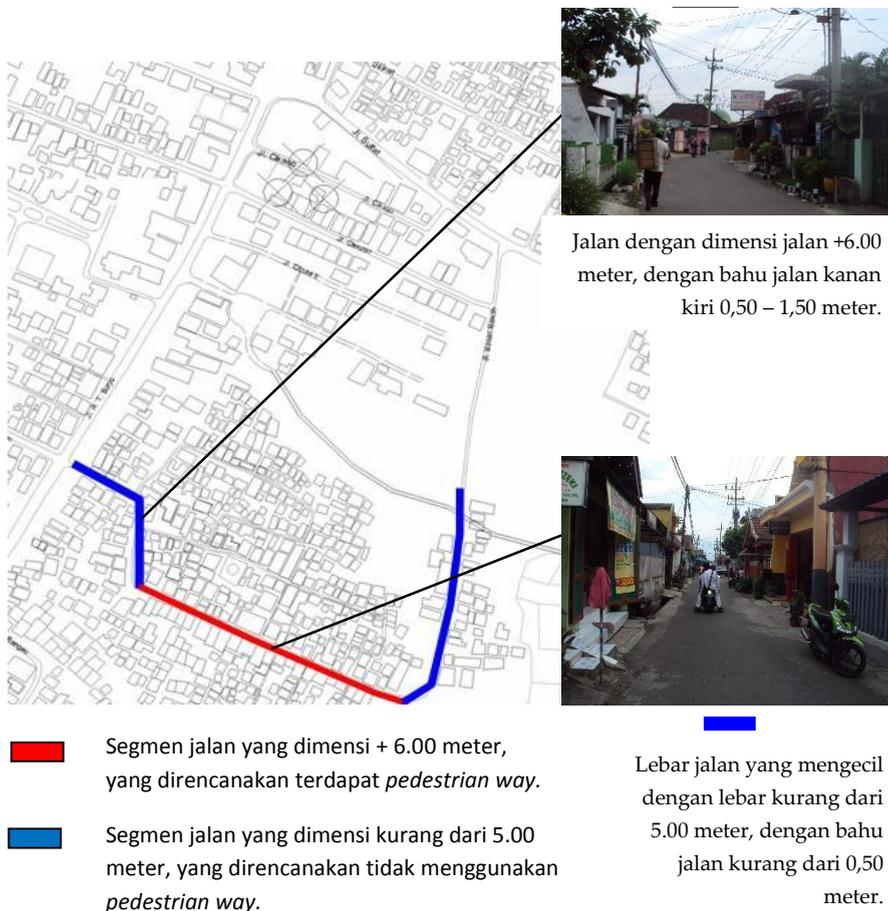


Pejalan kaki yang berjalan menggunakan badan jalan

Berdasarkan kondisi eksisting yang ada, terdapat potensi dan permasalahan dalam elemen *pedestrian way* di kawasan ini. Potensi yang ada adalah terdapat segmen jalan dengan dimensi jalan + 6.00 meter, dengan bahu jalan kanan kiri 0,50 – 1,50 meter, sehingga masih memungkinkan untuk diberi *pedestrian way* pada segmen jalan ini. Akan tetapi permasalahannya adalah adanya lebar jalan yang mengecil dengan lebar <5.00 meter dengan bahu jalan <0.50 meter, sehingga tidak memungkinkan untuk ditambah dengan jalur *pedestrian*, sehingga diperlukan penanganan dalam mengatasi permasalahan ini.

Selain itu, hal yang perlu diperhatikan juga adalah jalur pedestrian harus ditunjang dengan kenyamanan pejalan kaki agar tidak kepanasan atau kehujanan, sehingga perlu dipikirkan untuk penambahan elemen pelindung di atas *pedestrian ways*.

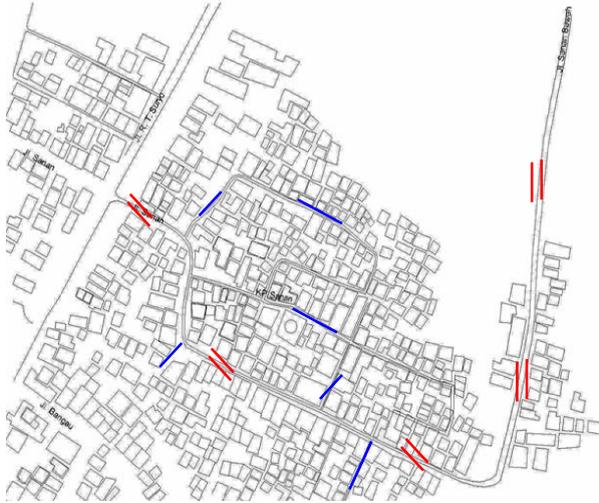
Kondisi dan lokasi jalan yang berpotensi dan sekaligus menjadi masalah karena adanya perbedaan lebar badan jalan dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar: Peta dan Foto kondisi dan lokasi segmen-segmen jalan

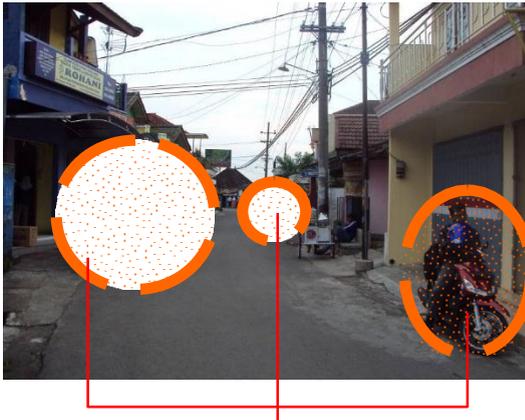
Elemen Circulation and Parking

Elemen sirkulasi dan parkir dalam kawasan SIKT Sanan ini merupakan salah satu elemen yang sangat berpengaruh besar terhadap kenyamanan pengunjung di kawasan ini. kondisi eksisting yang ada, dengan lebar jalan yang sekitar 5-6 meter, koridor jalan di kawasan ini dilewati kendaraan dengan 2 arah, baik kendaraan roda 2 maupun roda 4, sehingga seringkali terjadi arus lalu lintas yang tidak lancar atau terhambat. Sirkulasi pada kawasan dapat dilihat pada gambar berikut:



- Koridor jalan utama dengan jalur 2 arah dan bisa untuk kendaraan roda 4
- Jalan gang, dengan jalur 2 arah khusus untuk kendaraan roda 2 dan pejalan kaki

Gambar: Peta situasi eksisting di kawasan

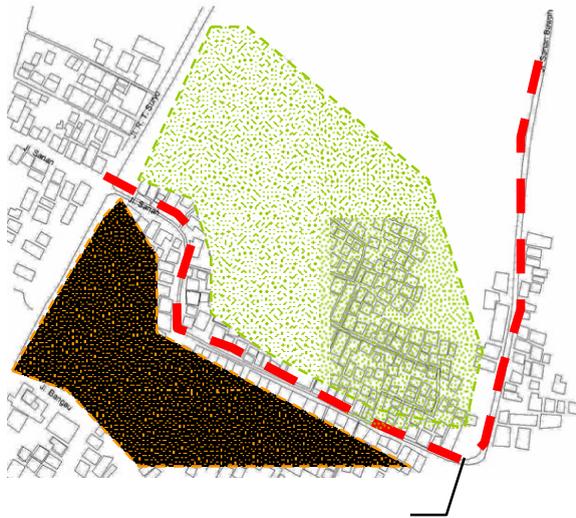


Kondisi parkir pada eksisting kawasan, yang hampir semuanya menggunakan badan jalan, sehingga seringkali membuat kemacetan di kawasan ini

Gambar: Foto parkir eksisting di kawasan

Akan tetapi, walaupun terdapat permasalahan dalam eksisting tersebut, diharapkan dapat dipecahkan dengan adanya potensi sirkulasi kaw asan tersebut, yaitu dengan adanya akses jalan tembus menuju jalan Sulfat yang cukup potensial sebagai akses keluar dari kawasan ini, sehingga diharapkan sirkulasi pada koridor jalan utama Jalan Sanan menjadi sirkulasi 1 arah, yang selanjutnya diharapkan dapat mengurangi ketidaklancaran lalu lintas dalam kaw asan.

Selain permasalahan ketidaklancaran sirkulasi dan kesulitan parkir dalam kawasan ini, yang juga menjadi permasalahan adalah adanya akses utama yang berada di tengah kaw asan menjadikan kawasan terbelah menjadi 2 bagian, yaitu bagian utara dan selatan. Hal ini berpengaruh terhadap aksesibilitas jalan-jalan yang ada di dalam gang, yang mengakibatkan tidak adanya ketertarikan pengunjung untuk menjelajahi masing-masing gang dalam kawasan ini, sehingga selanjutnya turut menyebabkan tidak bisa hidupnya toko-toko yang berada di dalam gang-gang. Kondisi ini dapat dilihat pada gambar berikut:



Adanya sirkulasi yang membelah wilayah menjadi 2 bagian, utara dan selatan membuat pengunjung tidak bisa mengelilingi kawasan SIKT Sanan ini hingga ke dalam-dalam gang

Gambar: Keberadaan koridor jalan utama di tengah kawasan

Elemen Signage

Elemen *signage* pada kawasan SIKT Sanan ini juga belum banyak diperhatikan oleh warga setempat. Satu-satunya potensi yang baik adalah adanya gapura penunjuk kawasan di pintu masuk kawasan. Akan tetapi, pada kondisi yang ada keberadaan gapura tersebut dirasakan masih kurang dapat menarik pengunjung untuk masuk ke dalam kawasan tersebut, karena desain gapura yang hampir sama dengan gapura-gapura di lorong jalan-jalan lainnya, karena tidak memiliki karakter khusus yang dapat mewakili karakter kawasan sebagai sentra industri keripik tempe. Kondisi tersebut dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar: Gapura eksisting

Selain itu, *signage* masing- masing toko yang berupa papan nama toko juga tidak memiliki peraturan yang jelas mengenai penempatan dan ukuran papan nama toko, sehingga *signage* toko menjadi tidak beraturan. Bentuk dan ukuran tidak harus seragam, akan tetapi perlu diberikan arahan atau pedoman dalam pembuatan *signage* toko, sehingga diharapkan dapat membuat suasana lebih rapi dan teratur.



Keberadaan papan nama toko yang sangat beragam tanpa adanya ketentuan tertentu mengakibatkan kesan yang kurang rapi dan tidak tertata

Gambar: Pemasangan signage yang tidak teratur

Selain itu, jika perancangan ditujukan agar pengunjung dapat tertarik untuk masuk ke dalam toko-toko yang berada di dalam gang, maka diperlukan *signage* yang jelas yang dapat berupa *sculpture*/gerbang/*landmark* yang menarik pengunjung untuk memasuki gang-gang tersebut.

Elemen Preservation

Pada kawasan SIKT Sanan ini, terdapat elemen preservation yang berpotensi untuk dikonservasi, yaitu adanya makam pepunden Buyut Kibah, yang dipercaya sebagai nenek moyang yang membuka kawasan ini, sehingga situs ini menjadi salah satu yang dikonservasi oleh warga sekitar. Akan tetapi permasalahannya adalah konservasi terhadap kawasan pepunden tidak tertata dengan cukup bagus, padahal area ini merupakan area yang potensial diolah menjadi area dengan vegetasi yang cukup banyak, sehingga dapat menjadi salah satu ruang terbuka hijau kawasan ini. lokasi dan kondisi makam pepunden Buyut Kibah ini dapat dilihat pada gambar berikut:



Kondisi makam pepunden yang seharusnya menjadi potensi untuk dikembangkan.



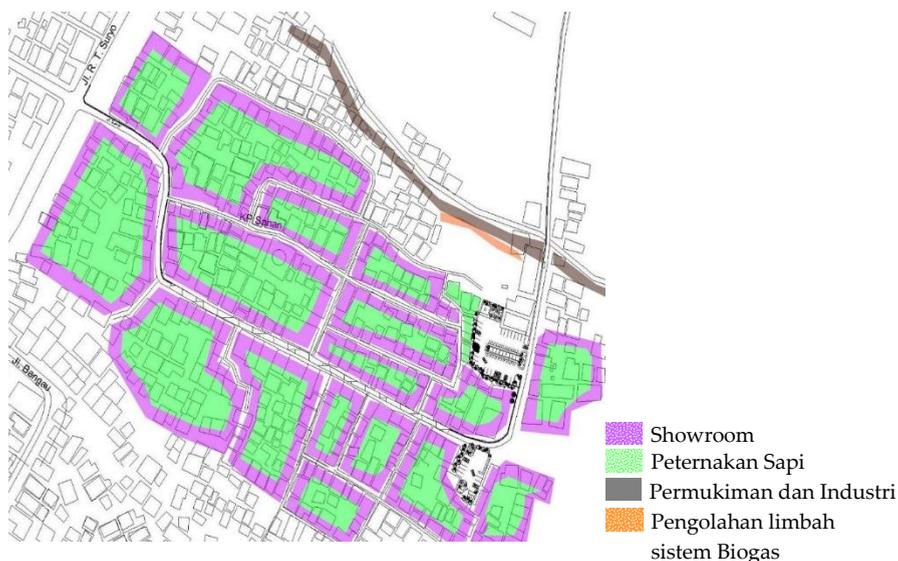
Gambar: Potensi preservasi berupa makam pepunden

4.3 Rekomendasi Desain

Berdasarkan analisis terhadap potensi dan permasalahan masing-masing elemen, didapatkan beberapa solusi dalam masing-masing elemen. Solusi dan hasil rancangan merupakan kompilasi dari hasil analisis yang merujuk pada 8 elemen perancangan Hamid Shirvani (1985) dan 16 fokus perancangan kawasan yang telah disebutkan sebelumnya, yaitu: (1) Sistem pergerakan yang nyaman (jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan), (2) Sistem penanda jalan, (3) Penyediaan *landmark*, (4) Sistem pencarian jalan, (5) Fasilitas umum, (6) Hirarki jalan dan ruang luar, (7) Kemudahan dan penyediaan lahan parkir, (8) Lingkungan tanggap iklim, (9) Sistem akses, (10) Suasana tempat, (11) Kesatuan organisasi ruang, (12) Aksesibilitas bagi penderita cacat, (13) Pencahayaan di malam hari, (14) Elemen lansekap tanggap iklim, (15) Memperhatikan nilai ekologis, (16) Sarana & prasarana interaksi penduduk. Masing-masing elemen perancangan shirvani diharapkan dapat menjawab beberapa fokus perancangan tersebut.

4.3.1 Rekomendasi Desain Elemen *Land Use*

Berdasarkan hasil analisis terhadap kondisi eksisting, diperoleh permasalahan yang ada pada elemen *land use* di kawasan SIKT Sanan adalah tidak adanya penzoningan yang jelas, sehingga dapat pula mempengaruhi elemen lainnya, antara lain elemen sirkulasi, *signage* dan lainnya. Berdasarkan permasalahan tersebut, maka solusi rancangan yang diajukan adalah adanya penzoningan yang jelas terhadap wilayah toko (*showroom*), industri, dan permukiman. Daerah yang berada di tepi jalan, baik di tepi jalan koridor utama, maupun di tepi jalan di dalam gang, diperuntukkan untuk fungsi penjualan, baik toko (*showroom*) maupun aktivitas penunjang lainnya, misal *cafe.*, sedangkan untuk fungsi permukiman dan industri ditempatkan di sisi dalam. Kemudian untuk area peternakan tetap di posisi yang sama, dan daerah terbuka yang terletak di dekat area peternakan sebagian kecil dapat dimanfaatkan sebagai tempat pengolahan limbah dengan sistem biogas. Gambaran dari rekomendasi desain terhadap penzoningan kawasan dapat dilihat pada gambar berikut:



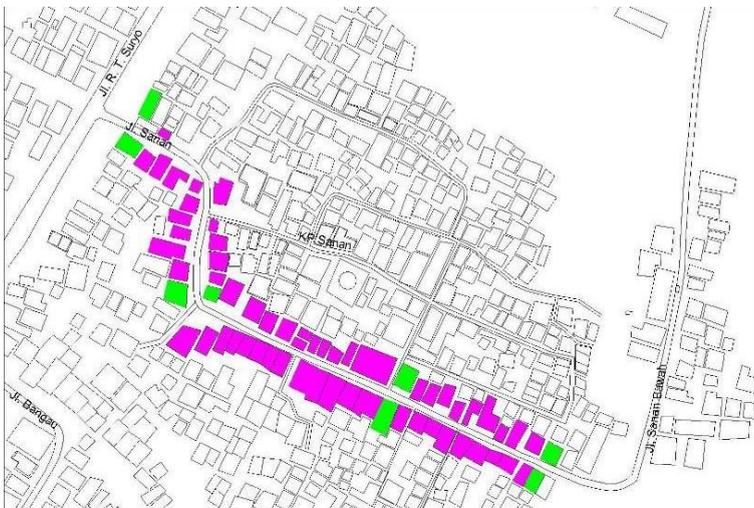
Gambar: Rekomendasi desain terhadap elemen *Land Use*

Berdasarkan rekomendasi desain tersebut, maka terdapat hirarki jalan dan ruang luar dapat diklasifikasikan dengan lebih jelas, sehingga keberadaan *showroom* yang berada di tepi jalan diharapkan menjadi zona publik, sedangkan untuk area permukiman dan industri berada di zona

semi privat dan privat. Selain itu, pertimbangan terhadap nilai ekologis pun dapat didapatkan dengan adanya zona peternakan sapi yang cukup terpisah dengan keberadaan zona-zona lainnya.

4.3.2 Rekomendasi Desain Elemen *Building Form and Massing*

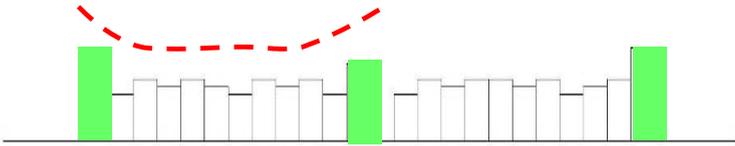
Berdasarkan hasil analisis terhadap eksisting elemen building form and massing, maka permasalahan terletak pada ketidakteraturan skyline kawasan, karena adanya perbedaan ketinggian bangunan yang acak, antara 1-2 lantai, sehingga timbul kesan ketidakteraturan fasade. Berdasar hasil tersebut, maka rekomendasi desain yang ditawarkan adalah membuat skyline bangunan menjadi lebih tertata, yaitu dengan membuat deret bangunan di koridor jalan utama menjadi 1 lantai, dan hanya di titik-titik tertentu dibuat 2 lantai, sehingga diharapkan dapat membentuk skyline yang lebih menarik. Gambaran dari rekomendasi tersebut dapat dilihat pada gambar berikut:



- Toko (showroom) berlantai 1
- Toko (showroom) berlantai 2

Gambar: Rekomendasi desain terhadap ketinggian bangunan

Sehingga skyline yang dapat terbentuk diharapkan dapat menjadi seperti gambar berikut:



Gambar: Gambaran skyline yang terbentuk

Selain itu, untuk mengimbangi ketidakteraturan tampilan bangunan, dengan adanya fasade yang tidak teratur dengan tampilan atap yang beragam, disiasati dengan penataan lansekap diluar bangunan dengan lebih tertata. Rekomendasi tersebut dapat dilihat pada gambar berikut:



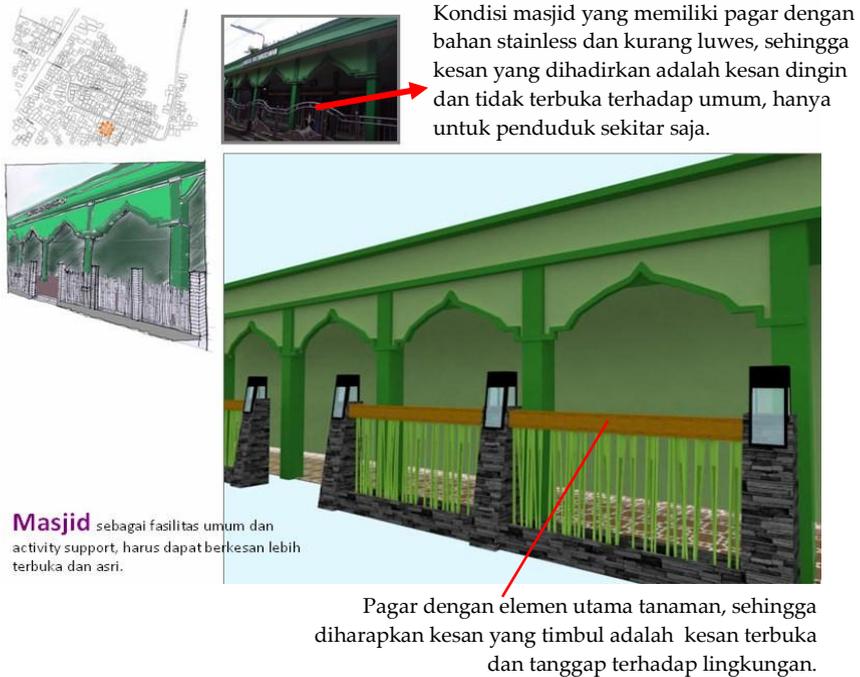
Penataan lansekap yang teratur diharapkan dapat menjadi rekomendasi untuk menutupi ketidakteraturan penataan pada fasade bangunan

Gambar: Rekomendasi terhadap ketidakteraturan fasade

Berdasar rekomendasi yang dijelaskan tersebut, maka diharapkan dapat membantu memecahkan permasalahan terhadap ketidakteraturan tampilan fasade dan skyline, selain itu juga diharapkan dapat membantu terhadap fokus pada elemen lansekap tanggap iklim dan hirarki jalan dan ruang luar.

4.3.3 Rekomendasi Desain Elemen *Activity Support*

Sebagaimana yang telah dijelaskan pada analisis terhadap elemen ini, maka terdapat titik-titik area yang berpotensi untuk dimanfaatkan sebagai area *activity support*, yaitu fasilitas umum masjid di kawasan SIKT Sanan, dan bangunan tua yang dapat dimanfaatkan sebagai cafe. Untuk perencanaan masjid yang diharapkan dapat dijadikan fasilitas umum tempat peribadatan para pengunjung diharapkan mencirikan kesan terbuka terhadap lingkungan luar, dan dapat membantu sebagai elemen lansekap tanggap iklim, sehingga rekomendasi desain yang dihasilkan adalah dengan mengubah tampilan pagar masjid dengan lebih terbuka dan menggunakan tanaman sebagai penghalang pandangan masuk ke dalam masjid. Rekomendasi tersebut dapat dilihat pada gambar berikut:



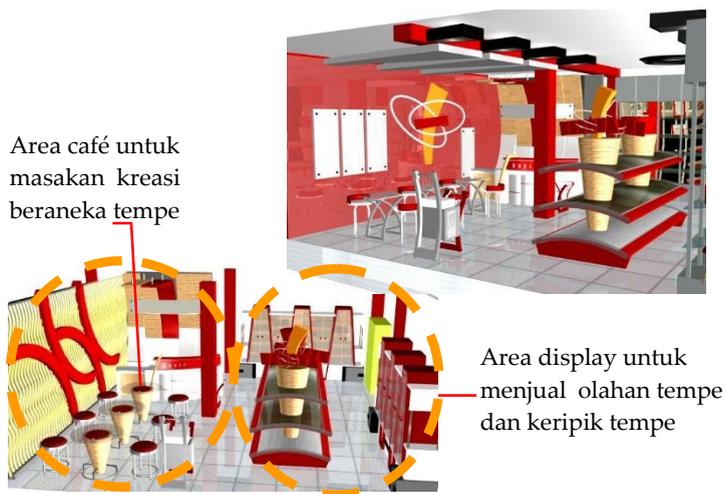
Gambar: Rekomendasi terhadap tampilan masjid sebagai *activity support*

Selain fungsi fasilitas peribadatan, fungsi lain yang dapat dijadikan *activity support* adalah cafe.



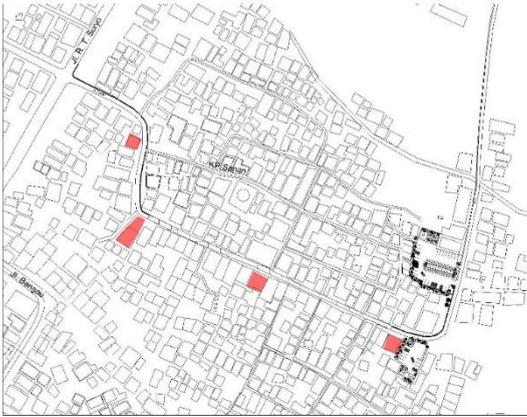
Gambar: Rekomendasi cafe sebagai *activity support*

Berikut adalah perkiraan rekomendasi desain terhadap penataan ruang dalam café yang selain menjual makanan olahan tempe, juga tetap disediakan display olahan kreasi keripik tempe.



Gambar: Rekomendasi penataan interior café sebagai *activity support*

Selain titik-titik tersebut, terdapat titik-titik yang juga memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi area *activity support* lainnya. Titik-titik lokasi tersebut dapat dilihat pada gambar berikut:



Titik-titik yang potensial untuk dijadikan activity support berupa café atau jajanan yang lain yang berbahan dasar tempe

Gambar: Rekomendasi titik-titik yang dapat dijadikan activity support

Elemen *activity support* juga dirancang untuk terpusat di area parkir, yang berupa area peribadatan, area istirahat, dan area penjualan juga.



Area activity support dikawasan parkir yang berupa area peristirahatan, peribadatan, dan toilet umum.

Activity support berupa area penjualan



Perencanaan fasilitas umum di area parkir yang meliputi **musholla, toilet,** dan **gazebo** untuk peristirahatan



musholla





Elemen *activity support* juga dapat diartikan sebagai pendukung aktivitas di beberapa waktu, contohnya adalah untuk kegiatan di waktu malam hari, karena aktivitas di SIKT Sanan ini juga berlangsung hingga malam hari, pukul 22.00 WIB. Kondisi kawasan SIKT Sanan di malam hari dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar: Kondisi eksisting di malam hari

Berdasarkan gambar tersebut, dapat dilihat bahwa elemen pencahayaan di malam hari belum terekspos dengan maksimal, sehingga rekomendasi yang diberikan adalah dengan penambahan elemen yang dapat mendukung pencahayaan di malam hari, sehingga diharapkan dapat

membuat kawasan menjadi lebih menarik, yaitu dengan menggunakan pemasangan lampion-lampion di beberapa titik jalan. Gambar rekomendasi desain terhadap penggunaan lampion dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar: Rekomendasi terhadap pencahayaan di malam hari

4.3.4 Rekomendasi Desain Elemen *Open Space*

Berdasarkan hasil analisis terhadap kondisi eksisting kawasan, pada elemen *open space* terdapat potensi dan permasalahan. Potensi terhadap elemen ruang terbuka di kawasan ini merupakan sebuah potensi yang seharusnya dipertahankan dan dipertahankan. Dan untuk permasalahannya, yaitu pada kawasan SIKT Sanan ini merupakan kawasan yang cukup padat, bahkan banyak sempadan bangunan yang dilanggar, sehingga seringkali dijumpai banyak bangunan berada di tepi jalan dengan jarak kurang dari 1 meter. Kondisi ini dapat dilihat pada gambar berikut:



Jarak antara bangunan dan tepi jalan yang berkisar < 1.00 meter, sehingga tidak ada open space di

Gambar: Kondisi eksisting sempadan bangunan

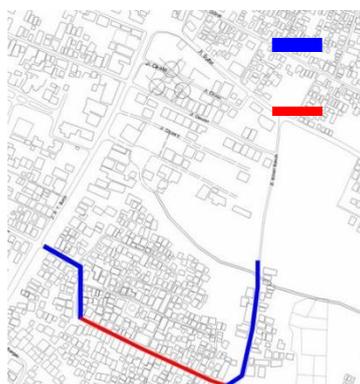
Berdasarkan gambar tersebut, maka rekomendasi yang diajukan adalah dengan mengolah ruang luar bangunan menjadi lebih tertata, dengan memaksimalkan ruang sempadan sebagai ruang sirkulasi pula dengan penggantian material jalan dengan penggunaan paving block, sehingga diharapkan area ini merupakan area yang lebih banyak dilewati oleh pejalan kaki, sehingga untuk kendaraan bermotor melaju dengan kecepatan yang rendah. Pemaksimalan area *open space* di jalan juga dimaksudkan untuk menambah elemen tanggap iklim di deretan koridor jalan dengan memanfaatkan tanaman-tanaman hijau. Gambaran terhadap rekomendasi yang diusulkan adalah sebagai berikut:



Gambar: Rekomendasi terhadap area *open space*

4.3.5 Rekomendasi Desain Elemen *Pedestrian ways*

Berdasarkan hasil analisis terhadap kondisi eksisting, maka permasalahan yang ada adalah terdapat perbedaan dimensi jalan, yaitu mengecil di penggal tengah jalan, yaitu lebar jalan <5.00 meter dengan bahu jalan <0.50 meter, sehingga tidak memungkinkan untuk ditambah dengan jalur pedestrian, sehingga rekomendasi yang diusulkan adalah jalur pedestrian yang terputus, dan disiasati dengan penataan elemen lansekap yang mendukung.

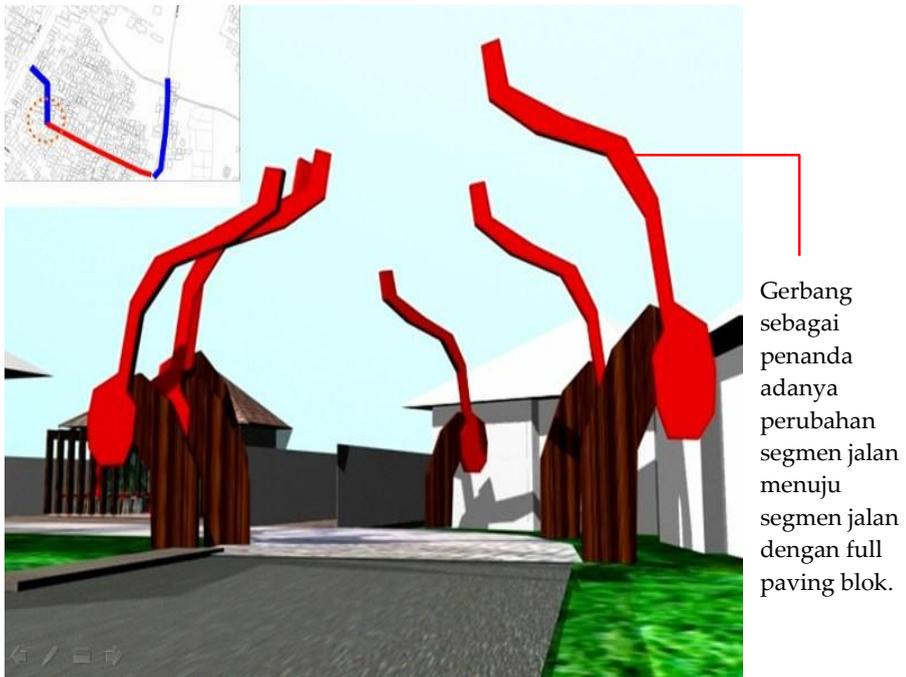


Segmen jalan dengan dimensi jalan + 6.00 meter yang direncanakan terdapat *pedestrian way*.

Segmen jalan dengan dimensi jalan kurang dari 5.00 meter yang direncanakan tidak menggunakan *pedestrian way*.

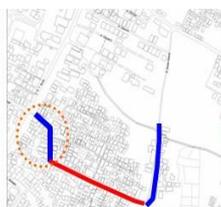
Gambar: Pembagian segmen jalan berdasarkan pada lebar jalan.

Pembedaan material pada tiap-tiap segmen jalan juga merupakan salah satu rekomendasi untuk menyiasati permasalahan ini. Material yang digunakan untuk segmen jalan yang dapat mawadahi *pedestrian ways* adalah aspal untuk badan jalan, dan paving block untuk *pedestrian ways*., sedangkan untuk segmen jalan yang mengecil, *pedestrian ways* tidak disediakan secara khusus, namun material yang digunakan untuk jalan pada segmen ini adalah seluruhnya menggunakan paving block. Pembedaan material ini juga ditandai dengan adanya gerbang untuk mulai memasuki area bagi para pejalan kaki. Gambaran gerbang untuk menandai area peralihan tersebut dapat dilihat pada gambar berikut:

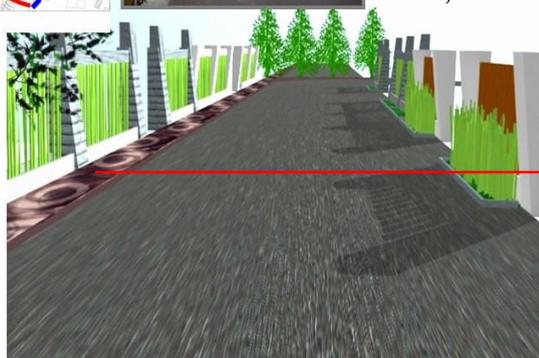


Gambar: Gerbang sebagai penanda peralihan jalan.

Penyelesaian terhadap elemen *pedestrian ways* dengan segmen jalan yang cukup lebar dapat dilihat pada gambar berikut:



Kondisi eksisting *pedestrian way* di kawasan SIKT Sanan dengan pejalan kaki yang berjalan dibadan jalan.



Rekomendasi desain yang diusulkan dengan menambah *pedestrian ways* dan menambah elemen hijau di sepanjang koridor jalan.

Gambar: Rekomendasi terhadap segmen jalan dengan badan jalan yang cukup lebar

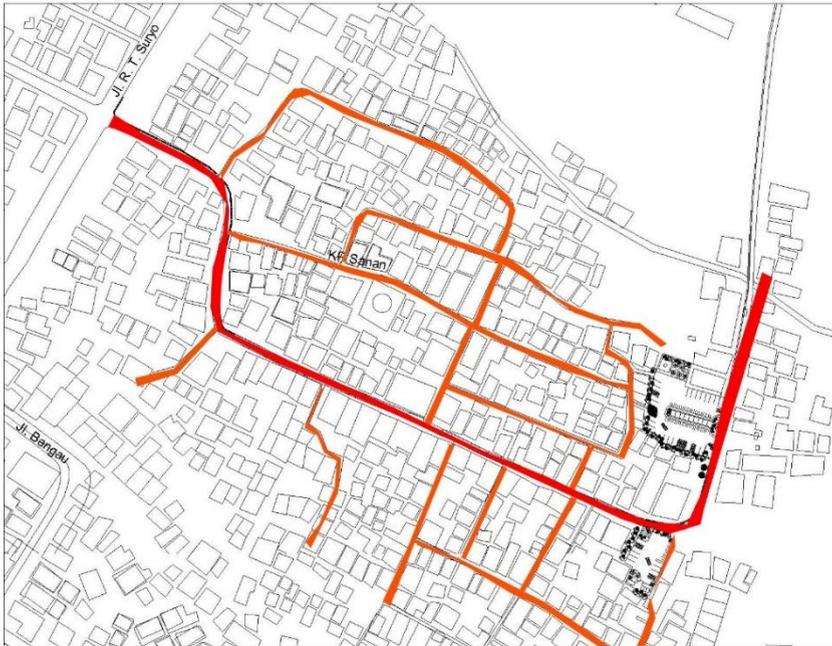
Penanganan elemen *pedestrian ways* juga didesain supaya tanggap iklim, untuk kenyamanan pejalan kaki juga, yaitu agar terlindung dari terik matahari dan hujan. Penanganan terhadap permasalahan ini diselesaikan dengan adanya penambahan awning di sepanjang *pedestrian ways*. Gambaran dari rekomendasi ini dapat dilihat dari gambar berikut:

Penambahan awning untuk kenyamanan dan untuk melindungi pejalan kaki dari panas dan hujan.



Gambar: Rekomendasi terhadap kenyamanan pejalan kaki

Selain itu, elemen *pedestrian ways* juga menyangkut mengenai kenyamanan berjalan untuk para pengunjung yang memiliki keterbatasan fisik, sehingga desain yang diajukan adalah penggunaan lebar *pedestrian ways* yang bisa untuk dilewati pengunjung yang berketerbatasan fisik, sehingga dimensi *pedestrian ways* minimal adalah 80 cm. Untuk jalur yang dapat dilewati para pengunjung ini adalah di daerah koridor jalan utama, seperti yang dapat dilihat pada gambar berikut:

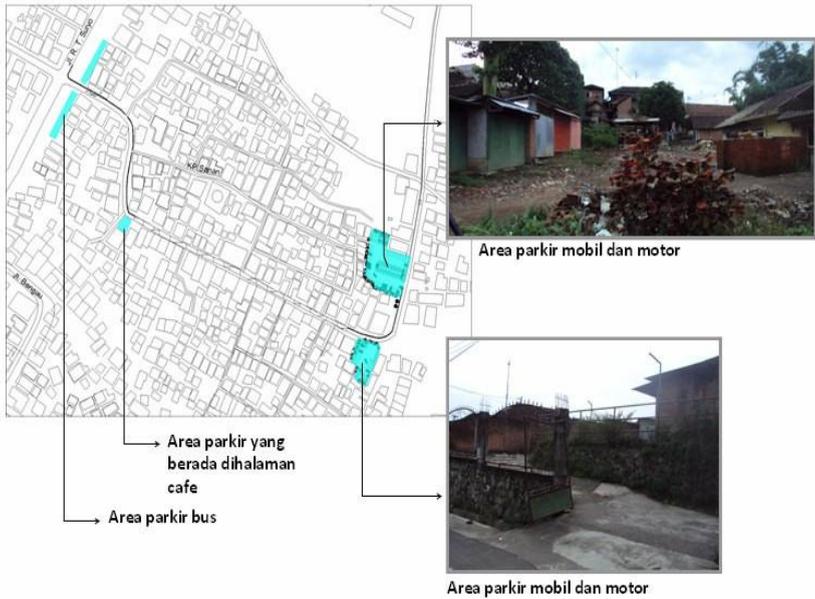


 Jalur yang dapat dilewati pengunjung dengan keterbatasan fisik.

Gambar: Jalur yang dapat dilalui oleh pengunjung penyandang cacat

4.3.6 Rekomendasi Desain Elemen *Circulation and Parking*

Berdasarkan hasil analisis terhadap elemen *circulation and parking* di eksisting kawasan, maka potensi adanya jalan tembus dari kawasan menuju jalan Sulfat dapat dimanfaatkan untuk mengubah jalur di kawasan yang awalnya jalur 2 arah menjadi jalur searah. Kondisi ini dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar: Lokasi titik-titik lokasi parkir

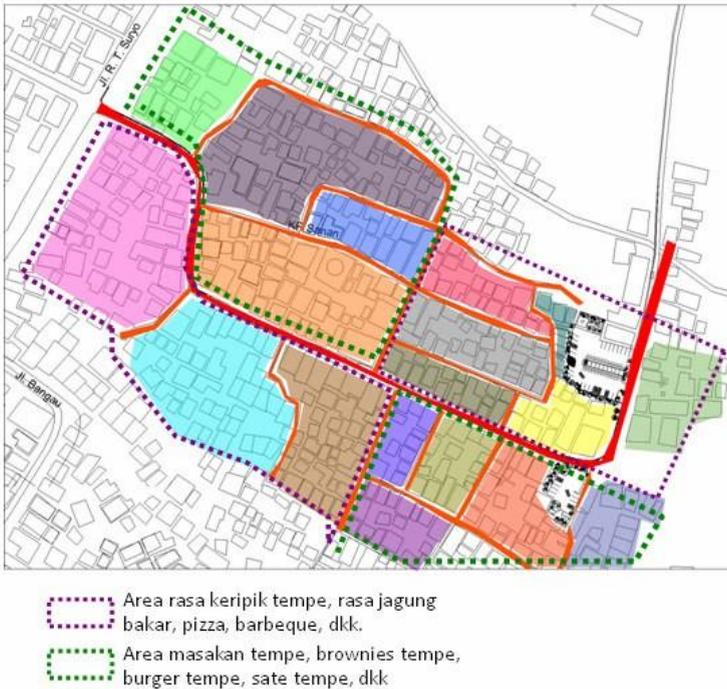
Rekomendasi desain untuk area parkir di sebelah utara kawasan dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar: Rekomendasi desain untuk area parkir

Selain per masalah tersebut, permasalahan utama elemen sirkulasi ini adalah dengan akses utama yang membagi kawasan menjadi 2 bagian, bagian utara dan selatan, sehingga area di dalam-dalam gang hampir tidak tersentuh oleh para pengunjung. Untuk itu, rekomendasi yang ditawarkan adalah dengan membagi zona-zona yang ada di kawasan menjadi beberapa zona. Dan pembagian zona diklasifikasikan berdasar jenis makanan hasil olahan tempe yang ada. Klasifikasi ini juga harus ditunjang dengan adanya pengarah yang dapat membuat pengunjung tertarik untuk masuk ke dalam zona-zona tersebut.

Zona-zona tersebut dibagi menjadi 2 zona, yaitu zona dengan rasa keripik tempe dan zona olahan tempe. Dan di dalam zona tersebut terbagi menjadi beragam, yaitu untuk zona rasa keripik tempe, misalnya adalah gang Barbeque, gang Pizza, gang Jagung Bakar, dan sebagainya. Dan untuk zona olahan tempe terbagi pula menjadi beberapa, antara lain gang Brownies Tempe, gang Sate Tempe, gang Burger Tempe, dan sebagainya. Rekomendasi pembagian zona dapat dilihat pada gambar berikut:



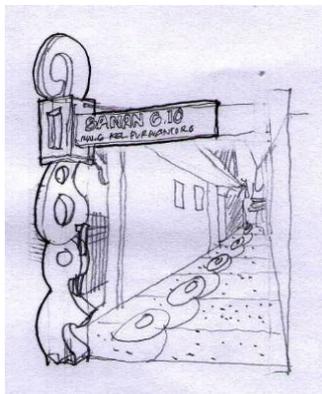
Gambar: Rekomendasi untuk penzoningan

Untuk menarik pengunjung masuk dalam zona-zona tersebut, maka diperlukan rancangan pintu gerbang yang menarik dan membawa karakter khusus yang mencerminkan zona geng tersebut. Rekomendasi desain untuk pintu gerbang di masing- masing gang tersebut dapat dilihat pada gambar berikut:



Perkerasan berupa paving block yang dibuat dengan beragam yang diharapkan dapat menjadi elemen yang dapat menarik pengunjung untuk ingin mengetahui apa yang ada didalam gang ini.

Gapura yang menunjukkan karakter khusus dari penjualan didalam gang ini.

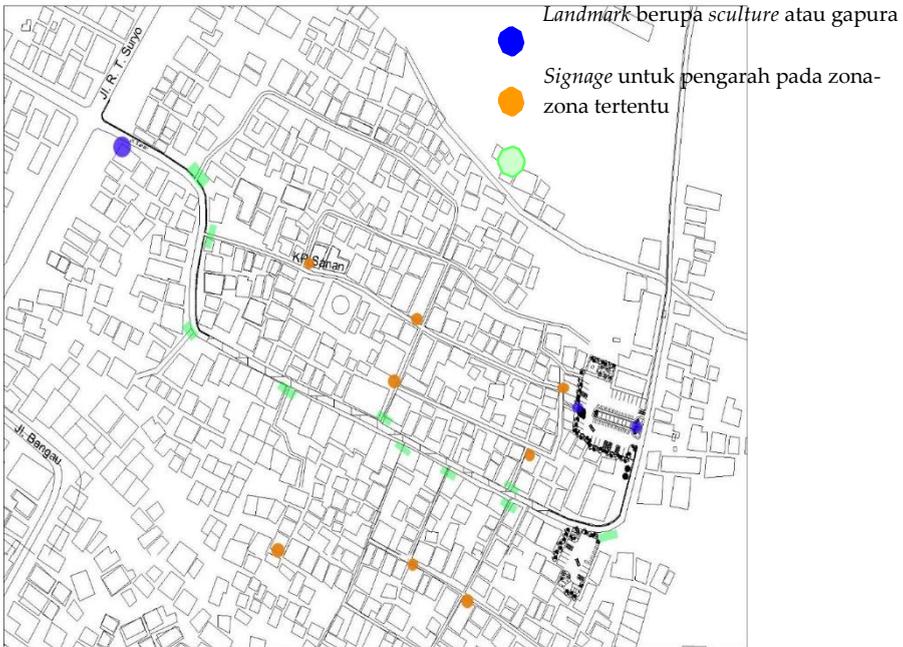


Gambar : Rekomendasi desain pintu gerbang masing-masing gang

4.3.7 Rekomendasi Desain Elemen Signage

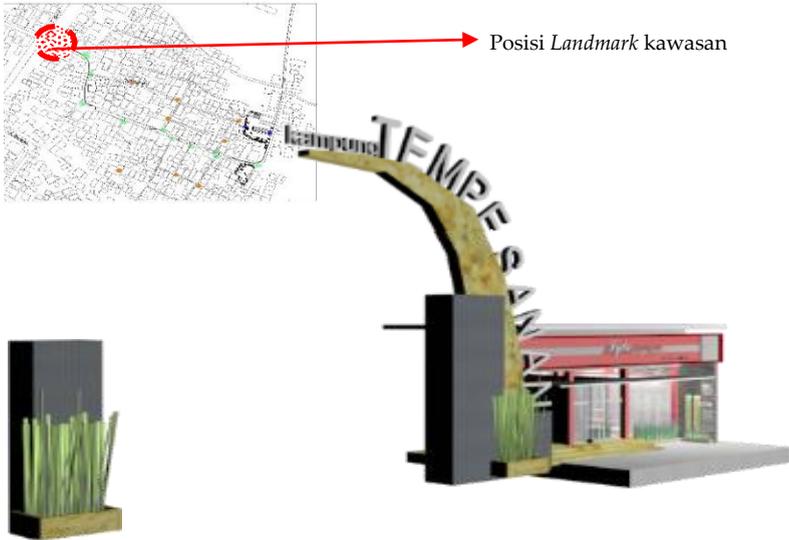
Berdasarkan hasil analisis eksisting terhadap elemen *signage*, diperoleh bahwa potensi untuk elemen ini dalam kawasan SIKT Sanan adalah adanya gapura sebagai gerbang masuk kawasan, namun gapura ini dirasa kurang dapat mewakili karakter kawasan SIKT Sanan.

Selain itu, *signage* pengarah di dalam kawasan ini tidak dapat dijumpai di bagian lain kawasan ini, sedangkan kebutuhan untuk *signage*, berupa *landmark*, nodes-nodes, dan *signage* pengarah sangat dibutuhkan dalam perancangan sebuah kawasan. Berdasarkan kebutuhan tersebut, maka rekomendasi titik-titik yang dapat diletakkan posisi *signage* dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar: Rekomendasi titik-titik *signage*

Berdasarkan rekomendasi per letakan *signage-signage* tersebut, maka desain untuk *landmark* yang ada antara lain sebagai berikut:



Gambar: Rekomendasi *landmark* kawasan

Gambaran rekomendasi *landmark* berupa gerbang kawasan jika dilihat dari tampak kawasan dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar: Gambaran rekomendasi *landmark* kawasan terhadap lingkungan



Gambar: Gambaran rekomendasi *landmark* di area parkir utara



Gambar: Gambaran rekomendasi *landmark* untuk memasuki kawasan melalui gang belakang kawasan

Untuk *signage* pengarah diletakkan di persimpangan-persimpangan jalan untuk memudahkan pengunjung dalam *way findings*. Beberapa rekomendasi desain yang dibuat untuk *signage* sebagai berikut:



Gambar: Rekomendasi *signage* di persimpangan jalan



Gambar: Alternatif lain rekomendasi *signage* di persimpangan jalan

4.3.8 Rekomendasi Desain Elemen *Preservation*

Berdasarkan hasil analisis eksisting terhadap elemen preservation, maka terdapat elemen potensi yang dapat dikonservasi di dalam kawasan ini, yaitu makam Pepunden Buyut Kibah. Pengembangan terhadap area ini diperlukan agar dapat berpotensi untuk dijadikan salah satu area bersejarah bagi warga Sanan. Berikut adalah gambar awal kondisi eksisting area makam pepunden:



Gambar: Kondisi eksisting makam pepunden

Rekomendasi terhadap gambaran area ini dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar: Rekomendasi preservasi makam pepunden

KESIMPULAN DAN SARAN

Kawasan Sentra Industri Keripik Tempe (SIKT) Sanan merupakan kawasan yang potensial untuk dikembangkan menjadi kawasan budaya dan dapat menjadi salah satu aset Kota Malang yang dapat dijadikan *image* kota Malang. Potensi yang ada dalam kawasan sangat beragam dan perlu digali dan dikembangkan lebih lanjut, sedangkan untuk permasalahan - permasalahan yang ada, diharapkan dapat dipecahkan atau minimal diminimalisir dengan beberapa rekomendasi yang diajukan pada bab sebelumnya. Rekomendasi tersebut merupakan hasil analisis penulis terhadap lingkungan sekitar kawasan SIKT Sanan dengan menggunakan kacamata penulis semata, sehingga jika ada kesempatan lebih lanjut untuk menggali lebih dalam atau meneruskan penulisan terhadap SIKT Sanan ini akan lebih baik lagi jika disertai dengan pertemuan dengan beberapa warga setempat untuk dapat berdiskusi atau dengan metode partisipatif.

Terlepas dari banyak kekurangan tersebut, rekomendasi- rekomendasi yang telah dijelaskan dalam bab sebelumnya disarankan untuk dapat dilaksanakan dengan beberapa tahap, Tahapan-tahapan tersebut diklasifikasikan atas dasar prioritas kebutuhan atas pemecahan permasalahan yang sangat mendesak dalam kawasan tersebut. Tahapan yang direkomendasikan adalah sebagai berikut:

1. Tahap I : membenahi sirkulasi dan parkir, dan jalur pejalan kaki. Prioritas terhadap pemecahan elemen ini diletakkan di tahap I karena menurut pengamatan penulis, hal ini adalah hal yang paling berperan penting dalam kenyamanan pengunjung, sehingga diharapkan dengan adanya kenyamanan terhadap sirkulasi dan parkir dapat membuat pengunjung untuk tidak enggan dan meresahkan masalah parkir jika mengunjungi kawasan SIKT Sanan ini.
2. Tahap II : membenahi elemen *signage*. Setelah permasalahan tahap I dapat diselesaikan, maka hal yang perlu dipikirkan berikutnya adalah menarik pengunjung untuk

masuk ke dalam kawasan SIKT Sanan. Salah satu hal yang dapat berperan penting dalam menarik pengunjung masuk ke dalam kawasan adalah adanya *signage* yang menarik pula. *Signage* utama yang diperlukan untuk menarik pengunjung dan membuat penasaran adalah elemen *landmark* yang berada di gerbang pintu masuk kawasan.

3. Tahap III: membenahi elemen *land use, and activity support*. Selanjutnya adalah melengkapi dan menata penzoningan di dalam kawasan (*land use*) dan menghidupkan *activity support* di kawasan , sehingga diharapkan kawasan dapat lebih hidup dan tidak monoton.
4. Tahap IV: membenahi elemen *building form and massing, open space, dan preservation*. Merupakan langkah usaha untuk lebih melengkapi kawasan sebagai salah satu kawasan yang kompleks dan diharapkan dapat menjadi salah satu alternatif pilihan wisata di Kota Malang.

- Feilden, BM. 2003.** *Conservation of Historic Buildings*, Butterworth-Heinemann Ltd., Oxford.
- Carr, Stephen, dkk. 1992.** *Public Space*, Combridge University Press. USA
- Charter, Burra , 2003.** *Pedoman dan Prinsip-prinsip Preservasi dan Konservasi Bangunan dan Lingkungan Bersejarah – Burra Charter*, World Harritage Council UNESCO Publisher, Paris.
- Harisah, Afifah dan Masiming, Zulfitria, 2008.** *Persepsi Manusia Terhadap Tanda, Simbol dan Spasial*. Jurnal SMARTek, Volume 6, No. 1, Pebruari 2008.
- Kaiser; Godschalk; Chaplin. 1995.** *Urban land use planning*. Fourth edition, University of Illinois Press.
- Kurniawan, Halim Deddy. 2008.** *Psikologi Lingkungan Perkotaan*. Jakarta, Bumi Aksara.
- Merriam, 1997.** *Webster New Word Dictionary & Thesaurus*, IDG Books of India Pvt Ltd, New Delhi.
- Mirsa, Rinaldi. 2012.** *Elemen Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Nydia, E., W., Kurnia, R., Firmansyah, A., dan Pratama, R., 2014.** *Bentuk dan Tata Mama Bangunan Terhadap Kenyamanan Termal Cihampelas Walk Dalam Konteks Sustainable Design*. Jurnal Reka Karsa, Jurnal Online Itenas Bandung.
- Orbasli, A. 2008,** *Architectural Conservation*, Blackwell Science Ltd., Oxford.
- Rubenstein, Harvey M, 1992.** *Pedistrian Malls Streetscapes, and Urban Spaces*, New York.
- Rukmana, D., 2013.** *Kebutuhan Terhadap Pedoman Pejalan Kaki*, Kementerian Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Penataan Ruang.
- Shirvani, Hamid. 1985.** *The Urban Desig Process*. Van Nostrand Reinhold:New York.
- Soedradjat, D., 2008.** *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05/PRT/M/2008, tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan*, Direktorat Jenderal Pekerjaan Umum.



Lalu Mulyadi, lahir di Praya Lombok Tengah, 18 Agustus 1959. Menempuh S-1 bidang Teknik Arsitektur tahun 1981-1986 di Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Nasional Malang. Menempuh S-2 Program Studi Teknik Arsitektur Pascasarjana Universitas Gadjah Mada Yogyakarta tahun 1999-2001. Menempuh S-3 *Department of Architecture, Faculty of Built Environment*, Universiti Teknologi Malaysia tahun 2005-2008. Mengajar di Program

Studi Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang (tahun 1987 hingga kini). Dengan mata kuliah: Arsitektur Kota, Metode Penelitian Arsitektur, dan Perancangan Arsitektur.

Aktif di organisasi Ikatan Arsitek Indonesia (IAI) cabang Malang dalam bidang Pengkajian dan Pelestarian Kawasan Kota-kota Bersejarah.



Agung Murti Nugroho ST, MT, Ph.D lahir di Jogjakarta tanggal 15 September 1974, menempuh pendidikan sarjana di Jurusan Arsitektur Universitas Gadjah Mada pada tahun 1993-1998 serta magister di jurusan yang sama pada tahun 1999-2002. Di tahun 2007 mendapatkan gelar Ph.D dari Jurusan Seni Bina Fakultas Alam Bina Universiti Teknologi Malaysia dengan prestasi lulusan mahasiswa asing tercepat. Mengajar di Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Brawijaya sejak tahun 2002 pada mata

kuliah di Laboratorium Sains dan Teknologi Bangunan. Aktif di organisasi Ikatan Arsitek Indonesia Cabang Malang dalam bidang Pendidikan.

INDEX

A

Activity support, 4, 34

B

Badan jalan, 38

Bahu jalan, 38

Biogas, 34

Building form and massing, 4, 34

C

Circulation and parking, 7, 40

E

Eksplorasi data, 13

Estetika kawasan, 4

F

Fasade, 47

Food service, 5

G

Green belt, 5

H

Hardscape, 5

Hirarki jalan, 48

J

Jl. Sanan, 13, 17

K

Kreasi olahan tempe, 35

L

Lampion, 54

Land use, 3, 33

Landmark, 44, 64

Lansekap, 8, 48

Lost space, 4, 34

M

Masjid, 36

Mixed use, 5

N

Nodes, 64

O

Open space, 5, 36

P

Pedestrian ways, 6, 38

Pepunden, 44, 68

Plaza, 6

Preservation, 9

R

Ruang sempadan, 55

Ruang terbuka, 5

S

Sculpture, 44, 64

Signage, 9, 43

Sikt sanan, 12

Skyline, 4, 34, 48

Softscape, 5

Sumber daya citra, 4

System of public land, 5

T

Tribina cita, 1

Trotoar, 6

U

Ulang alik, 4

Urban places, 9

W

Way findings, 67

Z

Zona olahan, 62

Zona rasa, 62