

IDENTIFIKASI KARAKTERISTIK 4 SEGMENT KORIDOR JALAN UTAMA KOTA TANGERANG SELATAN (JL. PAHLAWAN SERIBU, JL. KAPTEN SOEBIANTO DJOJHADIKUSUMO, JL. RAYA RAWABUNTU, DAN JL. BUARAN)

Finella Andini¹⁾, Suryono Herlambang^{2)*}, Priyendiswara Agustina Bella³⁾

¹⁾Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta, finella.345210011@stu.untar.ac.id

²⁾Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta, suryonoh@ft.untar.ac.id

³⁾Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta, hedy.agustina@gmail.com

*Penulis Korespondensi: suryonoh@ft.untar.ac.id

Masuk: 02-12-2024, revisi: 13-01-2025, diterima untuk diterbitkan: 13-03-2025

Abstrak

Koridor jalan yang sempurna adalah koridor jalan yang memperhatikan fungsionalitas, kualitas, dan estetika secara optimal terhadap standar perencanaan koridor jalan. Profil terhadap kondisi fisik pada penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi eksisting mengenai kenyamanan pengguna jalan, kualitas visual, dan dapat mendukung fungsi yang terdapat di sepanjang koridor. Mengingat bahwa jalan yang berada di koridor objek penelitian difungsikan sebagai jalan utama yang menjadi akses penting bagi pengguna jalan yang berasal dari luar kota maupun dalam kota untuk mencapai kawasan di sekitar koridor. Penelitian ini dilakukan di Kota Tangerang Selatan, Kecamatan Serpong, yaitu pada koridor Jalan Pahlawan Seribu, Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo, Jalan Raya Rawabuntu, dan Jalan Raya Buaran. Pada kondisi eksisting, koridor jalan dibagi menjadi empat segmen berdasarkan persimpangan yang memisahkan keempat jalan tersebut. Kajian ini membahas tentang anatomi fisik koridor meliputi jalan, jalur pejalan kaki, dan tipe bangunan, kemudian akses dan sirkulasi, elemen pelengkap koridor meliputi parkir dan titik pemberhentian transportasi umum, kemudian lanskap meliputi vegetasi dan furnitur jalan, dan yang terakhir yaitu aktivitas pendukung pada koridor. Metode yang digunakan adalah metode deskriptif yang berkaca berdasarkan standar perencanaan koridor jalan dan ITDP, untuk membahas kondisi fisik koridor. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dengan mengetahui kondisi eksisting yang terdapat pada koridor Jalan Pahlawan Seribu, Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo, Jalan Raya Buaran, dan Jalan Buaran Raya dapat memberikan saran dalam meningkatkan kualitas dan keselamatan pada koridor yang lebih baik.

Kata kunci: Fungsionalitas; ITDP; Kualitas Visual; Koridor Jalan

Abstract

A good road corridor is one that pays attention to functionality, quality, and aesthetics, all optimized to meet road corridor planning standards. The profile of physical conditions in this study aims to determine the existing conditions regarding road user comfort, visual quality, and whether they can support the functions along the corridor. Since the road in the corridor of the research object functions as the main access road, it is a crucial route for road users traveling from both outside and within the city to reach areas around the corridor. This research was conducted in South Tangerang City, Serpong District, specifically in the corridor of Jalan Pahlawan Seribu, Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo, Jalan Raya Rawabuntu, and Jalan Raya Buaran. In its existing condition, the road corridor is divided into four segments based on the intersections separating the four roads. This study examines the physical anatomy of the corridor, which includes roads, pedestrian paths, and building types, along with access and circulation, complementary elements of the corridor such as parking and public transportation stops, landscape elements including vegetation and street furniture, and finally, the supporting activities along the corridor. The method used is descriptive, reflecting on road corridor planning standards and ITDP, to evaluate the physical

condition of the corridor. The results showed that understanding the existing conditions of the corridor can provide suggestions for improving its quality.

Keywords: *Functionality; ITDP; Street Corridor; Visual Quality*

1. PENDAHULUAN

Kebutuhan ruang gerak manusia memerlukan tempat yang aman dan nyaman bagi pengguna kendaraan maupun pejalan kaki. Ketika suatu kawasan dilengkapi dengan berbagai fasilitas dan infrastruktur yang memadai, kawasan tersebut akan lebih hidup jika terintegrasi dengan berbagai pusat kegiatan serta transportasi umum. Kota-kota besar umumnya memiliki aksesibilitas yang mudah dijangkau, yang dapat dilihat dari kualitas koridor jalan. Jika koridor jalan di suatu kota sesuai dengan standar dan pedoman perencanaan koridor yang ada, maka akan memberikan dampak positif bagi kota tersebut.

Kecamatan Serpong, yang dikenal sebagai pusat bisnis dan kawasan perumahan elit, memiliki luas wilayah sebesar 28,27 km². Objek penelitian ini terletak di Kecamatan Serpong, khususnya pada Koridor Jalan Utama yang terdiri dari beberapa jalan, di antaranya Jalan Pahlawan Seribu, Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo, Jalan Raya Rawabuntu, dan Jalan Buaran Raya. Penelitian ini akan dibagi menjadi empat segmen, yang dipisahkan berdasarkan persimpangan jalan. Batasan penelitian mencakup panjang jalan, yaitu Jalan Pahlawan Seribu sepanjang 1 km, Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo sepanjang 2,75 km, Jalan Raya Rawabuntu sepanjang 1,75 km, dan Jalan Raya Buaran Raya sepanjang 2,15 km, dengan total keseluruhan panjang koridor mencapai 7,65 km. Koridor jalan pada objek studi ini memiliki berbagai pusat kegiatan, seperti mal, kafe, restoran, perdagangan, dan hunian, menjadikannya akses utama bagi pengguna jalan dari dalam dan luar kota. Namun, terdapat perbedaan lebar jalan dan kualitas fisik, khususnya di Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo dan Jalan Buaran Raya yang tidak memiliki jalur pejalan kaki. Jalan Buaran Raya juga mengalami kemacetan akibat penyempitan jalan dan minimnya lahan parkir.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kondisi eksisting koridor jalan tersebut dan sejauh mana kesesuaiannya dengan standar dan pedoman perencanaan koridor jalan, serta teori dari ITDP (Institute for Transportation and Development Policy) mengenai kondisi fisik koridor. Penelitian ini juga bertujuan untuk memberikan usulan atau saran terkait koridor jalan yang perlu diperhatikan kembali, agar dapat mendukung pejalan kaki dan pengguna kendaraan dengan mengikuti standar perencanaan koridor jalan yang tepat. Pertanyaan penelitian ini antara lain, apakah koridor Jalan Pahlawan Seribu, Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo, Jalan Raya Rawabuntu, dan Jalan Buaran Raya dapat memiliki kualitas fisik dan fungsi yang seragam.

Latar Belakang

Kota Tangerang Selatan saat ini mengalami perkembangan yang pesat, juga telah mengedepankan keberlanjutan dan pelestarian lingkungan. Menurut Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan (2024), Kota Tangerang Selatan merupakan kota terbesar kedua di Provinsi Banten dengan jumlah penduduk 1.404.785 jiwa. Jumlah kepadatan penduduk di kota ini memiliki tingkat kepadatan 8.522 jiwa/km². Sebagai kota yang sedang berkembang, sudah tentunya akan memicu peningkatan jumlah penduduk dimasa yang akan datang, sehingga untuk memenuhi pergerakan bagi lalu lintas jalan membutuhkan alat dalam memobilisasi aktivitas tersebut, baik pengguna moda transportasi maupun pengguna pejalan kaki. Kebutuhan ruang gerak manusia memerlukan tempat yang aman dan nyaman. Tidak hanya pengguna kendaraan, berjalan kaki di kawasan kota khususnya kota-kota besar dapat dikatakan sebagai aktivitas yang membutuhkan ruang gerak dan perlakuan khusus. Kecamatan Sepong merupakan kecamatan

yang dikenal sebagai sentral bisnis dan perumahan elit, dengan total luas wilayah sebesar 28,27 km² yang terdiri dari 9 kelurahan, yakni Buaran, Ciater, Cilenggang, Lengkong Gudang, Lengkong Gudang Timur, Lengkong Wetan, Rawabuntu, Rawa Mekar Jaya, Serpong. Kecamatan ini dikenal sebagai kawasan sentral bisnis karena lokasinya berdekatan dengan BSD City. Pada kondisi eksisting saat ini jalan utama yang digunakan sebagai akses bagi pengguna jalan di kawasan ini belum sepenuhnya memenuhi standar khususnya pada jalur pejalan kaki, lahan parkir, *street furniture*, dan lainnya. Hal ini menjadi perhatian bagi pengguna jalan dalam berkendara demi menciptakan keamanan dan kenyamanan pejalan kaki, sehingga kebutuhan ruang gerak dapat terjamin. Selain itu, jika suatu kawasan memiliki lahan parkir yang luas atau tersedia dengan baik akan menghindari kemacetan dan gangguan pada lalu lintas jalan, khususnya pada kawasan – kawasan yang dilengkapi dengan pusat kegiatan.

Lokasi objek penelitian dilakukan di Kecamatan Serpong khususnya pada Koridor Jalan Utama. Koridor ini terdiri dari beberapa jalan diantaranya Jalan Pahlawan Seribu, Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo, Jalan Raya Rawabuntu, dan Jalan Buaran Raya yang mempunyai total panjang 7,65 km. Kelas jalan yang berada di koridor tersebut termasuk kedalam kelas jalan arteri yaitu digunakan sebagai jalan utama pada kawasan tersebut.

Penelitian ini terbagi menjadi empat segmen, di mana pembagian segmen tersebut dibagi berdasarkan persimpangan yang memisahkan keempat jalan, dan akan difokuskan pada salah satu segmen sebagai contoh penataan koridor dengan panjang ± 2 km dan panjang row jalan yaitu 25-30 meter. Koridor Jalan pada objek penelitian ini merupakan salah satu koridor yang berbatasan langsung dengan dua kawasan, yaitu BSD City pada Kota Tangerang Selatan dan Kawasan BSD City di Kabupaten Tangerang. Koridor Jalan tersebut didominasi oleh perdagangan dan jasa, hunian, dan juga komersial lainnya. Hal ini perlu diperhatikan mengenai elemen fisik serta mobilitas kendaraan yang berada di koridor tersebut. Tujuan utama penulis melakukan penelitian ini yaitu terkait kondisi fisik koridor jalan seperti elemen – elemen pembentuk koridor yang belum terpenuhi secara keseluruhan, sehingga menjadi alasan penulis untuk melakukan penelitian berjudul Profil Koridor Jalan Utama di Kecamatan Serpong Terkait Kondisi Fisik Eksisting Koridor.

Rumusan Permasalahan

Pada koridor Jalan Pahlawan Seribu, Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo, Jalan Raya Rawabuntu, dan Jalan Buaran Raya tersedia berbagai pusat kegiatan yang berada di sepanjang koridor seperti, mall, cafe, restoran, perdagangan dan jasa, hunian, perkantoran, dan pelayanan umum lainnya. Selain itu, koridor ini mempunyai jalan yang difungsikan sebagai jalan utama sehingga menjadi akses penting untuk mencapai pusat-pusat kegiatan yang berada di sekitar koridor. Hal ini membuat koridor jalan tersebut perlu diperhatikan secara fungsi dan kualitas untuk mendukung pengguna jalan dari luar dan/atau dalam kota. Objek penelitian pada koridor ini memiliki perbedaan lebar jalan dan kualitas jalan yang berbeda seperti elemen pelengkap koridor yaitu pada Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo dan Jalan Buaran Raya, karena tidak memiliki jalur pejalan kaki. Jalan Buaran Raya juga memicu kemacetan karena terjadi penyempitan lebar jalan. Selain masalah tersebut, lahan parkir yang tersedia juga sangat minim sehingga perlu diperhatikan pada kawasan tertentu yang belum menyediakan lahan parkir supaya dapat memberikan akses yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki maupun pengguna kendaraan.

Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kondisi eksisting koridor jalan sejauh mana kesesuaiannya dengan standar dan pedoman perencanaan koridor jalan yang berlaku. Langkah ini penting untuk memahami aspek-aspek mana yang sudah memenuhi syarat dan area mana

yang memerlukan perbaikan. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk memberikan usulan atau saran terhadap koridor jalan agar sesuai dengan standar perencanaan yang mendukung kebutuhan pejalan kaki dan pengguna kendaraan. Usulan ini mencakup elemen-elemen fisik pembentuk koridor, seperti jalur pejalan kaki, lahan parkir, *street furniture*, vegetasi, titik pemberhentian transportasi umum, dan lainnya untuk menciptakan koridor yang lebih aman, nyaman, dan fungsional bagi semua pengguna jalan.

2. KAJIAN LITERATUR

Jalan

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) RI Nomor 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan pada Pasal 1, Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel, jalan lori, dan jalan kabel. Sebagai fasilitas lalu lintas dan fasilitas pendukung pengguna jalan, bangunan pelengkap jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 terdiri atas gerbang tol, jembatan penyeberangan pejalan kaki, pulau jalan, trotoar, tempat parkir, teluk bus, dan jalur penghentian darurat.

Koridor Jalan

Dalam teori urban design menurut Shirvani (1985), terdapat elemen yang dapat mendukung pengembangan koridor jalan, yaitu sebagai berikut:

Tabel 1. Elemen yang Dapat Mendukung Penataan Koridor Jalan

Elemen	Penjelasan
Tata Guna Lahan (<i>Land Use</i>)	Tata guna lahan suatu kawasan harus mengikuti sistematika : 1. Tipe penggunaan yang diijinkan dalam suatu area, 2. Hubungan fungsi kota, 3. Jumlah maksimum lantai yang diijinkan, skala dan 4. perkembangan kota baru sebagai pendorong perkembangan kota pada kawasan yang spesifik.
Bentuk dan Massa Bangunan (<i>Building Form and Massing</i>)	Menurut Spreiregen (1965), membuat sintesa mengenai bentuk dan massa bangunan, yang meliputi skala, berhubungan dengan pandangan, sirkulasi, ukuran bangunan yang berdekatan.
Sirkulasi dan Parkir (<i>Circulation and Parking</i>)	1. Elemen Sirkulasi bermanfaat dalam menyusun lingkungan kota, karena dapat membentuk dan mengontrol pola-pola aktivitas dan pengembangan suatu kota. 2. Elemen parkir memiliki dua pengaruh langsung pada kualitas lingkungan, yaitu kelangsungan aktivitas komersial serta pengaruh visual pada struktur dan bentuk fisik kota.
Ruang Terbuka (<i>Open space</i>)	Elemen-elemen ruang terbuka kota meliputi : 1. Taman 2. Alun-alun 3. Ruang-ruang atau jalur-jalur hijau kota 4. Jalan 5. Tanaman 6. Kran air minum 7. Trotoar 8. Kios 9. Patung 10. Tempat sampah 11. Tugu jam dan sebagainya.

Elemen	Penjelasan
Jalan Pedestrian (<i>Pedestrian Ways</i>)	Perlu diperhitungkan keseimbangan antara jumlah pejalan kaki dan pemakai jalan serta keseimbangan antara penggunaan jalur pedestrian guna mendukung ruangruang umum yang ada.
Aktivitas Pendukung (<i>Activity Support</i>)	Pendukung aktivitas bukan berarti hanya penyediaan plaza dan jalur pedestrian saja, namun juga mempertimbangkan elemen-elemen penggunaan fungsional kota yang membangkitkan aktivitas.
Rambu-rambu Penanda (<i>Signage</i>)	Long Beach Design Guidelines membagi komunitas rambu-rambu (tanda) menjadi dua bagian, yaitu langsung dan tidak langsung. Tanda-tanda advertensi menjadi elemen visual yang semakin penting di perkotaan
Pemeliharaan/Pelestarian (<i>Preservation</i>)	Konsep tentang pemeliharaan kota memperhatikan beberapa aspek, antara lain bangunan-bangunan, struktur dan gaya arsitektur, hal yang berkaitan dengan kegunaan, umur bangunan atau kelayakan bangunan.

Sumber: Teori Urban Design, Shirvani (1985)

Berikut ini terdapat beberapa kriteria ideal berdasarkan *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP) mengenai perencanaan koridor jalan. Kriteria ideal kondisi fisik jalan, yaitu tersedia jalur untuk kendaraan bermotor, sepeda, dan pejalan kaki, serta lebih banyak area pejalan kaki daripada kendaraan bermotor. Kriteria ideal kondisi fisik jalur pejalan kaki meliputi memiliki lebar minimum 2 meter yang terkoneksi tanpa halangan, tidak ada kerusakan atau penghalang pada jalur pejalan kaki bagi penyandang disabilitas, terdapat tutupan atau peneduh terus menerus seperti pohon, dan memiliki fasilitas penyeberangan berukuran 2 meter atau lebih. Kriteria ideal kondisi bangunan adalah bagian depan bangunan berbatasan dengan jalur pejalan kaki, halaman depan digunakan sebagai outdoor refreshment area, fasad dilapisi kaca sehingga etalase toko terlihat, serta rasio fungsi perumahan dengan non-perumahan antara 50:50 atau 40:60. Kriteria ideal elemen pelengkap koridor parkir, yaitu semua tempat parkir tidak berada di depan bangunan, melainkan berada di basement atau dikumpulkan berada dalam bentuk suatu bangunan. Kriteria ideal elemen pelengkap koridor titik pemberhentian transportasi umum adalah dapat melindungi calon penumpang dari berbagai cuaca serta terkoneksi dengan jalur pejalan kaki. Kriteria ideal lanskap street furniture meliputi terdapat *street furniture* berupa garden bench, lampu, rak parkir sepeda, tempat sampah, signage, bollard, dan lain-lain, terdapat lampu lalu lintas yang mengeluarkan bunyi bagi penyebrang jalan, terdapat guiding block untuk penyandang tunanetra, serta terdapat street emergency button sebagai perlindungan bagi pejalan kaki. Kriteria ideal lanskap vegetasi mencakup pepohonan berdiameter 4–6 meter dengan jarak titik tanam 20 meter sebagai peneduh dan tanaman perdu setinggi ± 1 meter sebagai pembatas jalur pejalan kaki.

3. METODE

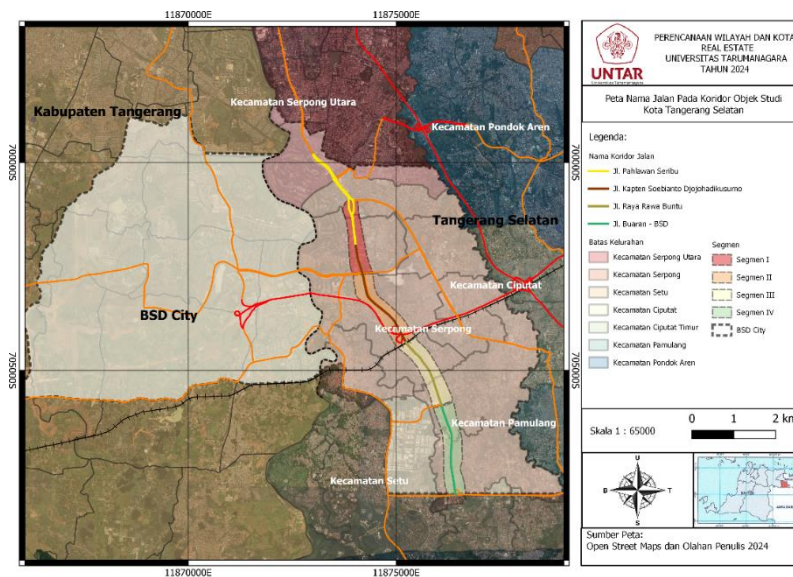
Metode yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis, yaitu metode analisis, metode pengumpulan data, dan metode perbandingan untuk studi keempat segmen dalam membahas karakteristik koridor Jalan Pahlawan Seribu, Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo, Jalan Raya Rawabuntu, dan Jalan Raya Buaran. Metode analisis yang digunakan adalah metode kualitatif dan deskriptif dalam analisis kondisi fisik yang bertujuan untuk melihat sejauh mana kondisi eksisting yang terdapat pada Koridor Jalan Pahlawan Seribu, Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo, Jalan Raya Rawabuntu, dan Jalan Raya Buaran. Kemudian, untuk metode pengumpulan data adalah sebagai berikut. Survei lapangan dan observasi adalah teknik pengumpulan data untuk mendapatkan informasi terhadap lokasi objek penelitian secara langsung. Dalam mengumpulkan data tersebut, penulis dapat mengetahui

kondisi fisik eksisting dari Jalan Pahlawan Seribu, Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo, Jalan Raya Rawabuntu, dan Jalan Raya Buaran, meliputi jalur pejalan kaki, garis sempadan bangunan, jalur transportasi, dan pusat kegiatan yang tersebar di sekitarnya. Dokumentasi adalah proses pengambilan gambar yang digunakan untuk membantu dalam menjelaskan konsep atau data agar lebih mudah dipahami melalui visualisasi.

4. DISKUSI DAN HASIL

Koridor jalan pada objek studi ini terbagi menjadi empat segmen, di mana tiap segmen pada koridor tersebut memiliki karakteristik yang berbeda-beda. Ditinjau dari kondisi fisik koridor diantaranya akan dibahas anatomi fisik koridor, akses dan sirkulasi, elemen pelengkap yang tersedia pada koridor, lanskap, dan aktivitas pendukung.

Pembagian segmen pada Gambar 1 digunakan sebagai acuan dalam analisis pada objek penelitian. Segmen-segmen tersebut dibagi menjadi empat bagian, di mana setiap segmen dibagi sesuai dengan nama jalan dan persimpangan yang memisahkan keempat segmen. Segmen I terbentang dari ITC BSD City sampai persimpangan lampu merah German Center yang terdiri dari Jalan Pahlawan Seribu dan Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo. Segmen II terbentang dari persimpangan lampu merah German Center sampai jembatan stasiun Rawabuntu yang terdiri dari Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo. Segmen III terbentang dari jembatan stasiun Rawabuntu sampai persimpangan Jalan Tekno yang terdiri dari Jalan Raya Rawabuntu. Segmen IV terbentang dari persimpangan Jalan Tekno sampai persimpangan Buaran yang terdiri dari Jalan Raya Buaran. Berikut ini merupakan karakteristik tiap segmen yang berada di koridor jalan objek studi.



Gambar 1. Peta Nama Jalan Pada Koridor Objek Studi
Sumber: Olahan Penulis, 2024

Segmen I

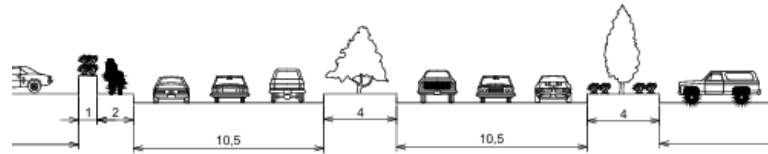
Anatomi fisik koridor jalan

Anatomi fisik koridor jalan pada segmen I terdiri dari jalan, jalur pejalan kaki, dan bangunan.

Jalan

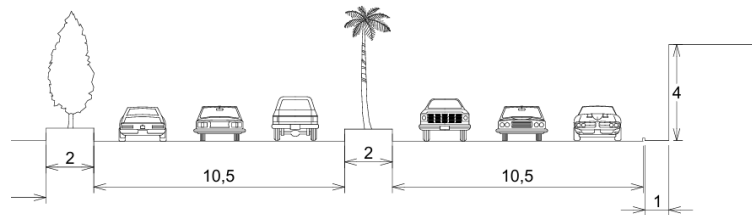
Jalan yang terdapat pada segmen I yaitu Jalan Pahlawan Seribu dan Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo. Koridor jalan ini memiliki panjang 1,73 km, ROW sebesar 27-30 meter dan memiliki dua jalur yang berlawanan arah, Jalan Pahlawan Seribu memiliki median

jalan sebesar 1-2 meter sedangkan Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo memiliki median jalan sebesar 2-4 meter.



Gambar 2. Potongan Jalan Segmen IA

Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 3. Potongan Jalan Segmen IB

Sumber: Olahan Penulis, 2024

Jalur Pejalan Kaki

Pada segmen ini, jalur pejalan kaki tersedia hanya di ujung koridor segmen I, yaitu terdapat di Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo. Pada segmen I arah utara, memiliki jalur pejalan kaki sepanjang 700 m dengan lebar 2 m, material jalur pejalan kaki adalah paving block, tidak tersedia guiding block, fasilitas penyeberangan berupa zebra cross dan jembatan dengan lebar 2 m, jalur pejalan kaki belum saling terkoneksi. Pada segmen I arah selatan, memiliki jalur pejalan kaki sepanjang 150 m dengan lebar 1 m, material jalur pejalan kaki adalah aspal, tidak tersedia guiding block, fasilitas penyeberangan berupa zebra cross dan jembatan dengan lebar 2 m, jalur pejalan kaki belum terkoneksi.



Gambar 4. Jalur Pejalan Kaki Pada Segmen I Arah Utara

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024

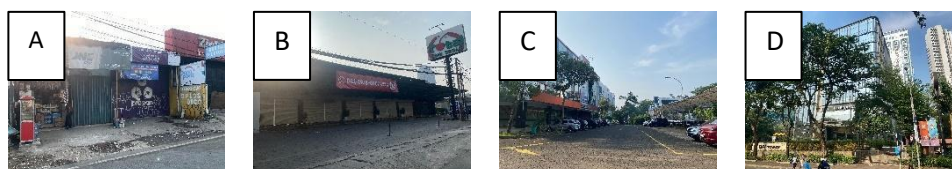
Bangunan

Bangunan yang ada pada segmen I memiliki perbedaan bentuk dan tinggi bangunan. Material fasad bangunan pada segmen I belum sepenuhnya transparan, halaman bangunan pada segmen I arah utara umumnya digunakan sebagai sirkulasi kendaraan, dan halaman bangunan pada segmen I arah selatan digunakan sebagai parkir. Berikut ini beberapa tipe bangunan pada segmen I.

Tabel 2. Tipe Bangunan Pada Segmen I

Tipe	Karakteristik
A	1. Bangunan 1-2 lantai 2. Tidak memiliki lahan parkir (<i>on street</i>) sehingga memanfaatkan lahan depan bangunan/jalan kapasitas yang sedikit (2-3 mobil) 3. Tidak memiliki batas jalan
B	1. Bangunan 1-2 lantai 2. Memiliki lahan parkir (<i>off street</i>) terdapat kavling parkir yang tersedia di depan bangunan 3. Memiliki batas jalan
C	1. Bangunan 3-4 lantai 2. Memiliki lahan parkir berupa kavling (<i>off street</i>) kapasitas yang sedikit di depan bangunan 3. Tidak memiliki pembatas jalan
D	1. Bangunan lebih dari 10 lantai 2. Memiliki lahan parkir berupa kavling (<i>off street</i>) dengan memuat kapasitas banyak di depan gedung dan/atau <i>basement</i> 3. Memiliki pembatas jalan

Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 5. Kondisi Tipe Bangunan Pada Segmen I

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024

Akses dan Sirkulasi

Koridor jalan pada segmen I arah utara memiliki *secondary road* yaitu Jalan Sunburst CBD yang dapat langsung diakses menuju Kawasan District BSD (Kab. Tangerang), dan Kota Pamulang, sepanjang koridor belum sepenuhnya didukung dengan jalur pejalan kaki, koridor sepanjang 1,7 km, terdapat 2 jembatan penyeberangan berjarak 600 m, transportasi umum yang tersedia yaitu Transjakarta S11 (BSD-Jelambar) dan angkutan umum kota. Sedangkan pada segmen I arah selatan memiliki *secondary road* yaitu Jalan Lengkong Gudang yang dapat langsung diakses menuju Kawasan Anggrek Loka BSD dan Kota Pamulang, sepanjang koridor belum sepenuhnya didukung dengan jalur pejalan kaki, koridor sepanjang 1,7 km terdapat 2 jembatan penyeberangan berjarak 600 m.

Elemen Pelengkap Koridor

Elemen pelengkap koridor jalan yang dibahas pada segmen I yaitu parkir dan titik pemberhentian transportasi umum. Lahan parkir yang terdapat di sepanjang segmen I memiliki luas lahan yang berbeda. Pada segmen I arah utara, lahan parkir off-street tersedia di kavling parkir pada bangunan komersial, perkantoran, dan sarana pelayanan umum. Sedangkan pada segmen I arah selatan, lahan parkir yang tersedia beragam, di antaranya parkir off-street yang tersedia di kavling parkir pada bangunan komersial dan mall, serta terdapat pula parkir depan bangunan ruko-ruko kecil 2-3 lantai. Koridor jalan segmen I dilewati oleh Transjakarta. Titik pemberhentian Transjakarta pada segmen ini terdapat 4 titik, yaitu ITC BSD, Gang Astek, Mall Teraskota, dan titik pemberhentian akhir. Terminal pemberhentian akhir Transjakarta yang terdapat pada segmen ini hanya memanfaatkan jalur kendaraan umum yang berada pada *secondary road* di Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo. Terdapat pula 2 halte

pemberhentian Bus BSD City, yaitu halte BSD City 1 dan halte Eka Hospital 1. Untuk titik pemberhentian angkutan umum kota, menyesuaikan tempat tujuan penumpang.

Lanskap

Lanskap yang akan dibahas berupa vegetasi dan *street furniture* sebagai berikut. Vegetasi pada segmen I arah utara terdapat tanaman perdu dan pucuk merah antara batas bangunan dengan jalur pejalan kaki dan terdapat pula pohon trembesi berdiameter 4-5 m dengan ketinggian 30 m di sepanjang jalur pejalan kaki. Sedangkan vegetasi yang berada di segmen I arah selatan terdapat tanaman perdu dan tanaman hias di ujung koridor arah selatan dan belum sepenuhnya terdapat pepohonan pada pembatas bangunan dengan jalan, pepohonan didominasi terdapat pada median jalan berupa pohon trembesi berdiameter 4-5 m dengan ketinggian 30 m. *Street furniture* yang terdapat pada segmen I arah utara meliputi lampu jalan, *bollard*, dan *signage*. Sedangkan *street furniture* pada segmen I arah selatan meliputi lampu jalan, halte, dan *signage*.

Aktivitas Pendukung

Aktivitas pada segmen I koridor jalan objek studi yang terbentuk yaitu saat pada *weekday* dan bergantung pada tingkat pengunjung yang datang, namun baik *weekday* maupun *weekend* lalu lintas yang berada di Jalan Pahlawan Seribu dan Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo tidak pernah mengalami kemacetan, terlepas dari pedagang kaki lima dan jenis lahan parkir pada sisi utara jalur ini memiliki tipe lahan parkir *off street*, sehingga tidak mengganggu lalu lintas jalan. Koridor ini tersedia pedagang kaki lima yang terletak di samping Mall Teraskota. Pedagang kaki lima yang berjualan mulai beroperasi dari jam 09.00 – 19.00 WIB. Lahan yang dipakai oleh pedagang kaki lima tersebut yaitu bercampur dengan lahan parkir khusus motor yang berada di samping Mall Teraskota. Selain itu, koridor ini terdapat aktivitas *car free day* setiap satu bulan sekali pada minggu ke-2 di hari minggu yang dimulai dari jam 06.00 – 09.00 WIB. Biasanya terdapat stand dan pedagang kaki lima yang berjualan di sepanjang koridor jalan segmen I ini.

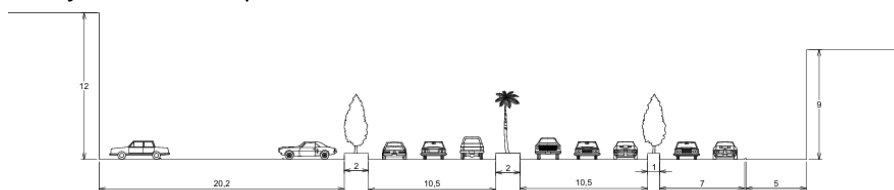
Segmen II

Anatomi Fisik Koridor

Anatomi fisik koridor jalan pada segmen II terdiri dari jalan dan bangunan.

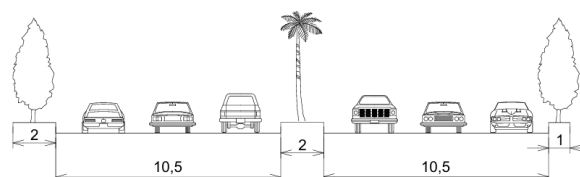
Jalan

Jalan pada koridor segmen II, yaitu Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo memiliki panjang 1,98 km, ROW sebesar 23–31 meter dengan dua jalur dan dua arah, serta masing-masing jalur mempunyai lebar 10,5 meter. Koridor ini terdapat median jalan sebesar 2 meter. Segmen ini tidak tersedia jalur khusus sepeda.



Gambar 6. Potongan Jalan Pada Segmen II A

Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 7. Potongan Jalan Pada Segmen II B

Sumber: Olahan Penulis, 2024

Bangunan

Bangunan yang ada pada koridor jalan segmen II terdapat perbedaan bentuk dan tinggi bangunan. Material fasad bangunan tidak sepenuhnya transparan pada segmen ini, halaman bangunan pada segmen II arah utara umumnya digunakan sebagai parkir, dan halaman bangunan pada segmen II arah selatan umumnya digunakan sebagai sirkulasi kendaraan. Berikut ini beberapa tipe bangunan pada segmen II.

Tabel 3. Tipe Bangunan Pada Segmen II

Tipe	Karakteristik
A	1. Bangunan 1-2 lantai 2. Tidak memiliki lahan parkir (<i>on street</i>) sehingga memanfaatkan lahan depan bangunan/jalan dengan kapasitas yang sedikit (2-3 mobil) 3. Tidak memiliki batas jalan
B	1. Bangunan 1-2 lantai 2. Memiliki lahan parkir berupa kavling yang tersedia di depan bangunan (<i>off street</i>) 3. Memiliki batas jalan
C	1. Bangunan 3-4 lantai 2. Memiliki lahan parkir berupa kavling dengan kapasitas yang banyak di depan bangunan 3. Memiliki pembatas jalan

Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 8. Kondisi Tipe Bangunan Pada Segmen II

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024

Akses dan Sirkulasi

Pada segmen II koridor jalan objek studi ini memiliki dua jalur dan dua arah dimana sisi selatan menuju Kota Pamulang dan sisi Utara menuju Kota Tangerang, dilengkapi oleh median jalan. Pada kedua sisi jalan memiliki *secondary road*. Pada segmen II arah utara memiliki *secondary road*, yaitu Jl. Cilenggang yang dapat langsung diakses menuju Kawasan District BSD (Kab. Tangerang), Cisauk, Puspipetek, Kota Pamulang, sepanjang koridor tidak memiliki jalur pejalan kaki, koridor sepanjang 1,98 km hanya terdapat 1 jembatan penyeberangan, terdapat pintu masuk-keluar tol Jakarta, dan terdapat sirkulasi kendaraan Industri–Gudang yang melewati segmen ini.

Sedangkan pada segmen II arah selatan memiliki *secondary road*, yaitu Jl. Griya Loka Raya yang dapat langsung diakses menuju Ciater dan Kota Pamulang, sepanjang koridor tidak memiliki jalur pejalan kaki, koridor sepanjang 1,98 km hanya terdapat 1 jembatan penyeberangan, dan terdapat pintu masuk-keluar tol Jakarta.

Elemen Pelengkap Koridor

Elemen pelengkap koridor pada segmen II hanya terdiri dari titik transportasi umum berupa halte bus dan lahan parkir. Untuk lahan parkir pada koridor jalan segmen II umumnya mempunyai lahan parkir *off street*. Terutama pada sisi selatan merupakan bangunan berupa kafetaria, bimbel, restoran, salon & spa, dan lain-lain yang membutuhkan kapasitas lahan parkir

yang cukup luas. Pada segmen II arah utara lahan parkir yang tersedia beragam, parkir *off street* terdapat kavling parkir pada bangunan komersial sedangkan parkir depan bangunan berada di ruko-ruko kecil. Pada segmen II arah selatan lahan parkir *off street* yaitu terdapat di sepanjang bangunan komersial ruko yang tersedia kavling parkir. Bus antar kota terdapat di Halte Versailles, memiliki kondisi yang baik serta tersedia tutupan atap dan kursi, namun tidak terdapat jalur pejalan kaki yang terintegrasi dan bus BSD link terdapat pada Halte Eka Hospital 2 dan Halte East Business District, serta titik pemberhentian angkutan umum kota menyesuaikan tempat tujuan penumpang.

Lanskap

Lanskap yang akan dibahas berupa vegetasi dan *street furniture* sebagai berikut. Pada segmen II arah utara terdapat tanaman perdu dan pucuk merah antara batas bangunan dengan jalan dan terdapat pula pohon mahoni berdiameter 1-3 dengan jarak tanaman tidak beraturan hanya terdapat pada beberapa lokasi. Sedangkan pada segmen II arah selatan terdapat tanaman perdu dan tanaman hias di sepanjang bangunan komersial ruko pembatas antara batas bangunan dengan jalan dan terdapat pula pohon trembesi pada pembatas bangunan dengan jalan, serta berdiameter 4-5 m dengan ketinggian 30 m. Pada segmen II tidak tersedia jalur pejalan kaki sehingga *street furniture* yang ada sangat terbatas, arah utara tersedia berupa lampu jalan dan *signage*. Sedangkan pada segmen II arah selatan tersedia berupa lampu jalan, *signage*, satu halte bus antarkota, dan tempat sampah.

Aktivitas Pendukung

Aktivitas yang terbentuk pada segmen II koridor jalan objek studi berdasarkan pengunjung yang melakukan kegiatan pada kawasan tersebut, pada sore hari hingga malam hari pada sisi selatan arah Kota Pamulang disepanjang ruko terdapat tempat makan pinggir jalan yang menggunakan lahan parkir di sepanjang ruko.

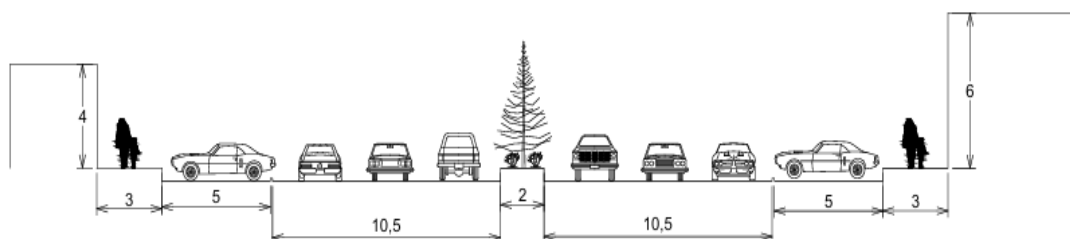
Segmen III

Anatomi Fisik Koridor

Anatomi fisik koridor jalan pada segmen III terdiri dari jalan, jalur sepeda, jalur pejalan kaki, dan bangunan.

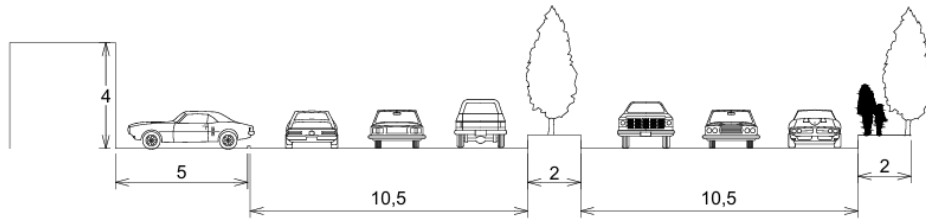
Jalan

Jalan pada koridor segmen III, yaitu Jalan Raya Rawabuntu, memiliki panjang 1,75 km, ROW sebesar 30-35 meter dengan dua jalur yang berlawanan arah, dan masing-masing jalan mempunyai lebar 10,5 meter. Koridor ini terdapat median jalan sebesar 2 meter dan memiliki jalur khusus sepeda.



Gambar 9. Potongan Jalan Pada Segmen III A

Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 10 Potongan Jalan Pada Segem III B
Sumber: Olahan Penulis, 2024

Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki yang terdapat di koridor jalan segmen III arah utara memiliki jalur pejalan kaki sepanjang 1,2 km dengan lebar 3 m. Material jalur pejalan kaki adalah batu terakota dan ubin taktil, tersedia *guiding block* untuk penyandang disabilitas, fasilitas penyeberangan berupa *zebra cross* berukuran 3–4 m, sebagian besar jalur pejalan kaki sudah saling terkoneksi, dan sering kali digunakan sebagai lahan parkir dan area pedagang kaki lima. Sedangkan pada segmen II arah selatan memiliki jalur pejalan kaki sepanjang 1,2 km dengan lebar 3 m, material jalur pejalan kaki adalah batu terakota dan ubin taktil, tersedia *guiding block* untuk penyandang disabilitas, fasilitas penyeberangan berupa *zebra cross* berukuran 3–4 m, sebagian besar jalur pejalan kaki sudah saling terkoneksi, dan sering kali digunakan sebagai lahan parkir dan area pedagang kaki lima.



Gambar 11. Jalur Pejalan Kaki Pada Segmen III
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024

Bangunan

Bangunan yang ada pada koridor jalan segmen III memiliki perbedaan bentuk dan tinggi bangunan. Material fasad bangunan tidak sepenuhnya transparan, halaman bangunan pada segmen III arah utara umumnya digunakan sebagai lahan parkir, dan halaman bangunan pada segmen III arah selatan umumnya digunakan sebagai lahan parkir. Berikut ini beberapa tipe bangunan pada segmen III.

Tabel 4. Tipe Bangunan Pada Segmen III

Tipe	Karakteristik
A	1) Bangunan 1-2 lantai 2) Tidak memiliki lahan parkir (<i>on street</i>) sehingga memanfaatkan lahan dengan kapasitas yang sedikit (1-2 mobil) di depan bangunan/jalan 3) Tidak memiliki batas jalan
B	1. Bangunan 1-2 lantai 2. Memiliki lahan parkir berupa kavling di depan bangunan (<i>off street</i>) 3. Tidak Memiliki batas jalan

Tipe	Karakteristik
C	1. Bangunan 3-4 lantai 2. Memiliki lahan parkir berupa kavling dengan kapasitas banyak di depan bangunan (<i>off street</i>) 3. Memiliki pembatas jalan
D	1. Bangunan lebih dari 5 lantai 2. Memiliki lahan parkir dengan memuat kapasitas banyak di depan gedung dan/atau basement (<i>off street</i>) 3. Memiliki pembatas jalan

Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 12. Kondisi Tipe Bangunan Pada Segmen III
Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024

Akses dan Sirkulasi

Pada segmen III, koridor jalan ini memiliki dua jalur dan dua arah, di mana sisi selatan menuju Kota Pamulang dan sisi utara menuju Kota Tangerang, dilengkapi dengan median jalan. Pada segmen III arah utara tidak memiliki *secondary road*. Sepanjang koridor 1,72 km, terdapat jalur pejalan kaki sepanjang 1,2 km dan sisanya belum terkoneksi. Penyeberangan berupa *zebra cross* yang belum mendukung penyandang disabilitas, dekat dengan Stasiun Kereta KRL Rawabuntu, dan terdapat sirkulasi kendaraan industri–gudang yang melewati segmen ini. Sedangkan pada segmen III arah selatan memiliki *secondary road*, yaitu Jl. Griya Loka Raya, yang dapat langsung diakses menuju Ciater dan Buaran. Sepanjang koridor 1,72 km, terdapat jalur pejalan kaki sepanjang 1,2 km dan sisanya belum terkoneksi. Penyeberangan berupa *zebra cross* yang belum mendukung penyandang disabilitas, dan dekat dengan Stasiun Kereta KRL Rawabuntu.

Elemen Pelengkap Koridor

Elemen pelengkap koridor pada segmen III terdiri dari lahan parkir dan titik pemberhentian transportasi umum. Lahan parkir yang tersedia pada koridor jalan segmen III memiliki jenis lahan parkir *off street* dan parkir *on street*. Pada segmen III arah utara, lahan parkir yang tersedia beragam; parkir *off street* terdapat pada apartemen dan bangunan komersial berupa restoran, serta parkir *on street* pada bangunan ruko. Sedangkan pada segmen III arah selatan, lahan parkir yang tersedia beragam, yaitu parkir *off street* dan *on street* pada bangunan komersial ruko. Titik pemberhentian transportasi umum berupa angkutan umum kota yang menyesuaikan dengan tempat tujuan penumpang, dan pada segmen ini terdapat Stasiun Kereta KRL Rawabuntu.

Lanskap

Lanskap yang akan dibahas berupa vegetasi dan *street furniture* sebagai berikut. Pepohonan yang ditanam di sepanjang bahu jalan pada segmen III ini berupa pohon trembesi dan pohon mahoni dengan masing-masing jarak antar pohonnya yaitu 2 meter pada lokasi tertentu. Diameter pohon ini memiliki lebar cukup besar, yaitu 4–5 meter, dengan ketinggian mencapai 30 meter. Vegetasi lainnya terdapat pula pada median jalan, yaitu berupa pohon trembesi dan beberapa tanaman hias lainnya. Namun, pada segmen III arah utara, di sepanjang jalur pejalan kaki tersedia tanaman hias dan pepohonan yang memiliki jarak tidak beraturan, hanya terdapat pada beberapa lokasi. Sedangkan pada segmen III arah selatan, terdapat tanaman hias pada beberapa lokasi saja di sepanjang jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki yang terdapat di segmen

III memiliki *street furniture* yang cukup lengkap pada kedua sisi jalan, seperti lampu jalan, *garden bench*, *bollard*, halte, serta terdapat *guiding block* untuk disabilitas, dan tempat sampah.

Aktivitas Pendukung

Aktivitas pendukung yang terbentuk pada segmen III koridor jalan objek studi berdasarkan kegiatan pengunjung yang melakukan kegiatan pada kawasan tersebut, koridor ini didominasi dengan tempat makan sehingga banyak pengunjung yang berdatangan, karena dekat juga dengan kawasan permukiman.

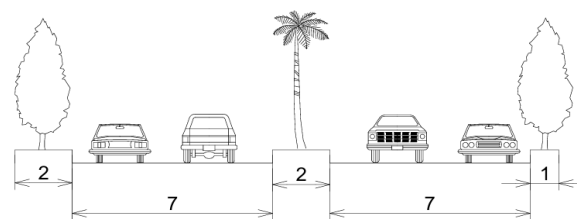
Segmen IV

Anatomi Fisik Koridor

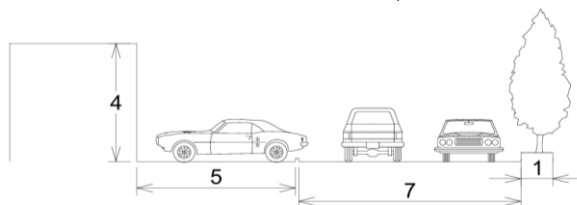
Anatomi fisik koridor jalan pada segmen IV terdiri dari jalan dan bangunan.

Jalan

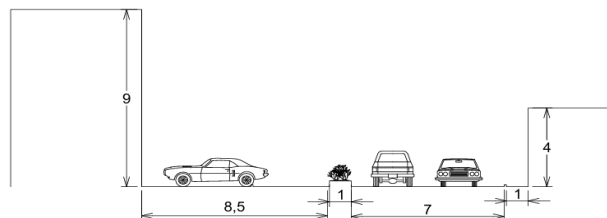
Jalan yang terdapat pada segmen IV, yaitu Jalan Buaran Raya, memiliki panjang 2,15 km, ROW sebesar 12–15 meter. Jalan ini memiliki dua jalur, masing-masing mempunyai dua lajur, dengan median 2 meter. Kemudian, jalan tersebut menyempit menjadi 7 meter, yaitu satu jalur, tetapi memiliki dua arah dan tidak ada median. Satu lajur pada segmen IV masing-masing sebesar 3,5 meter. Segmen ini tidak memiliki jalur khusus untuk sepeda.



Gambar 13. Potongan Jalan Pada Segmen IV A
Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 14. Potongan Jalan Pada Segmen IV B
Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 15. Potongan Jalan Pada Segmen IV C
Sumber: Olahan Penulis, 2024

Bangunan

Bangunan yang ada pada segmen IV koridor jalan ini terdapat perbedaan bentuk dan tinggi bangunan. Material bangunan belum sepenuhnya transparan. Halaman bangunan pada segmen IV umumnya digunakan sebagai parkir. Berikut ini beberapa tipe bangunan pada segmen IV.

Tabel 5. Tipe Bangunan Pada Segmen IV

Tipe	Karakteristik
A	1. Bangunan 1-2 lantai 2. Tidak memiliki lahan parkir (<i>on street</i>) sehingga memanfaatkan lahan dengan kapasitas yang sedikit (1-2 mobil) di depan bangunan/jalan 3. Tidak memiliki batas jalan
B	1. Bangunan 1-2 lantai 2. Memiliki lahan parkir terdapat kavling yang tersedia di depan bangunan (<i>off street</i>) 3. Tidak memiliki batas jalan
C	1. Bangunan 3-4 lantai 2. Memiliki lahan parkir kapasitas yang sedikit di depan bangunan 3. Tidak memiliki pembatas jalan

Sumber: Olahan Penulis, 2024



Gambar 16. Kondisi Tipe Bangunan Pada Segmen III

Sumber: Dokumentasi Penulis, 2024

Akses dan Sirkulasi

Pada segmen IV koridor jalan objek studi ini tidak memiliki *secondary road*. Segmen IV ini tidak memiliki aturan tertentu mengenai sirkulasi kendaraan, namun mengingat kondisi lebar jalan yang tersedia, pengguna kendaraan tidak bisa berhenti sembarangan. Oleh sebab itu, para pengguna kendaraan parkir pada lahan kosong yang tersedia pada beberapa lokasi di depan bangunan ruko. Jalan utama dapat langsung diakses menuju Bogor, Serpong, Muncul, dan Kota Pamulang. Sepanjang koridor tidak memiliki jalur pejalan kaki, penyeberangan berupa *zebra cross* yang belum mendukung penyandang disabilitas.

Elemen Pelengkap Koridor

Elemen pelengkap koridor pada segmen IV terdiri dari lahan parkir dan titik pemberhentian transportasi umum. Lahan parkir yang tersedia beragam, yaitu parkir *off street* dan memanfaatkan lahan depan bangunan pada bangunan komersial ruko, serta parkir *off street* yang terdapat pada restoran. Titik pemberhentian angkutan umum kota menyesuaikan tempat tujuan penumpang.

Lanskap

Lanskap yang akan dibahas berupa vegetasi dan *street furniture* sebagai berikut. Pepohonan yang terdapat di segmen IV hanya terdapat di beberapa lokasi saja, dan pada sisi lainnya hanya memanfaatkan peneduh jalan dari kebun yang rimbun sampai jalan. Karena jalan ini tidak memiliki median dan bangunan yang ada di sepanjang koridor, pepohonan yang tersedia hanya sedikit. Pada segmen ini tidak memiliki jalur pejalan kaki sehingga *street furniture* yang tersedia hanya berupa lampu jalan dan *signage*.

Aktivitas Pendukung

Pada segmen ini terdapat salah satu ruang terbuka hijau, yaitu Taman Kota BSD 2. Kondisi ruang terbuka hijau ini terawat dan luas, yaitu 69.834 m². Taman Kota BSD 2 dibuka setiap hari dari pukul 06.00–18.00 WIB. Fasilitas yang tersedia pada taman ini lengkap, mulai dari jalur untuk

berjalan kaki, *jogging track*, serta area untuk duduk-duduk, seperti tribun, gazebo, amfiteater, atau pendopo. Selain itu, ada pula taman yang bisa dimanfaatkan untuk bermain *skateboard*. Di taman kota ini terdapat juga beberapa alat dan fasilitas permainan yang bisa disewa, seperti ATV, kuda tunggang, sepeda air, kereta mini, dan odong-odong.

Rangkuman Karakteristik Empat Segmen pada Koridor Jalan Pahlawan Seribu, Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo, Jalan Raya Rawabuntu, dan Jalan Buaran Raya adalah sebagai berikut, Sepanjang koridor jalan ini merupakan koridor penting yang digunakan sebagai jalan utama di Kota Tangerang Selatan. Keempat koridor memiliki karakteristik yang berbeda, terutama pada koridor segmen 4 yang memiliki ROW jalan yang kecil, sebesar 7–16 m, dibandingkan dengan ketiga koridor lainnya yang memiliki ROW jalan kurang lebih 30 m. Pada keempat segmen cenderung memiliki tipe bangunan yang bervariasi, yaitu ruko 1–3 lantai, perkantoran, *mall*, dan restoran. Umumnya, akses dan sirkulasi pada segmen 1–3 memiliki banyak jalan alternatif atau *secondary road* yang dapat digunakan, sedangkan pada segmen 4 terbatas. Ketersediaan elemen pelengkap koridor cukup memadai pada koridor segmen 3, yaitu *garden bench*, *bollard*, *signage*, lampu jalan, tempat sampah, halte, *guiding block*, dan vegetasi, karena memiliki jalur pejalan kaki. Sedangkan pada koridor jalan lainnya hanya berupa *signage*, lampu jalan, dan vegetasi.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Kondisi fisik di koridor Jalan Pahlawan Seribu, Jalan Kapten Soebianto Djojohadikusumo, Jalan Raya Rawabuntu, dan Jalan Buaran Raya belum sepenuhnya terpenuhi karena setiap segmen memiliki karakteristik yang berbeda, terutama jalur pejalan kaki dan halaman bangunan yang perlu perhatian lebih dalam menyediakan lahan untuk parkir. Aturan khusus bagi kendaraan tidak diterapkan, kecuali untuk transportasi umum yang diatur berdasarkan rute. Titik pemberhentian umum cukup tersedia di segmen I dan II, namun masih terbatas di segmen lainnya. Tipe parkir bervariasi, namun beberapa kendaraan parkir di halaman bangunan dan jalur pejalan kaki. Segmen III memiliki *street furniture* terlengkap yang memenuhi standar jalur pejalan kaki. Vegetasi cukup ideal di median jalan, namun belum merata di jalur pejalan kaki. Ruang terbuka publik hanya tersedia di segmen III, yaitu Taman Kota.

Saran

Perlunya perbaikan dan penambahan fasilitas pada jalur pejalan kaki dan halaman bangunan untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan. Perlu diterapkan aturan khusus untuk kendaraan, terutama di area dengan lalu lintas padat, guna menghindari parkir sembarangan di jalur pejalan kaki. Titik pemberhentian transportasi umum sebaiknya diperluas ke segmen lain yang belum memadai. *Street furniture* perlu ditambahkan dan disesuaikan dengan standar di seluruh segmen untuk menciptakan keseragaman antar koridor. Selain itu, vegetasi di jalur pejalan kaki harus ditingkatkan, serta aktivitas pendukung di tiap segmen yang berbeda-beda akan membentuk atmosfer yang memberikan ciri khas dan daya tarik masing-masing pada kawasan tersebut.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih juga disampaikan kepada Dinas Cipta Karya Tata Ruang Kota Tangerang Selatan, Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan, Dinas Sumber Daya Air, Bina Marga, dan Bina Konstruksi Kota Tangerang Selatan atas data yang diperlukan dalam penyusunan penelitian ini.

REFERENSI

- Ellis, G., & Carlson, K. (2012). *Measuring Walkability: Methods and Applications*. Routledge.
- Institute for Transportation and Development Policy. (2016). *Pedestrian Infrastructure: The Urban Footprint*. ITDP.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia. (2023). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia.
- Letaher, J., et al. (2011). Global Walkability Index. Issue 1, Halaman 1-20.
- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold, diunduh dari <https://www.scirp.org/reference/referencespapers?referenceid=1131926>
- Spreiregen, P. D. (1965). *Urban design: The architecture of towns and cities*. New York, NY: McGraw-Hill.

