

BAB IV PEMBAHASAN

4.1 Kondisi Eksisting Kecamatan Labang

Kecamatan Labang terletak diujung Selatan Kabupaten Bangkalan ataupun Pulau Madura, yang berbatasan langsung dengan Selat Madura. Kecamatan Labang memiliki luas wilayah 3.523 Ha. Kecamatan Labang terdiri dari 13 desa/kelurahan, sedangkan batas administrasi Kecamatan Labang adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kecamatan Tragah
- Sebelah Timur : Kecamatan Kwanyar
- Sebelah Selatan : Selat Madura
- Sebelah Barat : Kecamatan Kamal

Tabel 4.1 Banyaknya Desa Dan Luas Wilayah Kecamatan Labang

Nama Desa		Luas Area (Km ²)
❖ Desa Kesek	❖ Desa Morkepek	35,23
❖ Desa Pangpong	❖ Desa Labang	
❖ Desa Sukolilo Barat	❖ Desa Jukong	
❖ Desa Sukolilo Timur	❖ Desa Sendang Laok	
❖ Desa Bunajih	❖ Desa Sendang Daya	
❖ Desa Beringin	❖ Desa Petapan	
❖ Desa Ba'Engas		

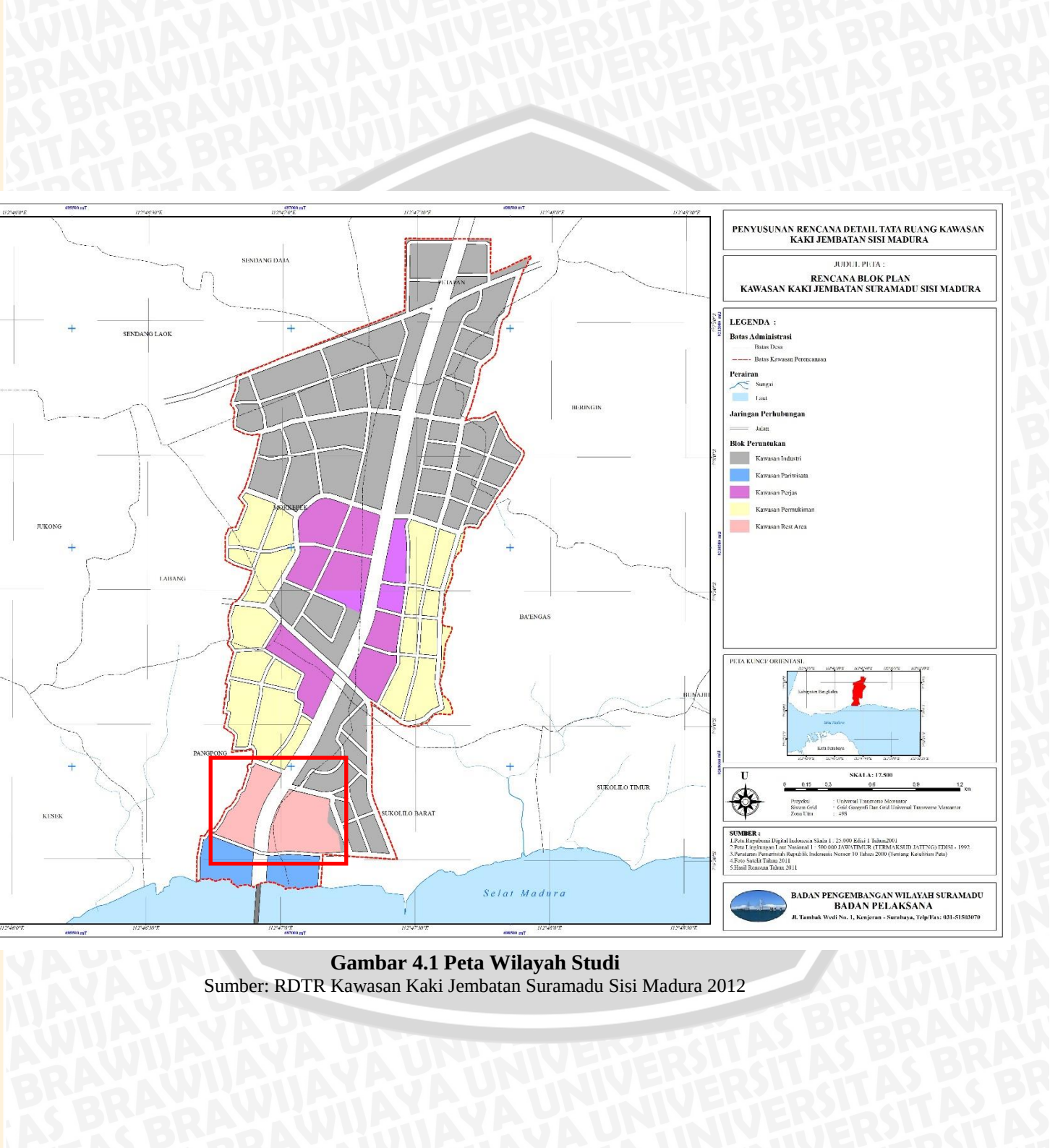
Sumber : Profil Kecamatan Kabupaten Bangkalan, 2007

4.2 Kondisi Eksisting Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura

4.2.1 Kondisi Geografis Dan Administratif KKJS SM

Berdasarkan RDTR KKJS SM (2012), secara geografis wilayah perencanaan Kawasan Kaki Jembatan Suramadu memiliki luas 583,71 Ha. Wilayah perencanaan terletak pada 7° 7' 10" sampai 7° 9' 40" Lintang Selatan dan 112° 46' 40" sampai 112° 47' 55" Bujur Timur. Secara administratif, letak wilayah perencanaan Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura (KKJS SM) terdapat di dalam 8 (delapan) wilayah administrasi desa di Kecamatan Labang, Kabupaten Bangkalan-Provinsi Jawa Timur, yaitu terdiri dari Desa Sukolilo Barat, Desa Pangpong, Desa Labang, Desa Morkepek, Desa Ba'engas, Desa Sendang Daya, Desa Sendang Laok, dan Desa Petapan. Adapun batas-batas wilayah perencanaan KKJS SM adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kecamatan Tragah/Kecamatan Socah;
- Sebelah Selatan : Selat Madura;
- Sebelah Barat : Desa Jukong dan Desa Kesek (Kecamatan Labang);
- Sebelah Timur : Desa Sukolilo Timur dan Desa Bunajih (Kecamatan Labang).



Sumber: RDTR Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura 2012

4.2.2 Kondisi Fisik Dasar KKJS SM

A. Topografi

Wilayah perencanaan memiliki topografi/kelerengan 0-5%, 5-10% dan >10% dan berada pada ketinggian yang bervariasi yaitu antara 5-25 meter dpl.

Tabel 4.2 Luas Kemiringan Lahan di KKJS Sisi Madura

No.	Kemiringan Lahan	Hektar	Ketinggian	Hektar
1.	0 - 5 %	313.663	> 44 dpl	128.721
2.	5 - 10 %	78.645	0 - 22 dpl	5.361
3.	> 10 %	191.423	> 44 dpl	0.971
			34 - 44 dpl	349.142
			23 - 33 dpl	24.216
Jumlah		583.731		583.731

Sumber : Bappeda Bangkalan, 2010

B. Geologi

Struktur geologi dan jenis batuan yang terdapat di wilayah perencanaan (RDTR KKJS SM, 2012) diantaranya adalah:

1. Alluvium (Qa), dengan susunan batuan krakal, krikil, pasir, lempung dan pecahan cangkang fosil setempat, digunakan oleh masyarakat Madura untuk kegiatan persawahan.
2. Formasi Pamekasan (Qpp), Batu pasir coklat kemerahan, bercak-bercak kelabu, lunak, berbutir kasar, batu lempung kelabu, mengandung pecahan cangkang moluska, kongkomerat, komponen utama batu gamping, terpilah buruk, lunak.
3. Formasi Madura (Tmpm), bagian atas batu gamping terumbu putih, pejal berongga halus. Bagian bawah batu gamping kapuran, sangat ringan, agak keras, putih kekuningan, pejal setempat berlapis buruk. Digunakan oleh masyarakat Madura untuk kegiatan tegalan.

C. Jenis Tanah

Berdasarkan RDTR KKJS SM (2012), jenis tanah yang terdapat pada wilayah perencanaan didominasi oleh jenis tanah aluvial kecoklatan dan/atau litosol yang terdapat di bagian selatan wilayah perencanaan yang cocok untuk kegiatan pertanian atau perkebunan. Selain jenis tanah alluvial kecoklatan/litosol di wilayah perencanaan juga terdapat jenis tanah Komplek Mediteran merah dan Litosol. Jenis tanah yang terdapat di kawasan perencanaan memiliki tingkat kedalaman yang bervariasi, mulai dari 10 cm hingga di atas 90 cm.

D. Klimatologi

Berdasarkan RDTR KKJS SM (2012), keadaan iklim di Kabupaten Bangkalan dan khususnya KKJS Sisi Madura termasuk kedalam iklim Tropika yang dipengaruhi

oleh perubahan arah angin dan curah hujan. Pada Bulan Juni-Bulan Oktober bertiup angin tenggara dengan kecepatan rata-rata antara 4-6 m/dt. Hal ini menandakan bahwa angin di kawasan pesisir Kabupaten Bangkalan tidak berhembus kencang. Untuk tekanan udara di Kabupaten Bangkalan relatif tetap yaitu berkisar 1.011,97 atmosfer dan kelembabannya 70-80% atau kelembaban rata-rata 67,6%. Kondisi curah hujan di wilayah perencanaan Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura tidak jauh berbeda dengan iklim di Kabupaten Bangkalan. Jumlah bulan hujan 7 Bulan dan Jumlah bulan kering 5 bulan dengan rata-rata suhu harian 29 °C, rata-rata suhu siang 34 °C dan rata-rata suhu malam = 22 °C.

E. Hidrologi

Berdasarkan RDTR KKJS SM (2012), di wilayah bagian Selatan Kecamatan Labang terdapat beberapa sungai kecil di Desa Kesek, Pangpong dan perbatasan antara Desa Sukolilo Barat dan Desa Sukolilo Timur. Pada umumnya sungai kecil ini sebagai saluran pembuang air hujan yang bermuara ke Selat Madura. Dengan kedalaman air tanah antara 20-60 meter. Cadangan sumberdaya air di kawasan perencanaan ini termasuk dalam kategori cadangan air dangkal dengan kandungan air sedang dan terdapat pada tanah yang sebagian besar berupa batu pasir dan lempung serta batu gamping. Sehingga upaya meningkatkan ketersediaan cadangan air terutama air permukaan sangat diperlukan, yaitu dalam bentuk peranan pengaturan peruntukan penggunaan tanah yang tepat.

F. Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan wilayah perencanaan Kaki Jembatan Suramadu didominasi oleh pertanian lahan basah (sawah tadah hujan) dan pertanian lahan kering (tegalan dan perkebunan/ladang dengan jenis tanaman jagung, ubi jalar dan kacang tanah) sebesar 35,59 %, dengan luas 205,249 Ha.

Tabel 4.3 Penggunaan Lahan Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura Tahun 2011

No.	Penggunaan Lahan	Luas	Prosentase (%)
1	Sawah	205,249	35,59
2	Jalan	7,788	1,35
3	Kebun	62,921	10,91
4	Perdagangan Dan Jasa	3,577	0,62
5	Permukiman	61,145	10,60
6	Tegalan	201,122	34,87
7	Tanah Kosong	34,958	6,06
Jumlah		576,760	100

Sumber: Peta Rupa Bumi Indonesia (RBI) Skala dan peta citra, 2006-2007

4.3 Kondisi Eksisting Kawasan Pedagang Kaki Lima

4.3.1 Pedagang

Adanya Jembatan Suramadu telah memicu peningkatan aktivitas perekonomian khususnya bagi masyarakat sekitar di Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura. Hal ini ditunjukkan dengan adanya kegiatan Pedagang Kaki Lima (PKL) yang sampai saat ini telah mencapai 690 PKL. Barang yang dijual sangat bermacam-macam diantaranya yaitu makanan dan minuman, jajanan ringan, souvenir, kaos khas madura, batik madura, majalah dan koran, serta buah-buahan. Sarana perdagangan di kawasan PKL memiliki ukuran $\pm 5 \times 7$ meter serta berkonstruksi semi permanen dengan perkerasan berupa bambu dan semen, dinding yang terbuat dari anyaman bambu dan atap berupa seng.



Gambar 4.2 Kondisi Eksisting Pedagang Kaki Lima

4.3.2 Aksesibilitas

Lokasi eksisting kawasan PKL yang terletak di sepanjang tepi jalan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura membuat kawasan ini sangat strategis serta mudah dicapai dan dijangkau baik dari Madura ataupun Surabaya.



Gambar 4.3 Kondisi Eksisting Aksesibilitas pada Kawasan PKL

4.3.3 Sirkulasi

Jalan akses tol utama ini memiliki lebar ± 40 meter dengan kondisi yang sangat baik serta perkerasan dari aspal hotmix. Fasilitas jalur pejalan kaki pada kawasan ini belum memadai, pengunjung hanya memanfaatkan tepi jalan dengan perkerasan berupa tanah sebagai prasarana sirkulasi.



Gambar 4.4 Kondisi Eksisting Sirkulasi

4.3.4 Parkir

Fasilitas lahan parkir yang terdapat pada kawasan PKL hanya memakai bahu jalan yang perkerasannya berupa tanah. Kapasitas lahan parkir yang ada belum mencukupi kebutuhan parkir para pengunjung.



Gambar 4.5 Kondisi Eksisting Lokasi Parkir

4.3.5 Taman

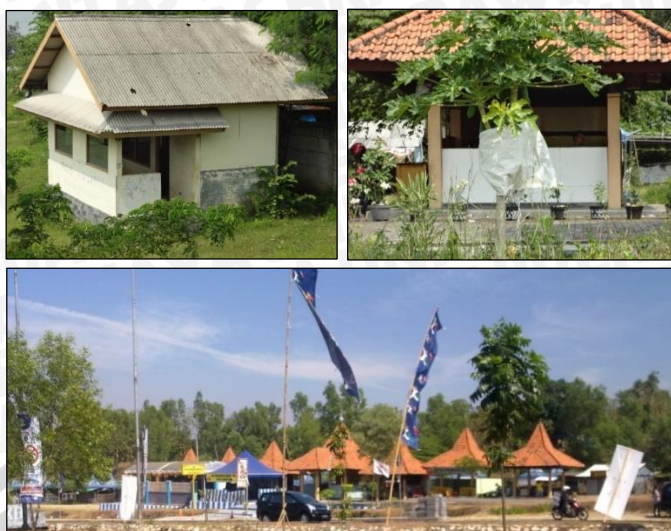
Lokasi taman berada pada pinggir laut sehingga kurang tepat dan kurang sesuai dengan kebutuhan. Luasnya sekitar 200 meter² kurang mencukupi kebutuhan pengguna jalan tol, selain itu kondisinya yang tidak terawat dan kurang terpelihara membuat taman ini menjadi tidak berfungsi.



Gambar 4.6 Kondisi Eksisting Taman

4.3.6 Pos Keamanan

Fasilitas pos keamanan pada kawasan PKL terdapat di dua lokasi, yaitu di pinggir pantai dan di tempat istirahat bagi pengguna jalan. Namun kondisi pos keamanan tersebut kurang layak, pos keamanan yang terletak di pinggir pantai telah terbengkalai karena tidak pernah digunakan sedangkan pos keamanan yang digunakan terletak di tempat istirahat sehingga tidak sesuai dengan fungsinya.



Gambar 4.7 Kondisi Eksisting Pos Keamanan

4.3.7 Peribadatan

Lokasi sarana peribadatan pada kawasan PKL terletak di fasilitas peristirahatan yang ada pada Kaki Jembatan Suramadu dengan ukuran bangunan $\pm 6 \times 6$ meter. Kondisinya yang tidak terawat dan kurang terpelihara membuat sarana ini tidak berfungsi dengan seharusnya, mengingat fasilitas ini merupakan satu-satunya pada kawasan ini.



Gambar 4.8 Kondisi Eksisting Sarana Peribadatan

4.3.8 Toilet

Lokasi toilet umum terletak di bagian belakang pedagang kaki lima namun hanya beberapa PKL yang memiliki toilet sendiri sehingga jumlahnya sangat minim. Toilet yang disediakan oleh PKL kondisinya kurang layak karena berkonstruksi non permanen. Sedangkan toilet umum yang disediakan dari Pemerintah berada pada kawasan taman dengan kondisi permanen yang cukup bagus dan layak, namun tidak digunakan oleh pengunjung karena lokasinya yang kurang strategis dan kurang terawat.



Gambar 4.9 Kondisi Eksisting Toilet

4.3.9 Fasilitas Beristirahat

Fasilitas beristirahat yang terdapat pada kawasan PKL kinerjanya belum maksimal dan tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Pengguna jalan atau pengunjung PKL hanya dapat beristirahat di warung-warung, sedangkan sarana istirahat yang ada tidak dipergunakan dan dirawat oleh pemerintah serta telah beralih fungsi menjadi pos keamanan. Masih kurangnya fasilitas tempat duduk menjadi masalah tersendiri karena belum adanya fasilitas tempat duduk yang disediakan untuk umum, hanya terdapat fasilitas yang disediakan oleh pedagang di sekitar lapaknya.



Gambar 4.10 Kondisi Eksisting Fasilitas Beristirahat

4.3.10 Tempat Sampah

Belum adanya tempat sampah umum mengakibatkan pedagang berinisiatif mengadakan tempat sampah pribadi di setiap lapak PKL. Hal ini mengakibatkan pengunjung membuang sampah sembarangan sehingga terkesan kotor. Sampah dari para pedagang kaki lima hanya dikumpulkan lalu dibakar dan ada juga yang hanya dibuang begitu saja.



Gambar 4.11 Kondisi Eksisting Tempat Sampah

4.3.11 Utilitas

Jaringan utilitas pada tapak eksisting pedagang kaki lima terdiri dari jaringan listrik, drainase. Jaringan listrik yang terdapat pada kawasan pedagang kaki lima didapat dari sambungan SUTET, SUTT yang melewati kawasan tersebut. Saluran drainase pada kawasan pedagang kaki lima belum tersedia sehingga aliran air atau saluran pembuangan air yang ada hanya berupa drainase alami.



Gambar 4.12 Kondisi Eksisting Jaringan Listrik



Gambar 4.13 Kondisi Eksisting Drainase Alami



Gambar 4.14 Peta Kondisi Eksisting PKL

4.4 Analisis Tapak

Kawasan perencanaan wilayah studi berada di Kaki Jembatan Tol Suramadu Sisi Madura Kabupaten Bangkalan, tepatnya di sepanjang koridor jalur jalan akses Jembatan Tol Suramadu sisi Madura. Lokasi yang berada di kawasan pesisir ini memiliki luasan sekitar 40 hektar. Sekitar 15 hektar di sisi Barat jalur jalan dan sekitar 25 hektar di sisi Timur jalur jalan akses Jembatan Tol Suramadu.

4.4.1 Tautan Lingkungan

A. Tata Guna Lahan

Pemanfaatan lahan pada sisi Barat kawasan perencanaan umumnya merupakan lahan perladangan yang relatif datar, sebagian besar masih berupa tegalan tetapi ada juga yang dimanfaatkan sebagai perladangan dan permukiman. Sedangkan penggunaan lahan di sisi Timur digunakan oleh warga sekitar untuk dijadikan lahan untuk bercocok tanam, khususnya di bagian tengah kawasan, sebagian besar guna lahan pada wilayah ini merupakan tegalan dan lahan bekas galian. Kegiatan penggalian batu justru menjadi salah satu kegiatan yang bisa ditemui aktif berlangsung di sisi Utara kawasan perencanaan. Sisa kegiatan penggalian batu telah menyisakan area cekungan yang cukup dalam di bagian tengah kawasan perencanaan. Di sisi Selatan, lahan yang berbatasan dengan jalan lingkungan dijadikan kawasan permukiman informal. Permukiman yang ada jauh lebih ke dalam kawasan perencanaan dibangun berkelompok tanpa batas fisik yang jelas. Umumnya berupa bangunan permanen dan semi permanen. Ini menjadi ciri dari permukiman masyarakat tradisional yang bersifat komunal. Permukiman yang ada di pinggir jalan berupa bangunan permanen yang cukup megah dan mempunyai batas persil yang jelas, berbeda dengan perkampungan di dalam kawasan perencanaan.

Sedangkan untuk guna lahan di sekitar kawasan tidak jauh beda dengan kawasan perencanaan, adapun guna lahan di sekitar kawasan perencanaan sebagai berikut.

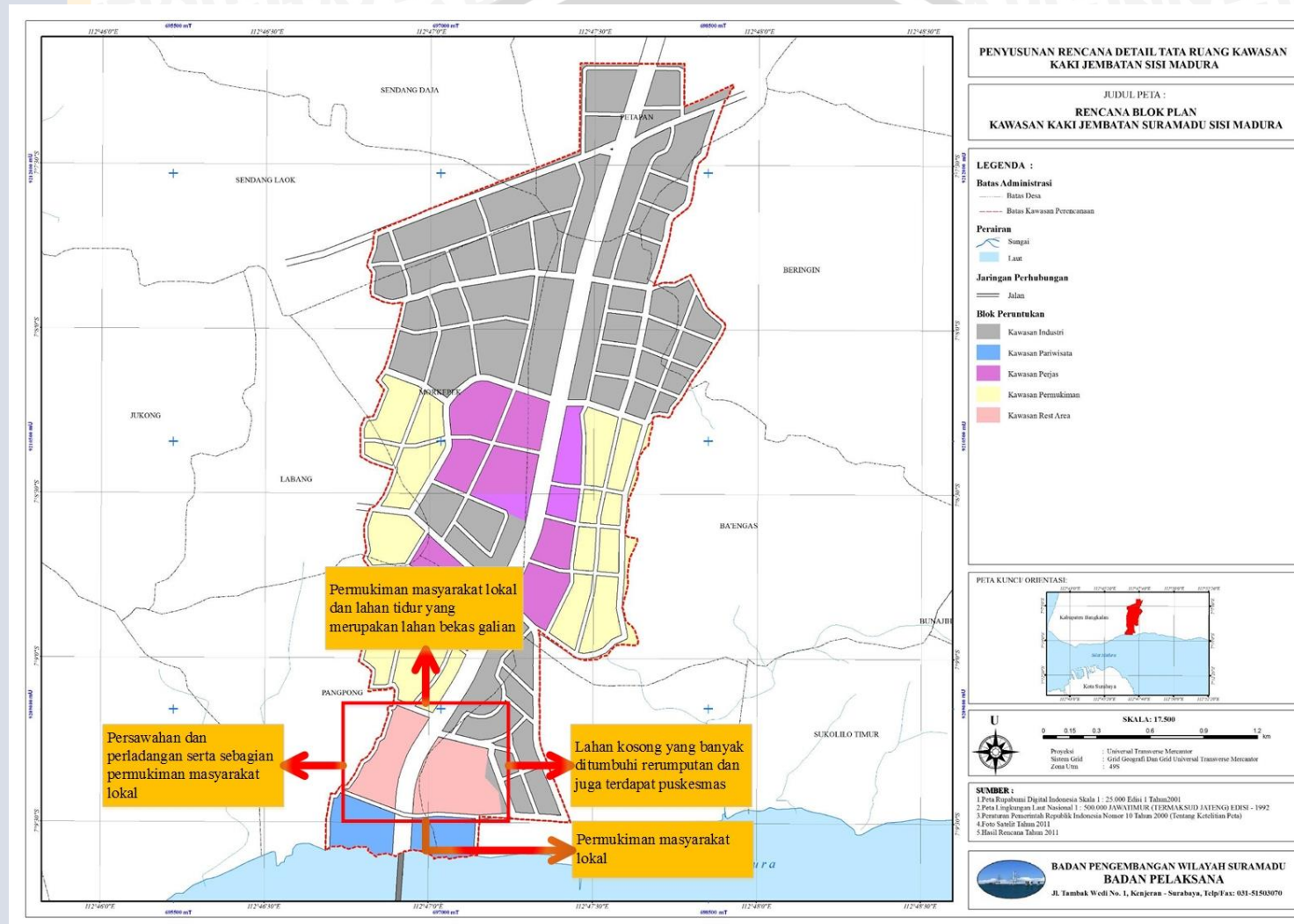
- Sebelah Utara : permukiman masyarakat lokal dan lahan tidur yang merupakan lahan bekas galian
- Sebelah Selatan : permukiman masyarakat lokal
- Sebelah Barat : persawahan dan perladangan serta sebagian permukiman masyarakat lokal
- Sebelah Timur : lahan kosong yang banyak ditumbuhi rerumputan dan juga terdapat puskesmas

B. Tata Wilayah

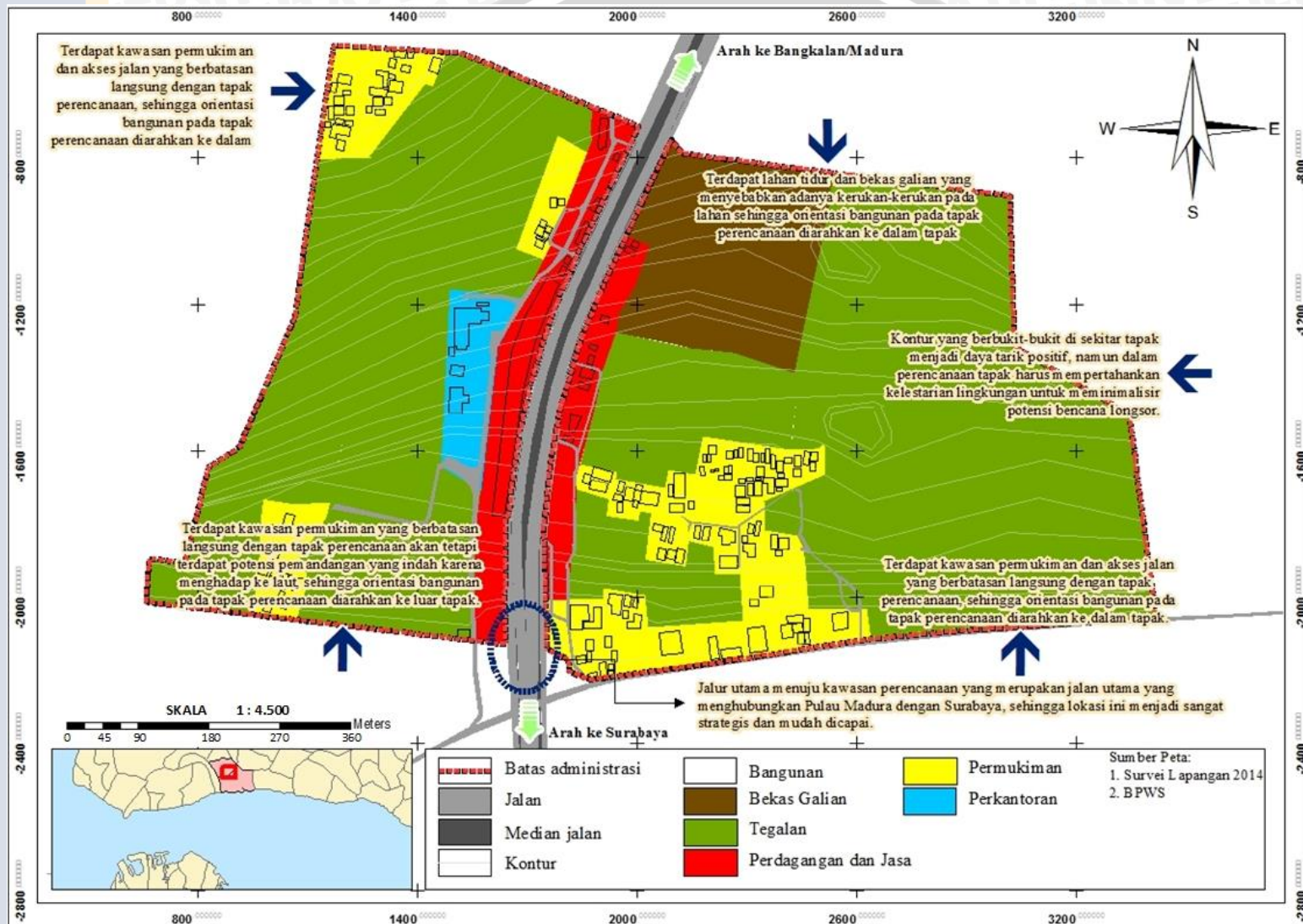
Gambaran batas-batas wilayah perencanaan aktivitas penunjang di Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura adalah sebagai berikut:

1. Kawasan Perencanaan di sisi Barat Jalur Jalan
 - Sebelah Utara : permukiman masyarakat lokal
 - Sebelah Timur : koridor jalan akses Jembatan Tol Suramadu - Madura
 - Sebelah Selatan : jalur jalan lingkungan dan permukiman informal
 - Sebelah Barat : didominasi oleh lahan perladangan dan sedikit permukiman penduduk
2. Kawasan Perencanaan di sisi Timur Jalur Jalan
 - Sebelah Utara : lahan tidur dan bekas galian
 - Sebelah Timur : lahan kosong yang ditumbuhi rerumputan
 - Sebelah Selatan : jalur jalan lingkungan dan permukiman informal
 - Sebelah Barat : koridor jalan akses Jembatan Tol Suramadu - Madura

Tapak perencanaan ini memiliki lokasi yang strategis karena terletak di akses jalan tol Jembatan Suramadu sehingga mudah diakses dari Kota Surabaya dan Kabupaten Bangkalan. Lingkungan yang terdapat di sekitar tapak perencanaan masih sangat alami dengan guna lahan berupa perladangan, permukiman, kawasan militer, perkantoran dan sarana kesehatan. Kontur pada sisi Timur tapak perencanaan berbukit-bukit serta ada lahan bekas galian, sedangkan kontur pada barat tapak perencanaan tergolong landai dan rata. Oleh karena itu perencanaan yang akan dibuat harus memperhatikan kelestarian lingkungan yang ada pada sekitar tapak perencanaan untuk meminimalisir potensi kerusakan lingkungan.



Gambar 4.15 Peta Guna Lahan di Sekitar Wilayah Perencanaan



Gambar 4.16 Peta Analisis Tautan Lingkungan pada Wilayah Perencanaan

4.4.2 Keistimewaan Fisik Alamiah

A. Iklim

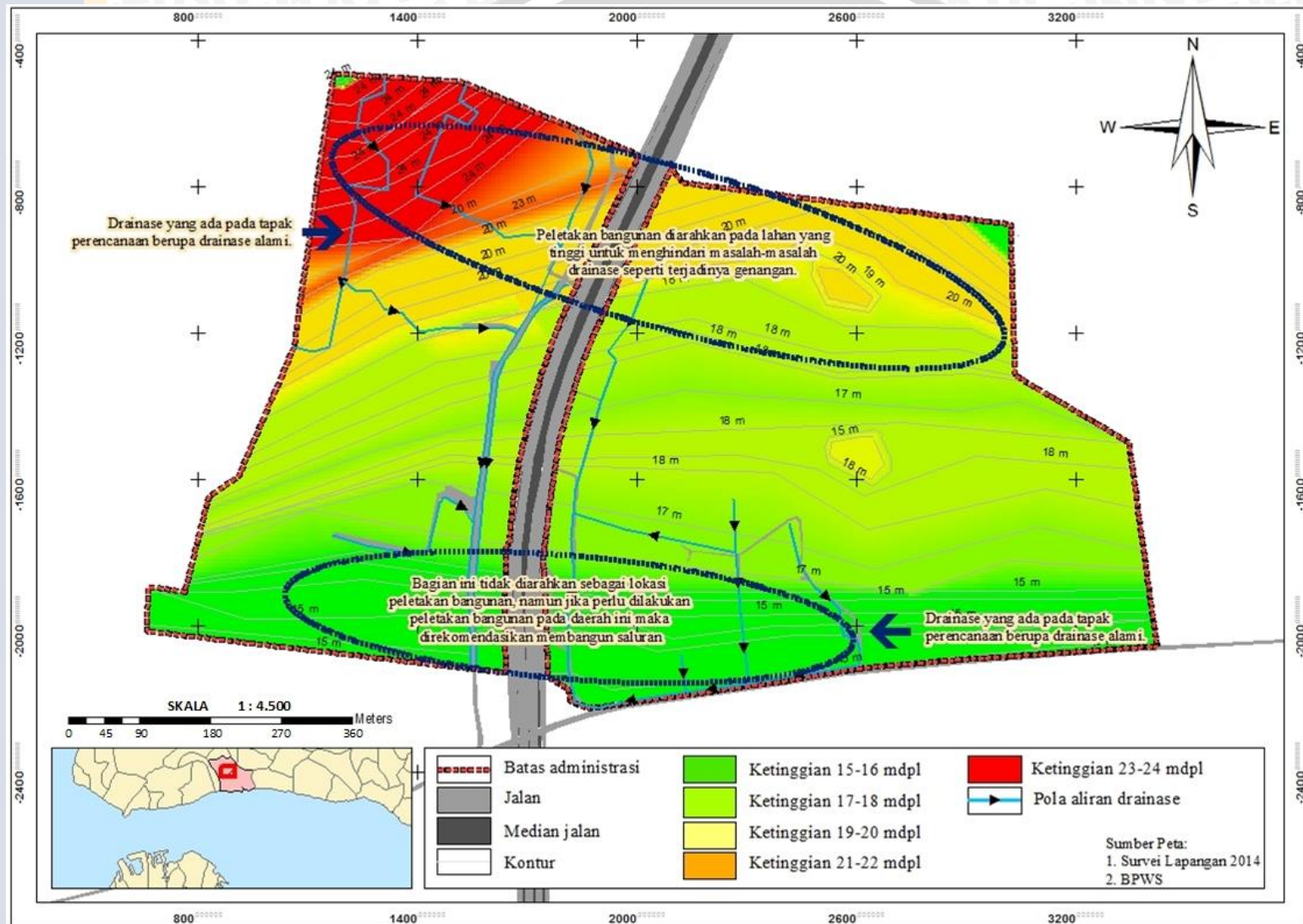
Keadaan iklim di kawasan tapak perencanaan termasuk iklim tropika yang dipengaruhi oleh perubahan arah angin dan curah hujan. Pada Bulan Juni-Bulan Oktober bertiup angin tenggara dengan kecepatan rata-rata antara 4-6 m/dt. Hal ini menandakan bahwa angin di kawasan pesisir Kabupaten Bangkalan tidak berhembus kencang. Untuk tekanan udara di Kabupaten Bangkalan relatif tetap yaitu berkisar 1.011,97 atmosfer dan kelembabannya 70-80% atau kelembaban rata-rata 67,6%. Jumlah bulan hujan 7 bulan dan jumlah bulan kering 5 bulan dengan rata-rata suhu harian 29°C, rata-rata suhu siang 34°C dan rata-rata suhu malam 22°C. Udara yang cenderung panas sepanjang tahun dengan kelembaban yang tinggi menyebabkan aliran udara (angin) pada wilayah perencanaan menyejukkan.

B. Kontur

Lahan tapak yang ada di kawasan perencanaan bagian Barat secara umum merupakan lahan yang sudah diolah oleh warga untuk dijadikan lahan tegalan. Kawasan ini sangat potensial untuk dijadikan lahan terbangun, karena topografi yang relatif datar. Kawasan ini berada lebih tinggi dari jalur jalan akses Jembatan Tol Suramadu. Sedangkan lahan yang ada di kawasan tapak perencanaan bagian Timur mempunyai kondisi kontur yang lebih menarik dibandingkan kawasan *rest area* di sisi Barat. Lahan pada bagian Timur yang memiliki kontur bergelombang, mulai dari berbentuk punggung dataran lebih tinggi, cekungan lahan yang menurun dan bahkan ada cekungan dalam. Kondisi tapak perencanaan pada bagian Timur relatif bergelombang dan cekung akibat dari sisa kegiatan penggalian batu kapur. Keunikan topografi lahan ini sangat potensial untuk diolah menjadi elemen lansekap yang mampu membentuk pola meruang yang menarik.

C. Pola Drainase

Untuk drainase pada tapak rencana menggunakan drainase alami yaitu mengikuti kontur atau ketinggian, yang mengalir ke arah Selatan atau laut. Pembuangan limbah cair bagi kegiatan budidaya pada kawasan tapak perencanaan dilakukan pada sawah-sawah ataupun tegalan. Sedangkan saluran drainase buatan hanya terdapat di jalan utama akses Tol Jembatan Suramadu. Untuk lahan yang masih kosong pada wilayah perencanaan berpotensi sebagai daerah resapan agar tidak terjadi genangan.



Gambar 4.17 Peta Analisis Kontur dan Pola Drainase pada Wilayah Perencanaan

D. Vegetasi

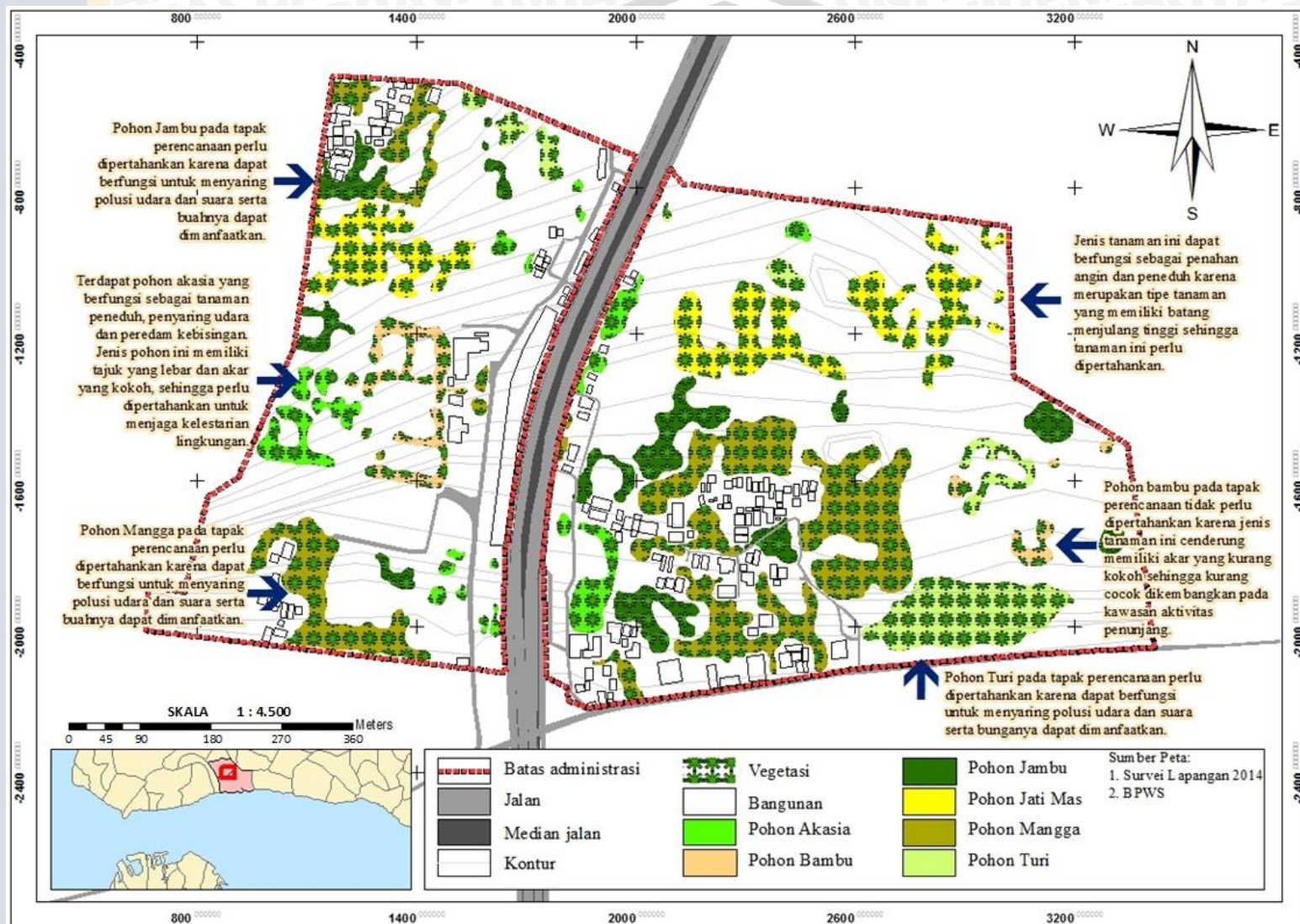
Jenis vegetasi yang banyak ditemui di wilayah tapak perencanaan diantaranya pohon mangga, pohon akasia, pohon jati mas, pohon turi, pohon bambu, pohon jambu, serta beberapa jenis pohon lain yang tidak terlalu signifikan tetapi dapat tumbuh subur. Kekhasan ini juga tentunya dipengaruhi jenis tanah dan iklim setempat. Adanya pepohonan dengan fungsi peneduh di wilayah tapak perencanaan sudah sangat tepat karena dapat menciptakan iklim mikro yang bersahabat dan mereduksi sinar matahari langsung terhadap kawasan yang akan direncanakan.

4.4.3 Sirkulasi

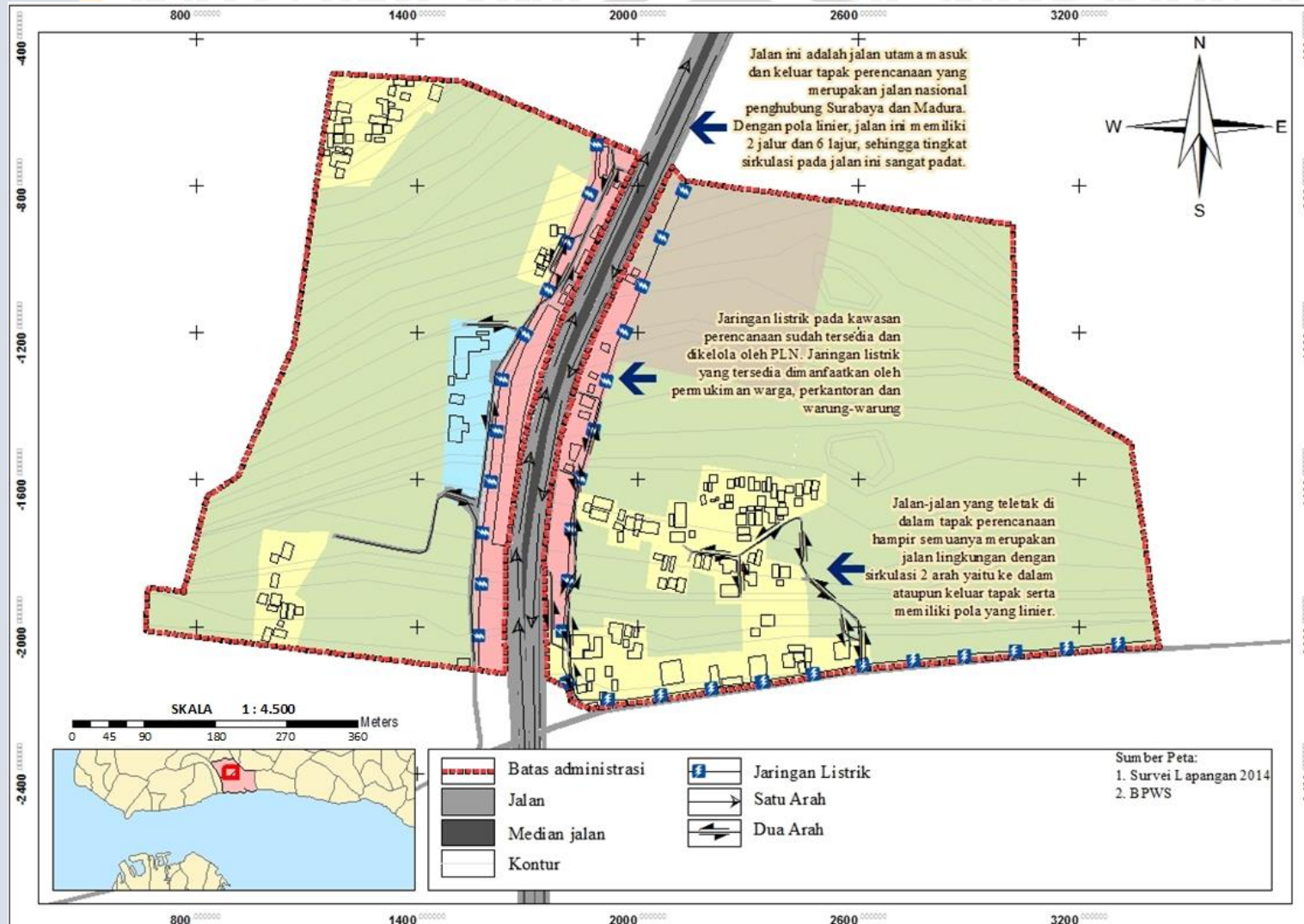
Untuk menuju kawasan perencanaan hanya terdapat satu jalan utama yaitu melewati akses jalan Tol Suramadu, kondisi jalan yang sangat baik dengan perkerasan aspal hotmix dan lebar jalan yang cukup memadai menjadi keuntungan tersendiri. Jalan tol Jembatan Suramadu merupakan jalan utama menuju Pulau Madura dengan menggunakan jalur darat sehingga lokasinya sangat strategis dan aksesibilitasnya sangat baik. Sirkulasi kendaraan pada tapak perencanaan dilakukan pada jalan-jalan lingkungan yang terdapat pada tapak. Jalan lingkungan pada wilayah ini memiliki perkerasan berupa batu dan tanah. Jalan ini banyak dilalui oleh sepeda motor yang akan menuju perkampungan warga maupun tegalan serta digunakan untuk mengakses jalan menuju jembatan layang yang ada pada tapak.

4.4.4 Jaringan Utilitas

Jaringan listrik pada tapak kawasan perencanaan sudah tersedia yaitu berupa jaringan SUTET dan SUTT oleh karena itu perlu adanya ketentuan khusus pembangunan jaringan listrik, dimana berdasarkan Permen PU No.5 Tahun 2008 dalam pengembangan jaringan listrik khususnya untuk pengembangan jaringan SUTT dan SUTET diperlukan sempadan pada sekitar jaringan yaitu sekitar 20 meter pada setiap sisi tiang listrik untuk mencegah terjadinya gangguan kesehatan bagi masyarakat sekitar. Letak dari jaringan ini berada tepat di dalam kawasan perencanaan serta dikelola oleh PLN. Jaringan listrik yang tersedia dimanfaatkan oleh permukiman warga, perkantoran dan warung-warung.



Gambar 4.18 Peta Analisis Vegetasi pada Wilayah Perencanaan



Gambar 4.19 Peta Analisis Sirkulasi dan Utilitas pada Wilayah Perencanaan

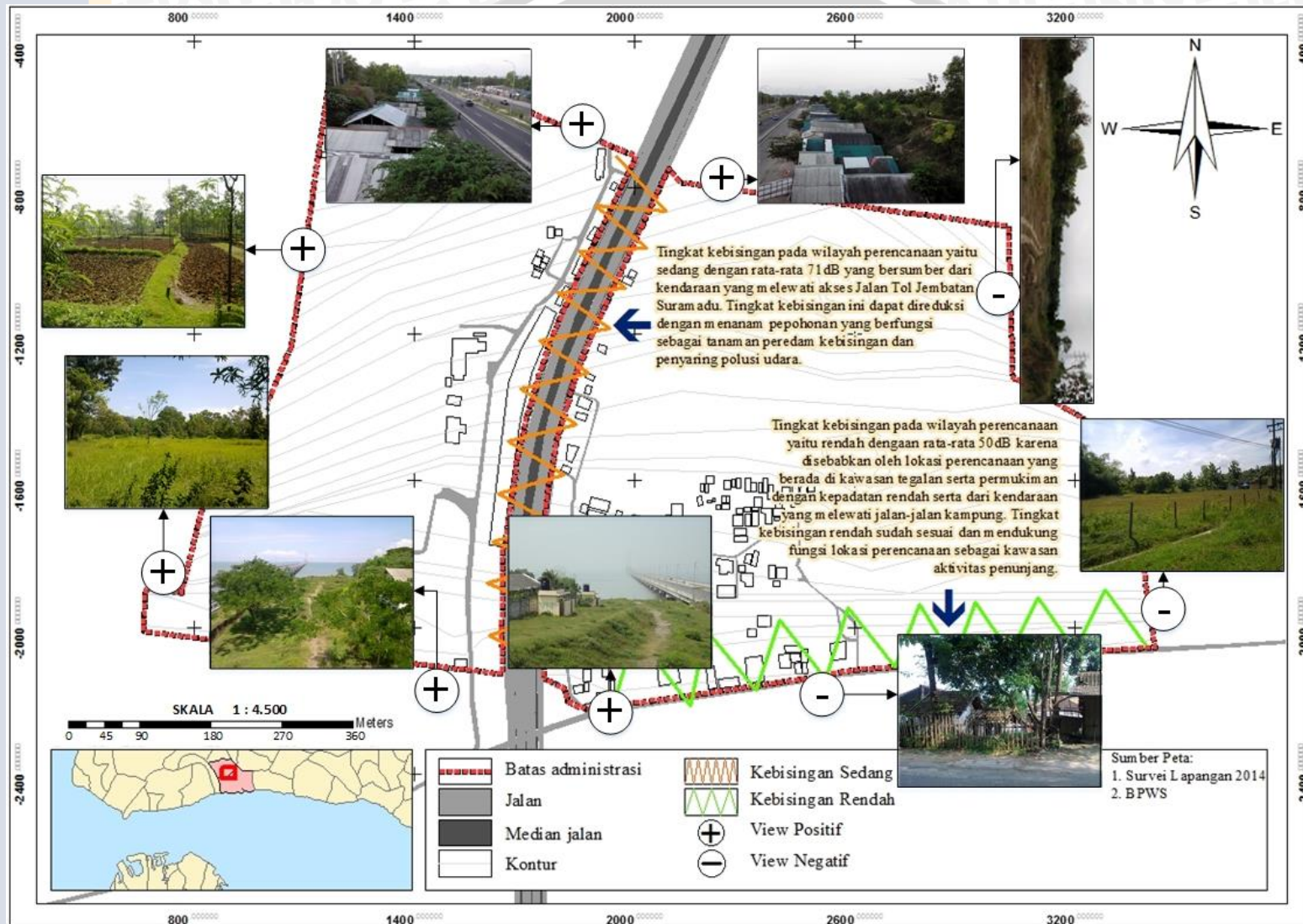
4.4.5 Panca Indera

A. View

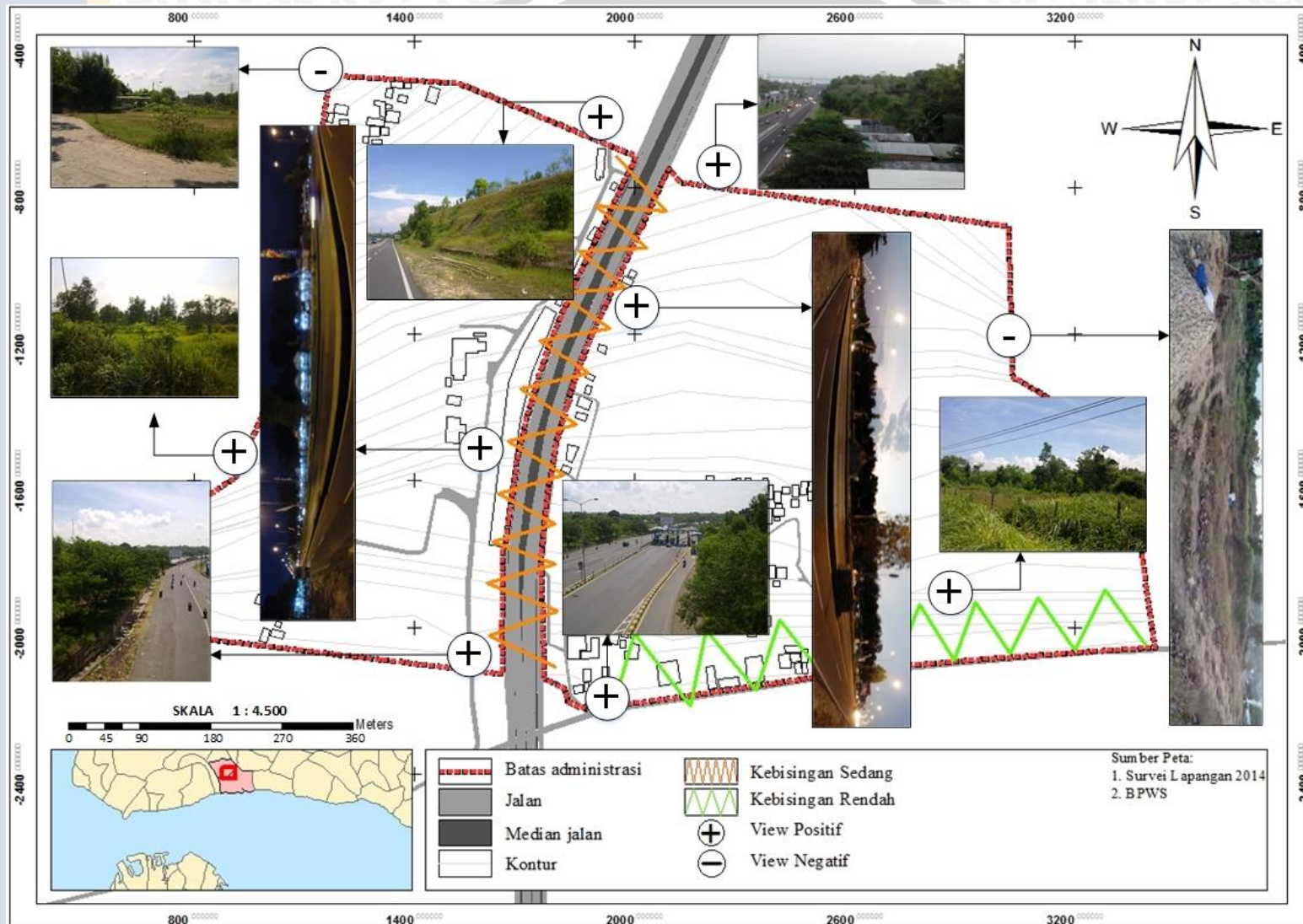
Keberadaan Jembatan Suramadu menjadi salah satu faktor penarik yang dapat menjadi landmark dari kawasan perencanaan, serta wilayah perencanaan yang terletak di sekitar lahan pertanian membuat pemandangan yang masih hijau dan menyegarkan mata. Kondisi alam yang masih asri dan rindang serta suasana yang nyaman mendukung daerah ini menjadi kawasan aktivitas penunjang yang berupa *rest area*. Keunikan topografi lahan dapat juga berpotensi sebagai penambah nilai view positif karena kondisinya cenderung berbukit dan bergelombang serta lokasi yang lebih tinggi dari jalan sehingga jangkauan pandangan yang dilihat sangat luas.

B. Kebisingan

Tingkat kebisingan pada wilayah perencanaan yaitu sedang dan rendah. Untuk tingkat kebisingan sedang bersumber dari kendaraan yang melewati akses Jalan Tol Jembatan Suramadu yaitu sebesar 59-82 dB(A) dengan rata-rata 71 dB sehingga menimbulkan tingkat kebisingan yang sedang. Sedangkan untuk tingkat kebisingan rendah disebabkan oleh lokasi perencanaan yang berada di kawasan tegalan serta permukiman dengan kepadatan rendah, tingkat kebisingan rendah berasal dari kendaraan yang melewati jalan-jalan kampung pada kawasan permukiman di sekitar wilayah perencanaan dan aktivitas masyarakat lokal yaitu 45-55 dB(A) dengan rata-rata 50 dB. Tingkat kebisingan yang rendah sudah sesuai dan mendukung fungsi lokasi perencanaan sebagai kawasan aktivitas penunjang yang berupa *rest area* yang memerlukan ketenangan, kenyamanan dan suasana menyegarkan. Sedangkan untuk tingkat kebisingan sedang yang berbatasan langsung dengan akses tol Suramadu dapat direduksi dengan menanam pepohonan yang berfungsi sebagai tanaman peredam kebisingan dan penyaring polusi udara.



Gambar 4.20 Peta Analisis Panca Indera Dari Dalam Wilayah Perencanaan

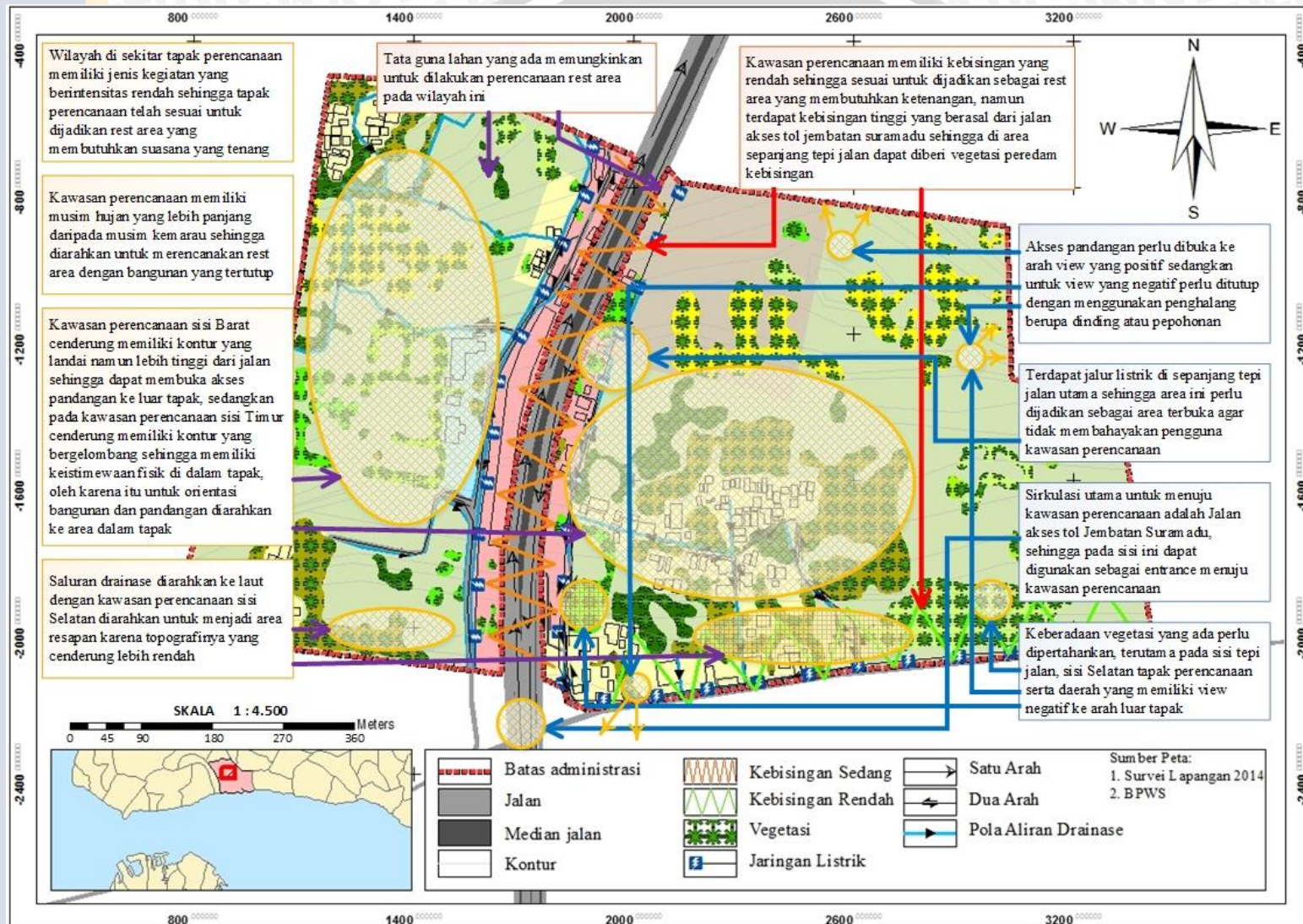


Gambar 4.21 Peta Analisis Panca Indera Dari Luar Wilayah Perencanaan

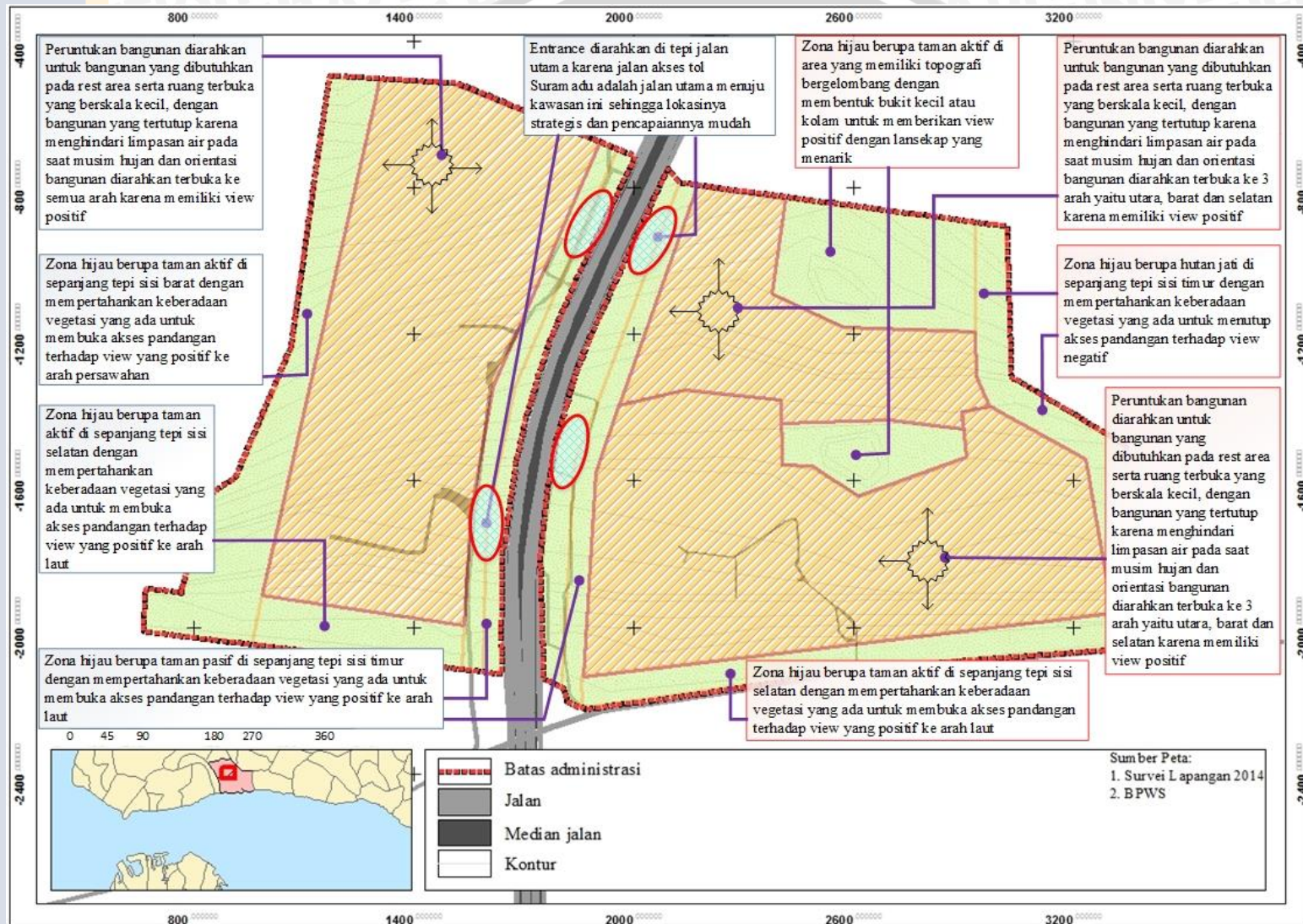
4.4.6 Respon Tapak

Respon tapak merupakan hasil dari kesimpulan seluruh analisis tapak sebagai input untuk penentuan zona-zona potensial yang nantinya dapat dijadikan pertimbangan dalam perencanaan tapak. Pengembangan zona perencanaan didasarkan dari hasil overlay seluruh analisis tapak. Overlay ini meliputi hasil analisis tautan lingkungan (tata guna lahan dan tata wilayah), analisis fisik alamiah (kontur, pola drainase, dan vegetasi), analisis sirkulasi dan utilitas serta analisis panca indera (view dan kebisingan). Pada konsep tapak diperoleh zona pengembangan untuk fasilitas aktivitas penunjang. Pembukaan view menarik pada bagian selatan yang berupa laut dan Jembatan Suramadu serta kondisi alam yang masih asri dan rindang serta suasana yang nyaman. Adapun konsep tapak ini akan di-overlay dengan hasil analisis kebutuhan dan organisasi ruang dan dikomparasikan dari hasil analisis studi kasus sehingga menghasilkan zona-zona yang sesuai dengan kondisi tapak.





Gambar 4.22 Peta Kesimpulan Analisis Tapak



Gambar 4.23 Peta Respon Tapak Perencanaan

4.5 Analisis IPA

Analisis IPA digunakan untuk mengetahui persepsi pengunjung, pedagang dan masyarakat lokal terhadap penataan aktivitas penunjang yang telah ada pada Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura, maka ditentukan beberapa atribut penilaian mengenai kondisi fisik eksisting pada kawasan pedagang kaki lima. Atribut penilaian yang digunakan dijelaskan dalam **Tabel 4.4** di bawah ini.

Tabel 4.4 Atribut Penilaian IPA

Aspek	No	Atribut Penilaian
Bentuk aktivitas penunjang	1	Keberagaman jenis makanan yang dijual
	2	Persebaran pedagang makanan
	3	Keberagaman jenis barang seni yang dijual
	4	Persebaran penjual barang seni
Kualitas ruang publik kota	5	Kecukupan jumlah tempat sampah
	6	Lokasi tempat sampah
	7	Bentuk tempat sampah
	8	Kecukupan jumlah tempat duduk
	9	Lokasi tempat duduk
	10	Keberadaan fasilitas untuk beristirahat
	11	Keberadaan pos keamanan
	12	Lokasi penempatan lampu penerangan
	13	Kemudahan mencapai kawasan PKL
Fasilitas	14	Lebar jalan
	15	Kondisi perkerasan jalan
	16	Lebar jalur pejalan kaki
	17	Kondisi perkerasan jalur pejalan kaki
	18	Luas tempat parkir
	19	Lokasi tempat parkir
	20	Kondisi perkerasan tempat parkir
	21	Luas taman
	22	Kondisi taman
	23	Kecukupan jumlah warung makan
	24	Kondisi warung makan
	25	Kapasitas fasilitas peribadatan
	26	Kondisi fasilitas peribadatan
	27	Kecukupan jumlah toilet umum
	28	Kondisi toilet umum
	29	Lokasi toilet umum
Pengambilan keputusan kunjungan	30	Kemudahan mendapatkan informasi
	31	Lokasi kawasan PKL
	32	Ciri khas kawasan PKL
Aktivitas pedagang	33	Bentuk sarana dagang PKL
	34	Luas ruang dari tempat berdagang

Sumber: Hasil Analisis, 2014

4.5.1 Tingkat Kesesuaian Atribut IPA

Sampel pengunjung yang ditentukan berjumlah 64 orang, sampel pedagang yang ditentukan berjumlah 87 orang, sedangkan sampel masyarakat lokal yang ditentukan berjumlah 100 orang. Setiap atribut akan dianalisis menggunakan metode IPA dengan ketentuan nilai pembobotan hasil penelitian sebagai berikut:

- Jawaban tidak puas/tidak penting diberi bobot 1,
- Jawaban kurang puas/kurang penting diberi bobot 2,
- Jawaban cukup puas/cukup penting diberi bobot 3,
- Jawaban puas/penting diberi bobot 4,
- Jawaban sangat puas/sangat penting diberi bobot 5.

Bobot yang sudah ada akan dijumlahkan berdasarkan pilihan responden, kemudian dihitung tingkat kesesuaian antara persepsi dan kepentingan (Tki) menggunakan rumus sebagai berikut:

$$Tki = \frac{Xi}{Yi} \times 100\%$$

Rincian hasil perhitungan bobot dan tingkat kesesuaian antara persepsi dan kepentingan terhadap penataan aktivitas penunjang di KKJM SM menurut pengunjung, pedagang dan masyarakat lokal disajikan pada **Tabel 4.5**

Tabel 4.5 Perhitungan Tingkat Kesesuaian Antara Persepsi dan Kepentingan Terhadap Penataan Aktivitas Penunjang di KKJS SM

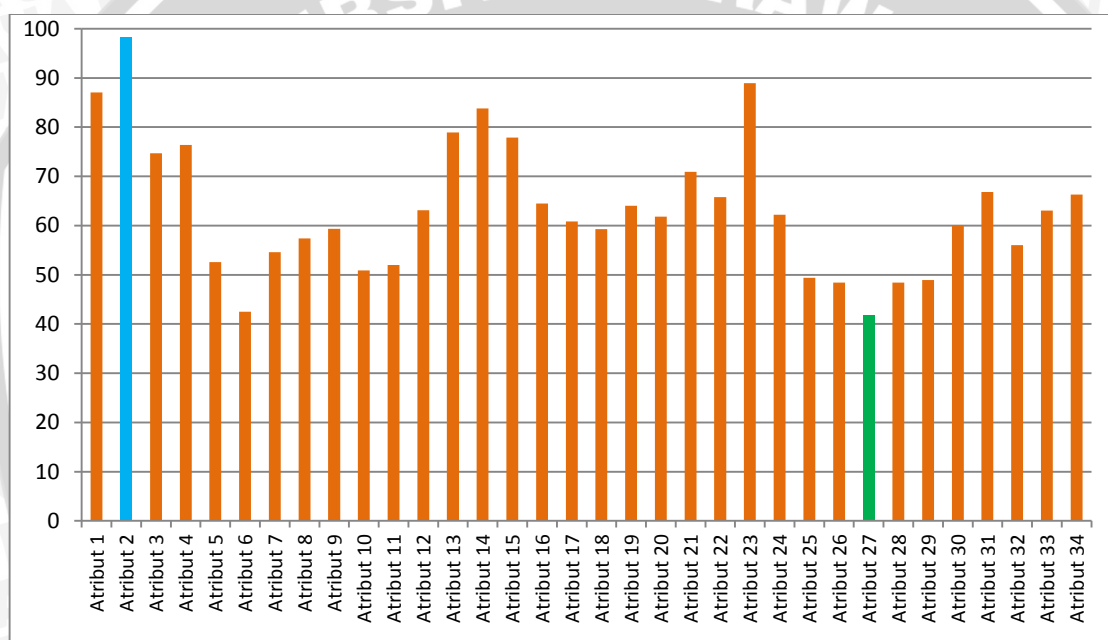
No	Pengunjung			Pedagang			Masyarakat Lokal		
	X	Y	Tingkat Kesesuaian	X	Y	Tingkat Kesesuaian	X	Y	Tingkat Kesesuaian
1	208	239	87,03	253	336	75,30	287	387	74,16
2	219	223	98,21	258	323	79,88	274	375	73,07
3	201	269	74,72	265	369	71,82	297	363	81,82
4	191	250	76,40	284	364	78,02	306	379	80,74
5	143	272	52,57	238	378	62,96	234	426	54,93
6	128	301	42,52	259	363	71,35	223	408	54,66
7	148	271	54,61	268	357	75,07	208	414	50,24
8	152	265	57,36	260	350	74,29	236	408	57,84
9	143	241	59,34	233	342	68,13	247	369	66,94
10	147	289	50,87	237	340	69,71	240	453	52,98
11	143	275	52,00	263	356	73,88	289	463	62,42
12	166	263	63,12	258	353	73,09	273	453	60,26
13	195	247	78,95	286	344	83,14	339	431	78,65
14	207	247	83,81	307	370	82,97	345	426	80,99
15	190	244	77,87	298	307	97,07	333	434	76,73
16	167	259	64,48	264	315	83,31	237	402	58,96
17	143	235	60,85	260	356	73,03	227	408	55,64
18	157	265	59,25	249	372	66,94	268	362	74,03
19	178	278	64,03	264	383	68,93	272	370	73,51
20	165	267	61,80	233	356	65,45	249	384	64,84
21	188	265	70,94	226	356	63,48	241	386	62,44
22	171	260	65,77	230	323	71,21	238	369	64,50
23	209	235	88,94	282	344	81,98	293	391	74,94
24	158	254	62,20	293	361	81,16	275	387	71,06
25	154	312	49,36	252	356	70,79	276	423	65,25
26	149	308	48,38	261	344	75,87	243	424	57,31
27	125	299	41,81	251	360	69,72	257	434	59,22
28	136	281	48,40	252	372	67,74	224	460	48,70
29	135	276	48,91	240	353	67,99	197	454	43,39
30	164	273	60,07	235	378	62,17	248	448	55,36
31	177	265	66,79	294	378	77,78	303	413	73,37
32	144	257	56,03	260	352	73,86	242	382	63,35
33	164	260	63,08	295	389	75,84	242	388	62,37

No	Pengunjung			Pedagang			Masyarakat Lokal		
	X	Y	Tingkat Kesesuaian	X	Y	Tingkat Kesesuaian	X	Y	Tingkat Kesesuaian
34	167	252	66,27	285	383	74,41	283	379	74,67
Jumlah	5632	8993	2157,85	8893	12083	2508,82	8946	13853	2209,32
Rata-rata			63,47			73,79			64,97

Sumber: Hasil Analisis, 2014

A. Pengunjung

Berdasarkan hasil analisis tingkat kesesuaian didapatkan bahwa tingkat kesesuaian persepsi dan kepentingan pengunjung terhadap penataan aktivitas penunjang di KKJS SM adalah 63,47%. Nilai ini berarti menandakan nilai rata-rata dari semua variabel dan menandakan bahwa pengunjung cukup puas terhadap penataan aktivitas penunjang di KKJS SM.

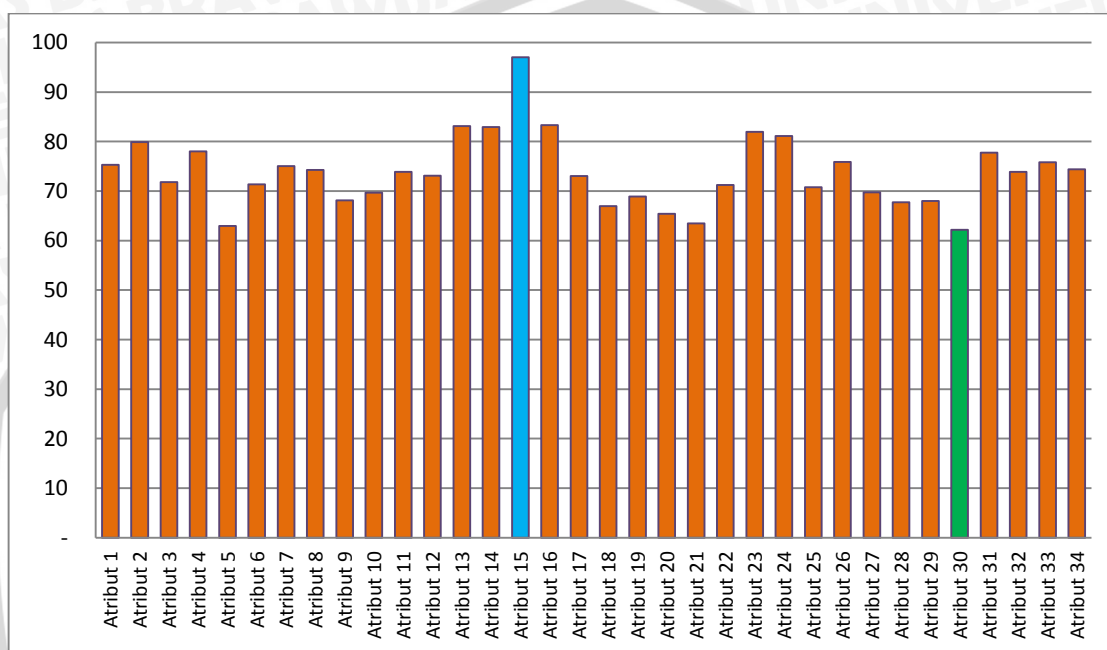


Gambar 4.24 Grafik Tingkat Kesesuaian Antara Persepsi Dan Kepentingan Pengunjung

Tingkat kesesuaian yang paling tinggi terdapat pada atribut ke-2 yaitu persebaran pedagang makanan pada aktivitas penunjang di KKJS SM yang sesuai dengan aspek bentuk aktivitas penunjang yang telah ada di Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura dengan nilai 98,21% yang menandakan tingkat kepentingan dan kepuasan terhadap kondisinya sudah sesuai. Sedangkan nilai kesesuaian terendah terdapat pada atribut ke-27 yaitu berupa kecukupan jumlah toilet umum untuk menunjang fasilitas yang ada pada KKJS SM dengan presentase 41,81%. Hal ini menandakan pengunjung kurang puas dengan jumlah toilet yang ada pada Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura.

B. Pedagang

Berdasarkan hasil analisis tingkat kesesuaian didapatkan bahwa tingkat kesesuaian persepsi dan kepentingan pedagang terhadap penataan aktivitas penunjang di KKJS SM adalah 73,79%. Nilai ini berarti menandakan nilai rata-rata dari semua variabel dan menandakan bahwa pedagang puas terhadap penataan aktivitas penunjang di KKJS SM.

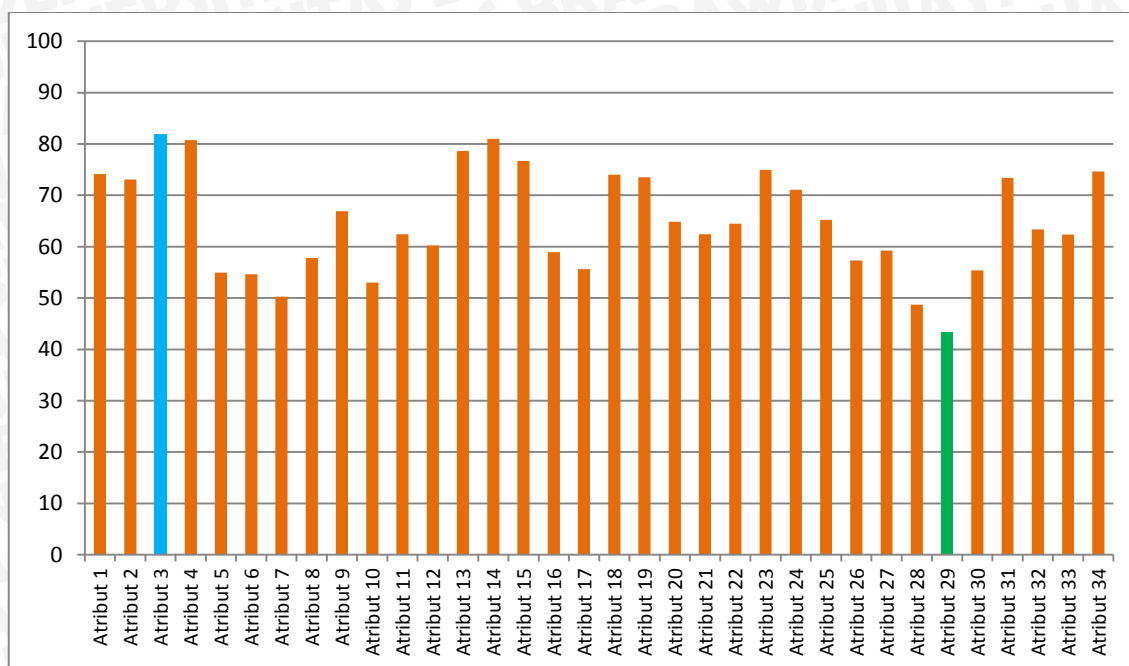


Gambar 4.25 Grafik Tingkat Kesesuaian Antara Persepsi Dan Kepentingan Pedagang

Tingkat kesesuaian yang paling tinggi terdapat pada atribut ke-15 yaitu kondisi perkerasan jalan pada aktivitas penunjang di KKJS SM yang sesuai dengan aspek fasilitas aktivitas penunjang yang telah ada di Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura dengan nilai 97,07% yang menandakan tingkat kepentingan dan kepuasan terhadap kondisinya sudah sangat sesuai. Sedangkan nilai kesesuaian terendah terdapat pada atribut ke-30 yaitu berupa kemudahan mendapatkan informasi untuk menunjang kegiatan yang ada pada KKJS SM dengan presentase 62,17%. Hal ini menandakan pedagang kurang puas dengan kemudahan mendapatkan informasi yang ada pada Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura.

C. Masyarakat Lokal

Berdasarkan hasil analisis tingkat kesesuaian didapatkan bahwa tingkat kesesuaian persepsi dan kepentingan masyarakat lokal terhadap penataan aktivitas penunjang di KKJS SM adalah 64,97%. Nilai ini berarti menandakan nilai rata-rata dari semua variabel dan menandakan bahwa masyarakat lokal cukup puas terhadap penataan aktivitas penunjang di KKJS SM.



Gambar 4.26 Grafik Tingkat Kesesuaian Antara Persepsi Dan Kepentingan Masyarakat Lokal

Tingkat kesesuaian yang paling tinggi terdapat pada atribut ke-3 yaitu keberagaman jenis barang seni yang dijual pada aktivitas penunjang di KKJS SM yang sesuai dengan aspek bentuk aktivitas penunjang yang telah ada di Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura dengan nilai 81,82% yang menandakan tingkat kepentingan dan kepuasan terhadap kondisinya sudah sangat sesuai. Sedangkan nilai kesesuaian terendah terdapat pada atribut ke-29 yaitu berupa lokasi toilet umum untuk menunjang kegiatan yang ada pada KKJS SM dengan presentase 43,39%. Hal ini menandakan masyarakat lokal kurang puas dengan kemudahan mendapatkan informasi yang ada pada Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura.

4.5.2 Diagram Kartesius

Untuk mengetahui nilai-nilai atribut IPA dalam diagram kartesius maka dilakukan perhitungan dengan rumus sebagai berikut:

$$\bar{X}_i = \frac{\sum X_i}{n} \qquad \bar{Y}_i = \frac{\sum Y_i}{n}$$

Rata-rata tingkat kepuasan (penilaian kerja) ($\bar{X}$) dan rata-rata tingkat kepuasan ($\bar{Y}$) didapat dari jumlah bobot tiap responden dibagi jumlah responden pada masing-masing atribut IPA.

Tabel 4.6 Nilai Koordinat Atribut IPA

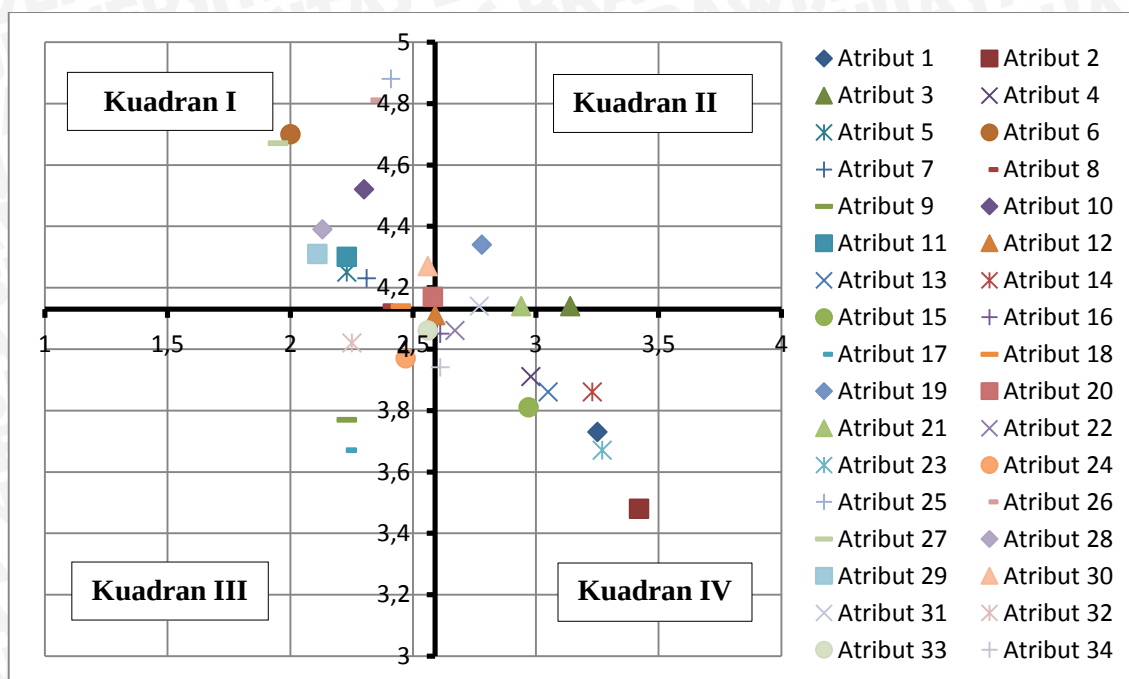
No	Pengunjung				Pedagang				Masyarakat Lokal			
	X	Y	$\bar{X}$	$\bar{Y}$	X	Y	$\bar{X}$	$\bar{Y}$	X	Y	$\bar{X}$	$\bar{Y}$
1	208	239	3,25	3,73	253	336	2,91	3,86	287	387	2,87	3,87
2	219	223	3,42	3,48	258	323	2,97	3,71	274	375	2,74	3,75

No	Pengunjung				Pedagang				Masyarakat Lokal			
	X	Y	$\bar{X}$	$\bar{Y}$	X	Y	$\bar{X}$	$\bar{Y}$	X	Y	$\bar{X}$	$\bar{Y}$
3	201	265	3,14	4,14	265	369	3,05	4,24	297	363	2,97	3,63
4	191	250	2,98	3,91	284	364	3,26	4,18	306	379	3,06	3,79
5	143	272	2,23	4,25	238	378	2,74	4,34	234	426	2,34	4,26
6	128	301	2,00	4,70	259	363	2,98	4,17	223	408	2,23	4,08
7	148	271	2,31	4,23	268	357	3,08	4,10	208	414	2,08	4,14
8	152	265	2,38	4,14	260	350	2,99	4,02	236	408	2,36	4,08
9	143	241	2,23	3,77	233	342	2,68	3,93	247	369	2,47	3,69
10	147	289	2,30	4,52	237	340	2,72	3,91	240	453	2,40	4,53
11	143	275	2,23	4,30	263	356	3,02	4,09	289	463	2,89	4,63
12	166	263	2,59	4,11	258	353	2,97	4,06	273	453	2,73	4,53
13	195	247	3,05	3,86	286	344	3,29	3,95	339	431	3,39	4,31
14	207	247	3,23	3,86	307	370	3,53	4,25	345	426	3,45	4,26
15	190	244	2,97	3,81	298	307	3,43	3,53	333	434	3,33	4,34
16	167	259	2,61	4,05	264	315	3,03	3,62	237	402	2,37	4,02
17	143	235	2,23	3,67	260	356	2,99	4,09	227	408	2,27	4,08
18	157	265	2,45	4,14	249	372	2,86	4,28	268	362	2,68	3,62
19	178	278	2,78	4,34	264	383	3,03	4,40	272	370	2,72	3,70
20	165	267	2,58	4,17	233	356	2,68	4,09	249	384	2,49	3,84
21	188	265	2,94	4,14	226	356	2,60	4,09	241	386	2,41	3,86
22	171	260	2,67	4,06	230	323	2,64	3,71	238	369	2,38	3,69
23	209	235	3,27	3,67	282	344	3,24	3,95	293	391	2,93	3,91
24	158	254	2,47	3,97	293	361	3,37	4,15	275	387	2,75	3,87
25	154	312	2,41	4,88	252	344	2,90	4,09	276	423	2,76	4,23
26	149	308	2,33	4,81	261	344	3,00	3,95	243	424	2,43	4,24
27	125	299	1,95	4,67	251	360	2,89	4,14	257	434	2,57	4,34
28	136	281	2,13	4,39	252	372	2,90	4,28	224	460	2,24	4,60
29	135	276	2,11	4,31	240	353	2,76	4,06	197	454	1,97	4,54
30	164	273	2,56	4,27	235	378	2,70	4,34	248	448	2,48	4,48
31	177	265	2,77	4,14	294	378	3,38	4,34	303	413	3,03	4,13
32	144	257	2,25	4,02	260	352	2,99	4,05	242	382	2,42	3,82
33	164	260	2,56	4,06	295	389	3,39	4,47	242	388	2,42	3,88
34	167	252	2,61	3,94	285	383	3,28	4,40	283	379	2,83	3,79
Total			88,00	140,52			102,22	138,89			89,46	138,53
Rata-rata			2,59	4,13			3,01	4,08			2,63	4,07

Sumber: Hasil Analisis, 2014

A. Pengunjung

Berdasarkan data atribut dengan responden pengunjung, diperoleh nilai batas objektif tingkat kepuasan ($\bar{X}$) yaitu 2,59 dan nilai batas objektif tingkat kepentingan ($\bar{Y}$) yaitu 4,13. Persebaran atribut-atribut tersebut dapat diamati dari diagram kartesius IPA berdasarkan persepsi pengunjung seperti pada gambar di bawah.



Gambar 4.27 Diagram Kartesius IPA Berdasarkan Persepsi Pengunjung Terhadap Penataan Aktivitas Penunjang di KKJS SM

Tabel 4.7 Analisis Persepsi Pengunjung Terhadap Penataan Aktivitas Penunjang Di KKJS SM

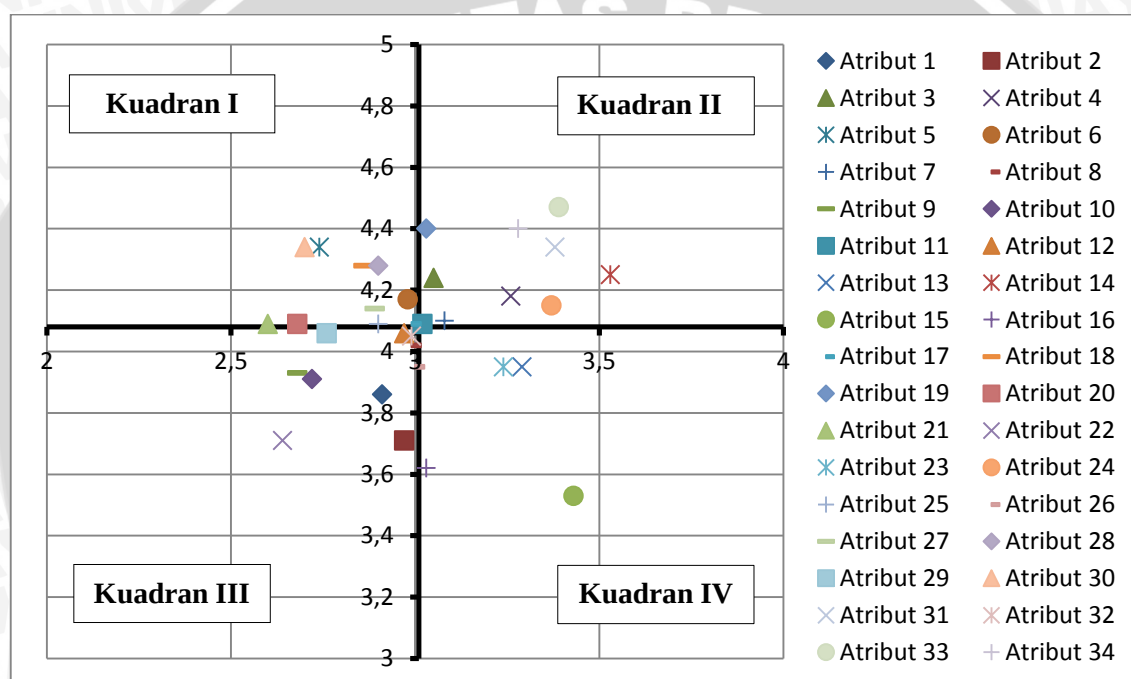
Kuadran	No	Atribut
Kuadran I (Prioritas Utama) Atribut ini dianggap penting tetapi pada kenyataannya belum sesuai dengan harapan (tingkat kepuasan yang diperoleh rendah) sehingga harus diperbaiki agar kinerjanya meningkat	5	Kecukupan jumlah tempat sampah
	6	Lokasi tempat sampah
	7	Bentuk tempat sampah
	8	Kecukupan jumlah tempat duduk
	10	Keberadaan fasilitas untuk beristirahat
	11	Keberadaan pos keamanan
	18	Luas tempat parkir
	20	Kondisi perkerasan tempat parkir
	25	Kapasitas fasilitas peribadatan
	26	Kondisi fasilitas peribadatan
	27	Kecukupan jumlah toilet umum
	28	Kondisi toilet umum
	29	Lokasi toilet umum
	30	Kemudahan mendapatkan informasi
Kuadran II (Pertahankan Prestasi) Atribut ini dianggap penting dan telah sesuai dengan yang dirasakan responden (tingkat kepuasan relatif tinggi) sehingga perlu dipertahankan	3	Keberagaman jenis barang seni yang dijual
	19	Lokasi tempat parkir
	21	Luas taman
	31	Lokasi kawasan PKL
Kuadran III (Prioritas Rendah) Dianggap atribut yang kurang penting dan pada kenyataannya kinerjanya tidak terlalu istimewa, peningkatan atribut pada kuadran ini perlu dipertimbangkan karena pengaruhnya yang kecil	9	Lokasi tempat duduk
	12	Lokasi penempatan lampu penerangan
	17	Kondisi perkerasan jalur pejalan kaki
	24	Kondisi warung makan
	32	Ciri khas kawasan PKL
	33	Bentuk sarana dagang PKL
Kuadran IV (Berlebihan) Atribut dalam kuadran ini dianggap kurang penting ataupun berlebihan sehingga dapat dikurangi	1	Keberagaman jenis makanan yang dijual
	2	Persebaran pedagang makanan
	4	Persebaran penjual barang seni
	13	Kemudahan mencapai kawasan PKL
	14	Lebar jalan
	15	Kondisi perkerasan jalan

Kuadran	No	Atribut
	16	Lebar jalur pejalan kaki
	20	Kondisi perkerasan tempat parkir
	22	Kondisi taman
	23	Kecukupan jumlah warung makan
	34	Luas ruang dari tempat berdagang

Sumber: Hasil Analisis, 2014

B. Pedagang

Berdasarkan data atribut dengan responden pedagang, diperoleh nilai batas objektif tingkat kepuasan ($\bar{X}$) yaitu 3,01 dan nilai batas objektif tingkat kepentingan ($\bar{Y}$) yaitu 4,08. Persebaran atribut-atribut tersebut dapat diamati dari diagram kartesius IPA berdasarkan persepsi pedagang seperti pada **Gambar 4.28**



Gambar 4.28 Diagram Kartesius IPA Berdasarkan Persepsi Pedagang Terhadap Penataan Aktivitas Penunjang di KKJS SM

Tabel 4.8 Analisis Persepsi Pedagang Terhadap Penataan Aktivitas Penunjang Di KKJS SM

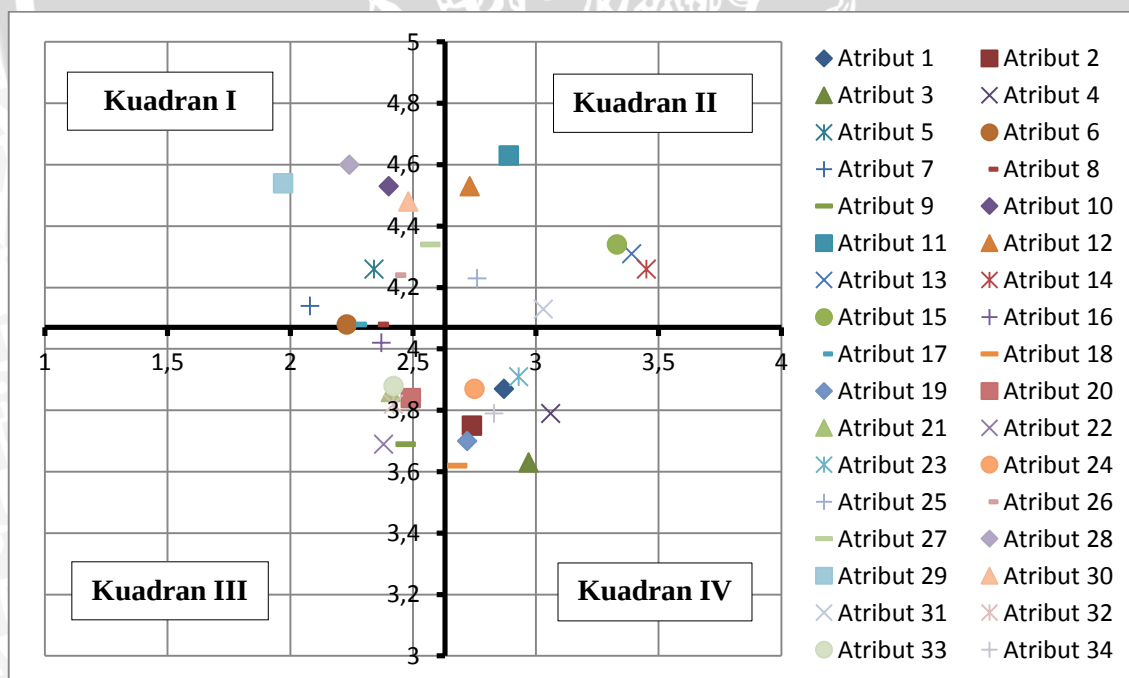
Kuadran	No	Atribut
Kuadran I (Prioritas Utama) Atribut ini dianggap penting tetapi pada kenyataannya belum sesuai dengan harapan (tingkat kepuasan yang diperoleh rendah) sehingga harus diperbaiki agar kinerjanya meningkat	5	Kecukupan jumlah tempat sampah
	6	Lokasi tempat sampah
	17	Kondisi perkerasan jalur pejalan kaki
	18	Luas tempat parkir
	20	Kondisi perkerasan tempat parkir
	25	Kapasitas fasilitas peribadatan
	27	Kecukupan jumlah toilet umum
	28	Kondisi toilet umum
	30	Kemudahan mendapatkan informasi
Kuadran II (Pertahankan Prestasi) Atribut ini dianggap penting dan telah sesuai dengan yang dirasakan responden (tingkat kepuasan relatif tinggi) sehingga perlu dipertahankan	3	Keberagaman jenis barang seni yang dijual
	4	Persebaran penjual barang seni
	7	Bentuk tempat sampah
	11	Keberadaan pos keamanan
	14	Lebar jalan
	19	Lokasi tempat parkir

Kuadran	No	Atribut
	24	Kondisi warung makan
	31	Lokasi kawasan PKL
	33	Bentuk sarana dagang PKL
	34	Luas ruang dari tempat berdagang
Kuadran III (Prioritas Rendah)	1	Keberagaman jenis makanan yang dijual
Dianggap atribut yang kurang penting dan pada kenyataannya kinerjanya tidak terlalu istimewa, peningkatan atribut pada kuadran ini perlu dipertimbangkan karena pengaruhnya yang kecil	2	Persebaran pedagang makanan
	8	Kecukupan jumlah tempat duduk
	9	Lokasi tempat duduk
	10	Keberadaan fasilitas untuk beristirahat
	12	Lokasi penempatan lampu penerangan
	21	Luas taman
	22	Kondisi taman
	29	Lokasi toilet umum
	32	Ciri khas kawasan PKL
Kuadran IV (Berlebihan)	13	Kemudahan mencapai kawasan PKL
Atribut dalam kuadran ini dianggap kurang penting ataupun berlebihan sehingga dapat dikurangi	15	Kondisi perkerasan jalan
	16	Lebar jalur pejalan kaki
	23	Kecukupan jumlah warung makan
	26	Kondisi fasilitas peribadatan

Sumber: Hasil Analisis, 2014

C. Masyarakat Lokal

Berdasarkan data atribut dengan responden masyarakat lokal, diperoleh nilai batas objektif tingkat kepuasan ($\bar{X}$) yaitu 2,63 dan nilai batas objektif tingkat kepentingan ($\bar{Y}$) yaitu 4,07. Persebaran atribut-atribut tersebut dapat diamati dari diagram kartesius IPA berdasarkan persepsi masyarakat lokal seperti pada gambar ini.



Gambar 4.29 Diagram Kartesius IPA Berdasarkan Persepsi Masyarakat Lokal Terhadap Penataan Aktivitas Penunjang di KKJS SM

Tabel 4.9 Analisis Persepsi Masyarakat Lokal Terhadap Penataan Aktivitas Penunjang Di KKJS SM

Kuadran	No	Atribut
Kuadran I (Prioritas Utama) Atribut ini dianggap penting tetapi pada kenyataannya belum sesuai dengan harapan (tingkat kepuasan belum diperoleh rendah) sehingga harus diperbaiki agar kinerjanya meningkat	5	Kecukupan jumlah tempat sampah
	6	Lokasi tempat sampah
	7	Bentuk tempat sampah
	8	Kecukupan jumlah tempat duduk
	10	Keberadaan fasilitas untuk beristirahat
	17	Kondisi perkerasan jalur pejalan kaki
	26	Kondisi fasilitas peribadatan
	27	Kecukupan jumlah toilet umum
	28	Kondisi toilet umum
	29	Lokasi toilet umum
	30	Kemudahan mendapatkan informasi
Kuadran II (Pertahankan Prestasi) Atribut ini dianggap penting dan telah sesuai dengan yang dirasakan responden (tingkat kepuasan relatif tinggi) sehingga perlu dipertahankan	11	Keberadaan pos keamanan
	12	Lokasi penempatan lampu penerangan
	13	Kemudahan mencapai kawasan PKL
	14	Lebar jalan
	15	Kondisi perkerasan jalan
	21	Luas taman
	22	Kondisi taman
	25	Kapasitas fasilitas peribadatan
Kuadran III (Prioritas Rendah) Dianggap atribut yang kurang penting dan pada kenyataannya kinerjanya tidak terlalu istimewa, peningkatan atribut pada kuadran ini perlu dipertimbangkan karena pengaruhnya yang kecil	31	Lokasi kawasan PKL
	9	Lokasi tempat duduk
	16	Lebar jalur pejalan kaki
	20	Kondisi perkerasan tempat parkir
	32	Ciri khas kawasan PKL
Kuadran IV (Berlebihan) Atribut dalam kuadran ini dianggap kurang penting ataupun berlebihan sehingga dapat dikurangi	33	Bentuk sarana dagang PKL
	1	Keberagaman jenis makanan yang dijual
	2	Persebaran pedagang makanan
	3	Keberagaman jenis barang seni yang dijual
	4	Persebaran penjual barang seni
	18	Luas tempat parkir
	19	Lokasi tempat parkir
	23	Kecukupan jumlah warung makan
	24	Kondisi warung makan
	34	Luas ruang dari tempat berdagang

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Berdasarkan hasil dari tingkat kepuasan dan kepentingan dari ketiga jenis responden yaitu pengunjung, pedagang dan masyarakat lokal tentang atribut yang telah ada pada kondisi eksisting memiliki letak di kuadran yang berbeda-beda sehingga untuk menghasilkan atribut prioritas IPA yang nantinya akan menjadi prioritas utama yang akan dibangun di kawasan perencanaan diperlukan suatu ketentuan yang mana hasil dari ketiganya akan dikumulatitkan berdasarkan ketentuan berikut ini.

1. Atribut yang menjadi prioritas utama adalah ketiga jenis responden atau dua dari jenis responden yang terletak di kuadran I
2. Atribut yang menjadi prioritas kedua yaitu salah satu dari ketiga jenis responden ada yang terletak di kuadran I

Tabel 4.10 Kumulatif IPA

No	Atribut	Kuadran			Analisis
		Pengunjung	Pedagang	Masyarakat Lokal	
5	Kecukupan jumlah tempat sampah	I	I	I	Kecukupan jumlah tempat sampah pada kawasan PKL sangat minim atau sedikit sehingga membuat kawasan kaki jembatan suramadu menjadi kotor. Dan hasil kumulatif dari IPA menghasilkan bahwa atribut ini sangat penting akan tetapi pada kenyataannya jumlah tempat sampah tidak sesuai dengan kebutuhan
6	Lokasi tempat sampah	I	I	I	Untuk lokasi dari tempat sampah pada kondisi eksisting masih berada pada tiap warung, belum ada tempat sampah komunal atau yang dikelola secara bersama-sama. Dan lokasi dari tempat sampah sangat penting tetapi kinerjanya masih belum maksimal
7	Bentuk tempat sampah	I	II	I	Bentuk dari tempat sampah pada sebagian besar warung hampir sama dan terbuat dari bambu serta masih belum dibedakan antara sampah basah dan kering. Pengunjung dan masyarakat lokal masih belum merasa puas dengan bentuk dari tempat sampah
8	Kecukupan jumlah tempat duduk	I	III	I	Jumlah dari tempat duduk yang terdapat di Kawasan Kaki Jembatan Suramadu sisi Madura belum mencukupi dan mengakomodir aktivitas penunjang pada kawasan tersebut. Bagi pengunjung dan masyarakat lokal atribut ini sangat penting akan tetapi kepuasan yang diperoleh sangat rendah karena belum ada tempat duduk yang memadai
10	Keberadaan fasilitas untuk beristirahat	I	III	I	Keberadaan fasilitas untuk beristirahat di tapak eksisting sangat tidak terawat dan tidak berfungsi sebagaimana mestinya sehingga pengguna merasa tidak puas dengan kinerja atribut ini sedangkan pengguna merasa atribut ini sangat penting
11	Keberadaan pos keamanan	I	II	II	Keberadaan pos keamanan pada awalnya terletak di tepi pantai, namun telah berpindah ke lokasi fasilitas beristirahat dan hal ini membuat pengguna menjadi lebih aman dan nyaman sehingga pengguna sudah merasa puas akan kinerja dari atribut ini
17	Kondisi perkerasan jalur pejalan kaki	III	I	I	Pengguna merasa tidak puas terhadap kondisi perkerasan jalur pejalan kaki dengan perkerasan berupa tanah, padahal perkerasan jalur pejalan kaki dianggap sangat penting sehingga perlu dilakukan perencanaan pada atribut ini
18	Luas tempat parkir	I	I	IV	Luas tempat parkir yang terdapat pada tapak eksisting dinilai sangat penting akan tetapi pengguna merasa kurang puas terhadap kinerjanya sehingga pengembangan pada atribut ini sangat diperlukan dan menjadi prioritas utama
20	Kondisi perkerasan tempat parkir	I	I	III	Para pengguna menilai kondisi perkerasan tempat parkir pada tapak eksisting kurang memuaskan akan tetapi dinilai sangat penting sehingga perencanaan pada atribut ini perlu dilakukan
25	Kapasitas fasilitas peribadatan	I	I	II	Kapasitas fasilitas peribadatan yang terdapat pada wilayah eksisting dirasa kurang memuaskan akan tetapi atribut ini dinilai sangat penting oleh para pengguna sehingga pengembangan untuk atribut ini sangat diprioritaskan

No	Atribut	Kuadran			Analisis
		Pengunjung	Pedagang	Masyarakat Lokal	
26	Kondisi fasilitas peribadatan	I	IV	I	Para pengguna menilai kondisi fasilitas peribadatan pada tapak eksisting kurang memuaskan akan tetapi dinilai sangat penting sehingga perencanaan pada atribut ini perlu dilakukan
27	Kecukupan jumlah toilet umum	I	I	I	Jumlah toilet umum yang terdapat di Kawasan Kaki Jembatan Suramadu sisi Madura kurang memuaskan karena jumlahnya belum mencukupi kebutuhan yang ada pada aktivitas penunjang pada kawasan tersebut. Bagi para pengguna atribut ini dianggap sangat penting sehingga sangat dibutuhkan perencanaan pada atribut ini
28	Kondisi toilet umum	I	I	I	Pengguna menilai kondisi toilet umum pada tapak eksisting sangat penting namun dirasa kinerjanya kurang memuaskan sehingga perencanaan pada atribut ini perlu dipertimbangkan
29	Lokasi toilet umum	I	III	I	Lokasi toilet umum pada kawasan PKL eksisting sangat tidak memuaskan karena lokasinya ada dibelakang PKL namun atribut ini dinilai sangat penting sehingga penataan pada atribut ini perlu direncanakan
30	Kemudahan mendapatkan informasi	I	I	I	Pengguna merasa bahwa kinerja atribut kemudahan mendapatkan informasi tidak memuaskan karena kurangnya sarana prasarana untuk mendapatkan informasi namun atribut ini dinilai sangat penting sehingga pengembangan pada atribut ini perlu dilakukan

Sumber: Hasil Analisis, 2014

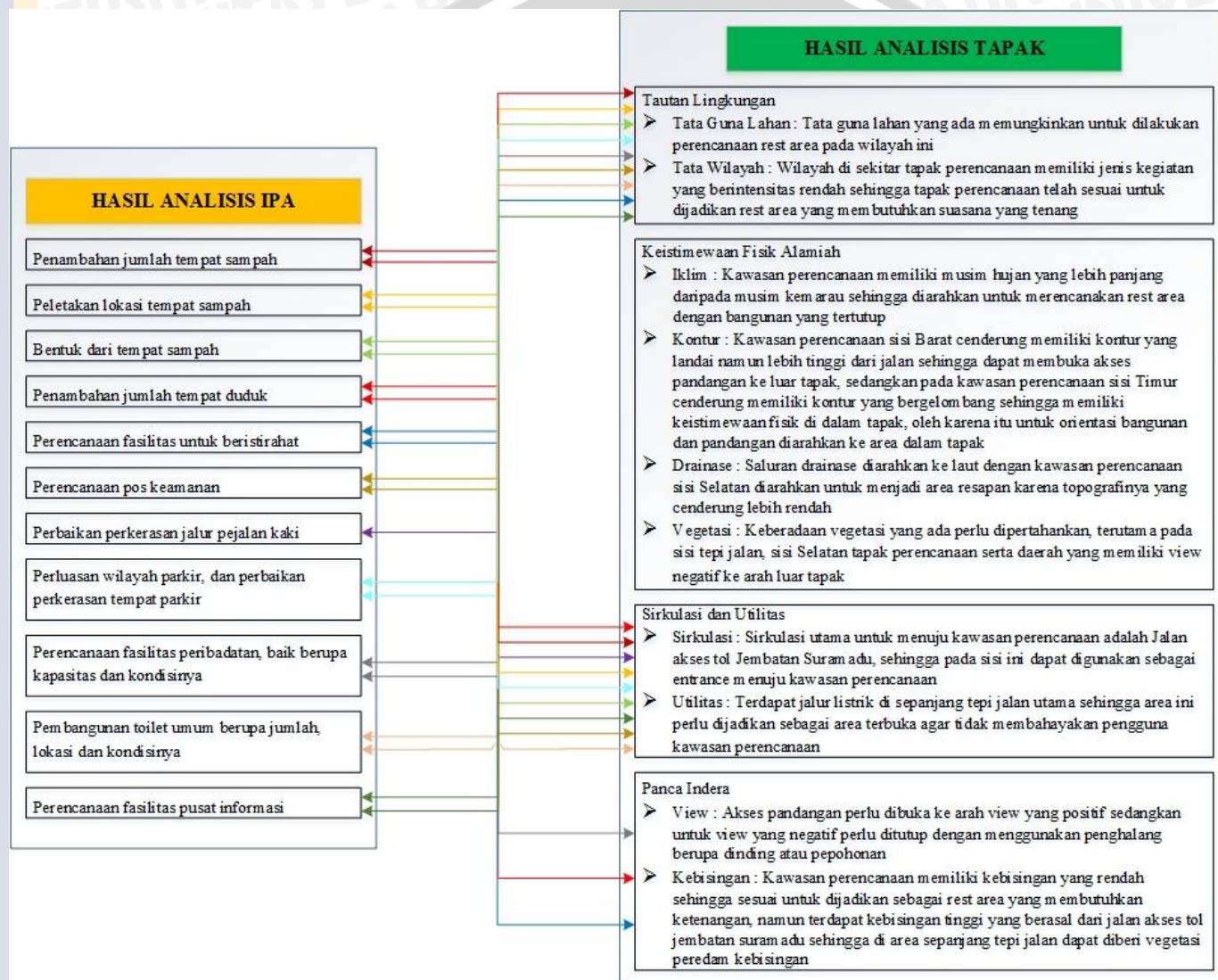
4.6 Hubungan IPA dan Analisis Tapak

Hubungan analisis IPA dan Tapak ini menjelaskan hasil dari atribut prioritas IPA yang nantinya akan direncanakan dalam tapak perencanaan. Untuk lebih jelasnya akan disajikan pada tabel dan digram dibawah ini.

Tabel 4.11 Hubungan IPA dan Tapak

Atribut prioritas IPA	Penjelasan
■ Penambahan jumlah tempat sampah ■ Peletakan lokasi tempat sampah ■ Bentuk dari tempat sampah ■ Penambahan jumlah tempat duduk ■ Perencanaan fasilitas untuk beristirahat	Hasil atribut analisis IPA ini mempertimbangkan hasil dari analisis tapak yang berupa sirkulasi dan utilitas serta tautan lingkungan
■ Perencanaan pos keamanan	Untuk atribut IPA ini nantinya akan dipengaruhi oleh sirkulasi dan utilitas pada tapak serta view yang terdapat pada tapak
■ Perbaikan perkerasan jalur pejalan kaki ■ Perluasan wilayah parkir ■ Perbaikan perkerasan tempat parkir	Hasil atribut analisis IPA ini mempertimbangkan hasil dari analisis tapak yang berupa sirkulasi dan utilitas Hasil atribut analisis IPA ini mempertimbangkan hasil dari analisis tapak yang berupa sirkulasi dan utilitas serta tautan lingkungan
■ Perencanaan fasilitas peribadatan baik berupa kapasitas dan kondisinya ■ Pembangunan toilet umum berupa jumlah, lokasi dan kondisinya ■ Perencanaan fasilitas pusat informasi	Pada atribut ini akan dipengaruhi oleh kondisi kebisingan dari tapak perencanaan yang dihasilkan oleh analisis panca indera dan dalam pembangunannya mempertimbangkan hasil analisis tautan lingkungan Hasil atribut analisis IPA ini mempertimbangkan hasil dari analisis tapak yang berupa sirkulasi dan utilitas serta tautan lingkungan Untuk atribut IPA ini nantinya akan dipengaruhi oleh sirkulasi dan utilitas pada tapak serta hasil dari analisis tautan lingkungan yang terdapat pada tapak

Sumber: Hasil Analisis 2014



Gambar 4.30 Hubungan Analisis IPA dan Tapak

4.7 Analisis Studi Kasus

4.7.1 Analisis Studi Kasus Fasilitas *Rest Area*

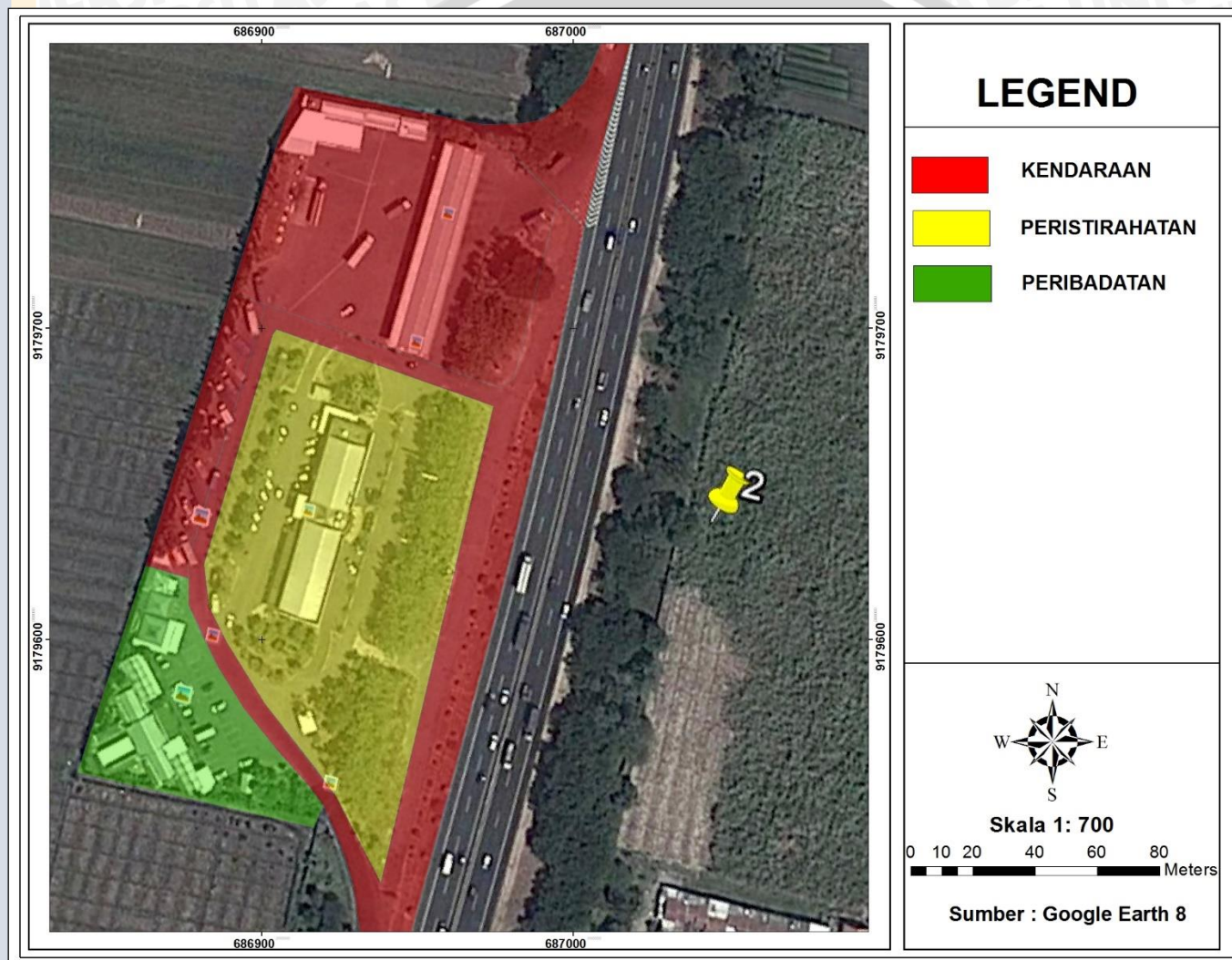
Analisis studi kasus ini menggambarkan tentang *rest area* pada wilayah lain untuk mengetahui kebutuhan-kebutuhan yang terdapat dalam perencanaan *rest area*. *Rest area* yang terpilih untuk dijadikan studi kasus adalah *rest area* yang terletak pada wilayah propinsi Jawa Timur, hal ini didasarkan pada asumsi bahwa *rest area* di Jawa Timur memiliki karakteristik yang mirip baik dalam aspek kebutuhan maupun sosial masyarakatnya. Oleh karena itu terdapat dua *rest area* yang akan menjadi acuan perencanaan, diantaranya *rest area* Tol Gempol dan *rest area* Situbondo. Penjelasan studi kasus kedua *rest area* disajikan dalam tabel di bawah ini.

Tabel 4.12 Studi Kasus *Rest Area*

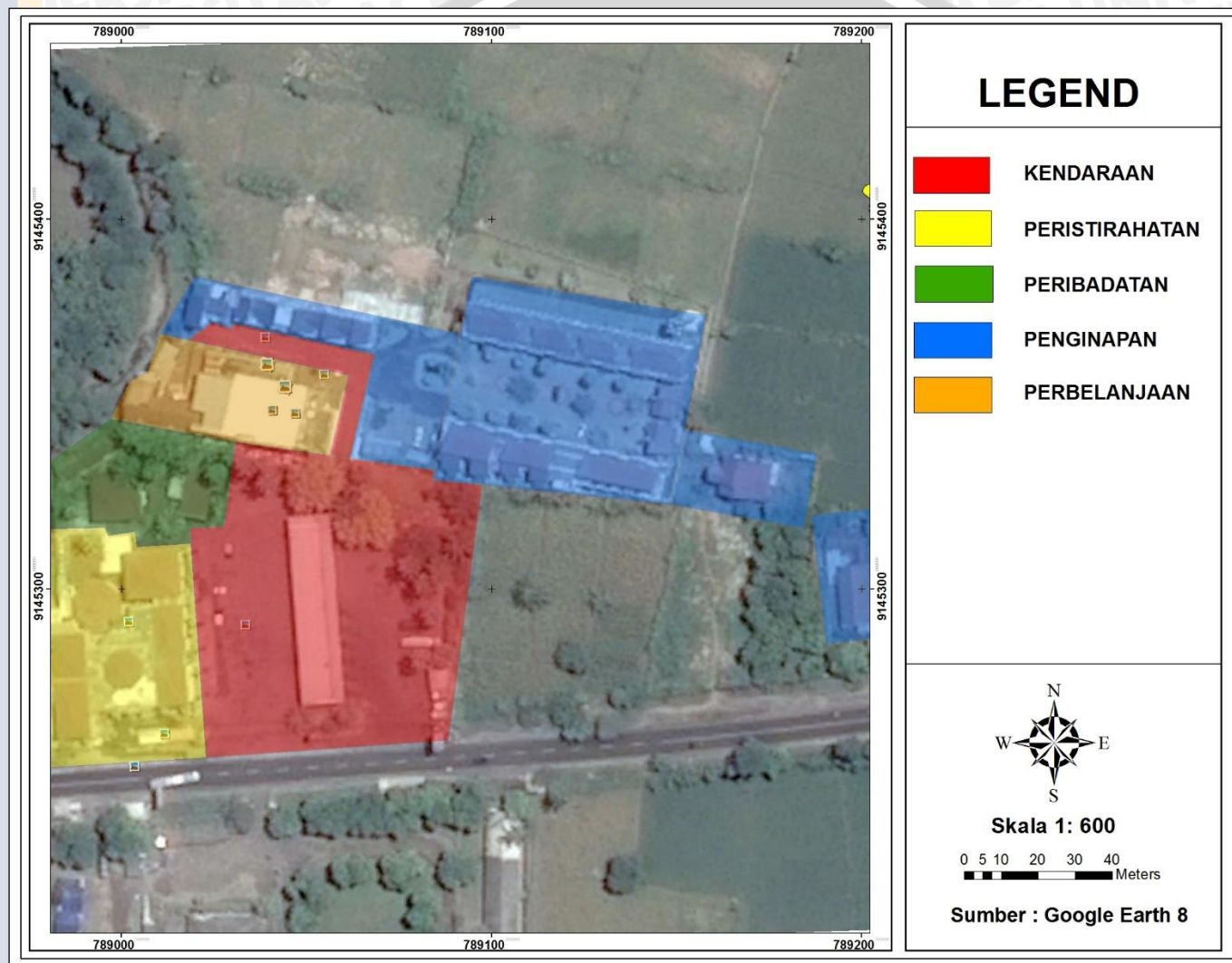
Fasilitas	<i>Rest Area</i> Surabaya-Gempol	<i>Rest Area</i> Situbondo (SPBU Utama Raya)
Toilet	Cukup memenuhi syarat, akan tetapi jumlahnya tidak begitu banyak	Terdapat 80 toilet yang bersih dan nyaman
Hotel & villa	Tidak terdapat hotel dan villa pada <i>rest area</i> tol Surabaya-Gempol	Terdapat villa dan hotel dengan berbagai tipe untuk menginap dengan pemandangan yang sangat indah
Restaurant	Terdapat restaurant yang cukup murah dan pujasera	Restaurant yang terbuka selama 24 jam non stop
Supermarket	Cukup untuk memenuhi kebutuhan di jalan	Supermarket untuk memenuhi kebutuhan kita
Meeting room	Tidak terdapat meeting room	Tersedia juga meeting room untuk berdiskusi dengan rekan kerja
Café	Ada café yang lumayan terkenal dan mahal juga	Café yang nyaman dengan fasilitas mewah
Pusat oleh-oleh	Tidak ada pusat oleh-oleh untuk <i>rest area</i> ini	Pusat oleh-oleh makanan khas situbondo dan Jawa Timur
SPBU	Ada SPBU yang memudahkan kita mengisi bahan bakar ketika di jalan tol	Lengkap dari yang subsidi hingga non subsidi
Taman	Tidak ada taman yang khusus untuk bermain	Taman yang rindang untuk bermain
Tempat duduk	Tidak ada tempat duduk di luar	Tempat duduk yang sangat nyaman untuk melepas penat kita
ATM	Ada beberapa ATM, jadi sangat memudahkan pengendara	ATM yang cukup lengkap
Masjid/musholla	Terdapat masjid yang besar, sehingga dapat menampung pengendara yang banyak	Masjid yang lumayan besar dan bersih
Parkir	Parkir yang teratur dan gratis	Parkir umum yang gratis dan besar
Wi-Fi	Belum ada jaringan Wi-Fi	Wi-Fi gratis di area umum

Sumber: Survei Primer

Berdasarkan deskripsi studi kasus yang telah diuraikan sebelumnya, maka dilakukan kajian analisis untuk menentukan fasilitas-fasilitas yang dapat diadopsi ke dalam tapak perencanaan. Analisis studi kasus yang akan dibahas berisi tentang analisis mengenai kondisi *rest area* yang dijadikan kasus pada dua lokasi dan tapak perencanaan.



Gambar 4.31 Rest Area Surabaya-Gempol



Gambar 4.32 Rest Area Situbondo

Tabel 4.13 Analisis Studi Kasus Fasilitas Rest Area dan Penerapannya pada Kawasan Perencanaan

No	Fasilitas	Rest Area Surabaya-Gempol	Rest Area Situbondo	Rest Area Tapak Perencanaan
1	Toilet	Fasilitas toilet di rest area ini memiliki kondisi yang cukup baik dan telah memenuhi kebutuhan dari para penggunanya meskipun jumlahnya tidak terlalu banyak	Fasilitas toilet di rest area ini kondisinya sangat baik dengan jumlah yang sangat banyak sehingga mampu memenuhi kebutuhan pengguna dalam jumlah yang banyak	Pada rest area tapak perencanaan diperlukan perencanaan fasilitas toilet yang baik dan memadai serta mampu memenuhi kebutuhan dari pengguna jalan, karena fasilitas ini merupakan salah satu fasilitas utama yang harus ada dalam perencanaan rest area
2	Hotel & villa	Pada rest area ini belum terdapat fasilitas hotel dan villa karena fungsi rest area ini adalah sebagai tempat singgah untuk melepas lelah dan terletak di jalan tol	Pada rest area ini terdapat fasilitas hotel dan villa yang cukup bagus karena rest area ini berfungsi sebagai tempat beristirahat bagi pengguna yang sedang melakukan perjalanan ke Pulau Bali	Pada rest area tapak perencanaan dinilai tidak memerlukan perencanaan fasilitas hotel dan villa karena lokasinya yang merupakan jalan akses tol Suramadu
3	Rumah makan	Fasilitas rumah makan pada rest area ini telah memenuhi kebutuhan pengguna dengan kondisi yang cukup baik	Pada rest area ini terdapat rumah makan yang cukup memadai dengan ukuran yang cukup besar dan memiliki jam operasional selama 24 jam per hari sehingga pengunjung dapat menikmati fasilitas ini meskipun pada tengah malam	Rumah makan merupakan fasilitas yang sangat dibutuhkan dalam suatu rest area karena merupakan kebutuhan pokok dari para pengguna untuk makan dan menambah kekuatan tubuh untuk melakukan perjalanan
4	Supermarket	Pada rest area Surabaya-Gempol terdapat supermarket seperti indomaret ataupun alfamart untuk memenuhi kebutuhan pengguna saat perjalanan	Supermarket di rest area Situbondo cukup besar untuk memenuhi kebutuhan para pengguna dan juga untuk memenuhi kebutuhan dari para pengunjung hotel	Diperlukan fasilitas ini pada rest area perencanaan karena fasilitas ini dapat memenuhi kebutuhan dari para pengguna selama perjalanan dan juga dapat memenuhi kebutuhan dari masyarakat sekitar
5	Meeting room	Di rest area ini belum terdapat fasilitas meeting room karena dirasa kurang tepat jika berada di rest area yang terletak di tengah tol Surabaya-Gempol	Di rest area ini terdapat fasilitas meeting room yang digunakan sebagai tempat rapat ataupun berdiskusi bagi para pengguna rest area ataupun pengguna yang menginap pada hotel dan villa pada rest area ini	Untuk rest area perencanaan dirasa tidak perlu perencanaan fasilitas ini karena fungsinya yang kurang cocok wilayah perencanaan dan para pengguna tidak membutuhkan fasilitas ini sehingga tidak diperlukan perencanaan untuk fasilitas meeting room
6	Café	Pada rest area ini terdapat cafe-cafe yang cukup terkenal dan juga digunakan sebagai tempat nongkrong ataupun hanya minum-minum saja	Pada rest area ini juga terdapat cafe yang cukup bagus dan digunakan bagi penduduk lokal ataupun pengguna sebagai tempat nongkrong	Pada rest area perencanaan diperlukan fasilitas cafe ini karena sebagai sarana berkumpul atau nongkrong bagi para pengguna baik masyarakat lokal ataupun pengunjung
7	Pusat oleh-oleh	Pada rest area ini belum terdapat fasilitas pusat oleh-oleh karena mungkin dirasa kurang penting dilihat fungsi dari rest area	Pada rest area Situbondo terdapat pusat oleh-oleh yang menyediakan makanan ataupun souvenir khas Situbondo dan Jawa Timur	Pada rest area perencanaan diperlukan adanya fasilitas pusat oleh-oleh karena sebagai sarana memasarkan hasil seni dan makanan khas Madura dan juga sebagai pusat oleh-oleh bagi pengguna yang melakukan perjalanan

No	Fasilitas	Rest Area Surabaya-Gempol	Rest Area Situbondo	Rest Area Tapak Perencanaan
8	SPBU	Pada rest area ini terdapat SPBU yang cukup lengkap dan besar karena letaknya yang berada di jalan tol sehingga sangat diperlukan bagi pengguna jalan	Di rest area Situbondo telah terdapat fasilitas SPBU yang besar dan lengkap untuk memenuhi kebutuhan pengguna jalan dan masyarakat lokal serta bus-bus pariwisata mengingat lokasi ini terletak di jalur wisata menuju Pulau Bali	Pada rest area perencanaan sangat dibutuhkan fasilitas SPBU ini karena fasilitas ini harus ada dalam perencanaan suatu rest area dan juga untuk memenuhi kebutuhan pengguna dalam melakukan perjalanan, serta fasilitas SPBU yang terdekat hanya terdapat di pusat kota Bangkalan sehingga diperlukan perencanaan fasilitas ini
9	Taman	Rest area ini belum dilengkapi dengan fasilitas taman, sehingga memiliki kesan yang menjenuhkan	Di rest area ini terdapat fasilitas taman yang digunakan sebagai tempat berkumpul ataupun bermain-main bagi para pengguna rest area	Untuk rest area perencanaan dirasa memerlukan fasilitas taman karena fungsinya sebagai prasarana bermain bagi anak-anak ataupun masyarakat sekitar serta menambah keindahan dan kesan menyejukkan sehingga diperlukan perencanaan fasilitas taman yang memadai
10	Tempat duduk	Di rest area ini belum terdapat fasilitas tempat duduk	Di rest area ini terdapat fasilitas tempat duduk yang terletak di taman dan digunakan sebagai tempat istirahat ataupun melepas lelah bagi para pengguna	Fasilitas tempat duduk diperlukan dalam perencanaan rest area karena pengguna memerlukan tempat duduk untuk bersantai dan melepas lelah
11	ATM	Pada rest area ini terdapat beberapa ATM sehingga memudahkan pengguna untuk menarik uang tabungan saat membutuhkan	Pada rest area Situbondo terdapat ATM yang cukup memadai dan lengkap sehingga memudahkan pengunjung dalam mengambil uang sesuai dengan kebutuhan	Rest area pada tapak perencanaan membutuhkan fasilitas ATM karena pada sekitar lokasi akses Tol Suramadu belum terdapat fasilitas ini, sehingga bagi pengguna yang membutuhkan uang dapat mengambil dengan mudah pada rest area ini nantinya
12	Masjid/musholla	Masjid/musholla merupakan fasilitas yang sangat diperlukan dalam suatu rest area karena merupakan kebutuhan pokok dari para pengguna beribadah	Pada rest area Situbondo terdapat musholla yang cukup memadai bagi pengunjung yang ingin melaksanakan solat	Pada rest area perencanaan sangat dibutuhkan fasilitas ini karena selain fungsinya sebagai sarana peribadatan, fasilitas ini juga dapat dijadikan ciri khas bagi masyarakat Madura yang terkenal agamis
13	Parkir	Kondisi parkir pada rest area Surabaya-Gempol sudah cukup baik dengan perkerasan paving dan dapat memenuhi kebutuhan parkir dari para penggunanya serta gratis	Untuk rest area Situbondo kondisinya sangat baik akan tetapi kurang teratur dan rapi dan juga parkir pada rest area ini gratis	Pada tapak perencanaan diperlukan perancangan parkir yang baik serta memadai dan dapat mencukupi kebutuhan dari pengunjung rest area karena fasilitas ini sangat penting agar rest area terlihat indah, teratur dan rapi
14	Wi-Fi	Pada rest area ini belum terdapat fasilitas wifi ataupun internet yang gratis karena fungsi rest area ini hanya sebagai tempat melepas lelah	Di rest area Situbondo terdapat fasilitas wifi yang cukup lancar dan juga fasilitas wifi ini gratis	Untuk tapak perencanaan dirasa memerlukan fasilitas ini karena pada jaman sekarang apapun membutuhkan internet yang stabil dan cukup lancar sehingga perencanaan wifi sangat diperlukan
15	Bengkel	Di rest area Surabaya-Gempol belum terdapat fasilitas bengkel	Pada rest area Situbondo belum terdapat fasilitas bengkel	Untuk rest area perencanaan diperlukan fasilitas bengkel ini karena fasilitas ini sangat penting untuk pengguna jalan jika

No	Fasilitas	<i>Rest Area Surabaya-Gempol</i>	<i>Rest Area Situbondo</i>	<i>Rest Area Tapak Perencanaan</i>
16	Pos Polisi	Di rest area Surabaya-Gempol belum terdapat fasilitas pos polisi	Pada rest area Situbondo belum terdapat fasilitas pos polisi	ada kendaraannya yang rusak oleh karena itu sangat diperluka perencanaan fasilitas bengkel ini Dalam perencanaan rest area berdasarkan standar dari jasa marga, fasilitas pos polisi ini sangat dibutuhkan agar para pengguna merasa aman dan nyaman. Hal ini juga ditunjang dengan hasil surve yang mana para pengguna merasa puas apabila ada pos polisi di kawasan PKL
17	Poliklinik	Di rest area Surabaya-Gempol belum terdapat fasilitas poliklinik	Pada rest area Situbondo belum terdapat fasilitas poliklinik	Dalam perencanaan rest area berdasarkan standar dari jasa marga, fasilitas poliklinik ini diperlukan untuk menjaga dan mengantisipasi apabila ada para pengguna yang merasa sakit. Selain itu fasilitas ini juga dapat dimanfaatkan bagi masyarakat sekitar
Sumber: Hasil Analisis, 2014				

4.7.2 Analisis Studi Kasus Penataan Pedagang Kaki Lima

Analisis studi kasus ini menggambarkan tentang penataan pedagang kaki lima pada wilayah lain untuk mengetahui kebijakan mengenai penataan pedagang kaki lima di wilayah lain. Penataan pedagang kaki lima yang terpilih yaitu pada kota yang telah berhasil dalam menata PKL, diantaranya Kota Solo, Bandung, Surabaya, dan Bangkok. Oleh karena itu kebijakan dan program penataan pada kota yang dijadikan studi kasus dapat menjadi acuan dalam penataan PKL pada kawasan perencanaan. Penjelasan studi kasus dan penerapannya pada kawasan perencanaan disajikan dalam **Tabel 4.14**

UNIVERSITAS BRAWIJAYA



Tabel 4.14 Analisis Studi Kasus Penataan Pedagang Kaki Lima dan Penerapannya pada Kawasan Perencanaan

Studi Kasus		Penerapan		
Solo	Bandung	Surabaya	Bangkok	Kawasan Perencanaan
Konsep penataan PKL dengan menggunakan pendekatan sosial budaya dan ekonomi, yaitu dengan memberikan bantuan fasilitas PKL, modal usaha, perizinan usaha, promosi, pemindahan, dan pengangkutan saat relokasi. Dalam mengatur kawasan PKL, jika ketersediaan lahan terbatas dan jumlah PKL banyak maka akan dilakukan relokasi, namun jika ketersediaan lahan mencukupi maka dibangun <i>shelter</i> bongkar pasang, tenda atau gerobak.	Konsep penataan PKL dengan menggunakan pendekatan sosial dan ekonomi. Penataan yang dilakukan terbagi menjadi lima konsep: 1. Relokasi, dengan pemindahan tempat berdagang bagi PKL 2. Revitalisasi pasar, dengan peningkatan fungsi dan potensi pasar berdasarkan pemanfaatan lahan pasar yang tidak terpakai oleh PKL 3. Belanja tematik, dengan penempatan PKL berdasarkan beragam jenis dagangan di suatu lokasi tertentu 4. Konsep festival, dengan penempatan PKL pada pelaksanaan <i>event-event</i> tertentu 5. Konsep pujasera, dengan penempatan PKL makanan berdasarkan lokasi tertentu Tujuan Pemerintah melakukan penataan PKL adalah untuk mengembalikan fungsi kawasan, memfasilitasi PKL agar tidak kehilangan tempat usaha, dan menjaga estetika kawasan.	Program penataan PKL dengan pembuatan sentra PKL. Konsep penataan PKL dilakukan dengan beberapa pendekatan: 1. Penetapan a. Penetapan dan pengaturan waktu kegiatan usaha PKL b. Penetapan dan pengaturan jumlah PKL pada setiap lokasi PKL c. Penetapan jenis barang yang diperdagangkan d. Pengaturan fasilitas perlengkapan PKL 2. Pemindahan lokasi 3. Penghapusan lokasi 4. Pemberdayaan PKL: a. Bimbingan dan penyuluhan manajemen usaha b. Pengembangan usaha melalui kemitraan dengan pelaku ekonomi yang lain c. Bimbingan untuk memperoleh dan meningkatkan permodalan d. Peningkatan kualitas fasilitas perlengkapan PKL	PKL sudah dianggap sebagai budaya dan mempunyai ikatan yang kuat dengan masyarakat. Terdapat empat model konsep penataan PKL: 1. Sistem zona, yaitu daerah tertentu yang dialokasikan untuk PKL 2. Sistem waktu dagang, seperti pasar <i>weekend</i> dan pasar malam 3. Integrasi dengan fungsi perbelanjaan lain, seperti dengan mall atau pusat perbelanjaan 4. Pemberian izin PKL di pedestrian, sekitar taman atau trotoar dengan persyaratan tertentu	Konsep penataan PKL di kawasan perencanaan menggunakan pendekatan sosial budaya dan ekonomi. Program penataan PKL dilakukan dengan pembuatan sentra PKL, dengan konsep penataan sebagai berikut: 1. Penetapan a. Penetapan dan pengaturan waktu kegiatan usaha PKL b. Penetapan dan pengaturan jumlah PKL pada setiap zona c. Penetapan jenis barang yang diperdagangkan d. Pengaturan fasilitas perlengkapan PKL 2. Relokasi (pemindahan lokasi) a. Integrasi dengan fungsi <i>rest area</i> b. Sistem zona, yaitu daerah tertentu yang dialokasikan untuk PKL c. Belanja tematik, dengan penempatan PKL berdasarkan ragam jenis dagangan di suatu zona tertentu d. Pujasera, dengan penempatan PKL makanan pada satu zona 3. Pemberdayaan PKL a. Penyuluhan manajemen usaha b. Pengembangan usaha melalui kemitraan dengan pelaku ekonomi lain c. Bimbingan untuk memperoleh dan meningkatkan permodalan d. Peningkatan kualitas fasilitas perlengkapan PKL

Sumber: Sukmaningtyas (2013)

4.8 Analisis Kebutuhan Ruang

Analisis kebutuhan ruang berisi tentang fasilitas yang diperlukan dalam suatu perencanaan disertai dengan pembagian fasilitas tersebut ke dalam kelompok-kelompok berdasarkan kriteria tertentu. Dalam perencanaan aktivitas penunjang yang berupa *rest area* ini dilakukan pengelompokan fasilitas berdasarkan aktivitas yang dilakukan, yaitu menjadi zona peristirahatan, zona peribadatan, zona perbelanjaan, zona pelayanan umum dan zona fasilitas kendaraan. Fasilitas yang akan direncanakan dalam *rest area* pada tiap zona adalah fasilitas-fasilitas yang sesuai dengan hasil analisis IPA dan analisis studi kasus.

Berdasarkan hasil analisis IPA diperoleh beberapa fasilitas yang perlu untuk dilakukan perencanaan sesuai dengan keinginan serta kebutuhan pengunjung, pedagang dan masyarakat lokal, diantaranya yaitu:

1. Tempat sampah baik berupa jumlah, lokasi dan bentuknya
2. Kecukupan jumlah tempat duduk
3. Keberadaan fasilitas untuk beristirahat
4. Kondisi perkerasan jalur pejalan kaki
5. Tempat parkir mengenai luasan dan kondisi perkerasannya
6. Fasilitas peribadatan dari segi kapasitas dan kondisinya
7. Toilet umum yaitu berupa jumlah, kondisi dan lokasi dari toilet umum
8. Kemudahan mendapatkan informasi

Sedangkan berdasarkan analisis studi kasus dan komparasi dengan standart jasa marga, diperoleh beberapa fasilitas yang cocok diterapkan pada *rest area* di tapak perencanaan, diantaranya yaitu:

- | | |
|--------------------|---------------------|
| 1. Toilet | 9. ATM |
| 2. Rumah makan | 10. Masjid/Musholla |
| 3. Supermarket | 11. Parkir |
| 4. Cafe | 12. Wi-fi |
| 5. Pusat oleh-oleh | 13. Bengkel |
| 6. SPBU | 14. Pos Polisi |
| 7. Taman | 15. Poliklinik |
| 8. Tempat duduk | |

Fasilitas-fasilitas tersebut akan dikelompokkan kembali berdasarkan zona ruang yang telah ditentukan, dengan pembagian seperti dalam **Tabel 4.15**

Tabel 4.15 Pengelompokan Fasilitas Berdasarkan Zona Ruang

No.	Jenis Fasilitas	Kebutuhan Fasilitas		Pengelompokan Ruang				
		Analisis IPA	Analisis Studi Kasus	Zona Peristirahatan	Zona Peribadatan	Zona Perbelanjaan	Zona Fasilitas Kendaraan	Zona Pelayanan Umum
1	Tempat sampah	√	-	√	√	√	√	√
2	Tempat duduk	√	-	√	√	√	-	-
3	Fasilitas untuk beristirahat	√	-	√	√	-	-	-
4	Jalur pejalan kaki	√	-	√	√	√	-	√
5	Tempat parkir	√	√	-	-	-	√	-
6	Fasilitas peribadatan	√	√	-	√	-	-	-
7	Toilet umum	√	√	√	√	√	-	-
8	Sarana informasi	√	-	-	-	-	-	√
9	Rumah makan	-	√	√	-	-	-	-
10	Supermarket	-	√	√	-	√	-	-
11	Cafe	-	√	√	-	-	-	-
12	Pusat oleh-oleh	-	√	√	-	√	-	-
13	SPBU	-	√	-	-	-	√	-
14	Taman	-	√	√	√	-	-	-
15	ATM	-	√	-	-	√	-	√
16	Wi-fi	-	√	√	√	√	√	√
17	Bengkel	-	√	-	-	-	√	-
18	Pos polisi	-	√	-	-	-	-	√
19	Poliklinik	-	√	-	-	-	-	√

Sumber: Hasil Analisis, 2014

A. Zona Peristirahatan

Zona peristirahatan berfungsi sebagai sarana dan prasarana bagi pengguna untuk beristirahat dan bersantai. Adapun fasilitas yang dikelompokkan dalam zona peristirahatan diantaranya:

1. Tempat sampah
2. Tempat duduk
3. Fasilitas untuk beristirahat
4. Jalur pejalan kaki
5. Toilet umum
6. Rumah makan berupa PUMARA (Pusat Makanan Rakyat) dari PKL yang menjual makanan dan restoran
7. Cafe
8. Taman
9. Wi-fi

B. Zona Peribadatan

Zona peribadatan berfungsi sebagai sarana dan prasarana bagi pengguna jalan untuk melakukan kegiatan beribadah. Adapun fasilitas yang dikelompokkan dalam zona peribadatan diantaranya:

1. Tempat sampah
2. Tempat duduk
3. Fasilitas untuk beristirahat
4. Jalur pejalan kaki
5. Fasilitas peribadatan
6. Toilet umum
7. Taman
8. Wi-fi

C. Zona Perbelanjaan

Zona perbelanjaan berfungsi sebagai sarana dan prasarana bagi para pengguna jalan ataupun pengunjung untuk berbelanja oleh-oleh ataupun membeli kebutuhan sehari-hari atau diperjalanan. Adapun fasilitas yang dikelompokkan dalam zona perbelanjaan diantaranya:

1. Tempat sampah
2. Tempat duduk
3. Jalur pejalan kaki

4. Toilet umum
5. Supermarket (diletakan pada *rest area* Sisi Barat)
6. Pusat oleh-oleh berisi PKL yang menjual souvenir dan hasil kerajinan tangan khas Pulau Madura (diletakan pada *rest area* Sisi Timur)
7. ATM
8. Wi-fi

D. Zona Fasilitas Kendaraan

Zona fasilitas kendaraan berfungsi sebagai sarana dan prasarana untuk memenuhi kebutuhan dari kendaraan. Adapun fasilitas yang dikelompokkan dalam zona sirkulasi kendaraan diantaranya:

1. Tempat sampah
2. Tempat parkir
3. SPBU (hanya terdapat pada *rest area* Sisi Timur)
4. Wi-fi
5. Bengkel

E. Zona Pelayanan Umum

Zona pelayanan umum berfungsi sebagai sarana dan prasarana untuk memenuhi kebutuhan dari pengunjung dalam penyaluran informasi dan pelayanan umum bagi para pengguna. Adapun fasilitas yang dikelompokkan dalam zona pelayanan umum yaitu:

1. Tempat sampah
2. Jalur pejalan kaki
3. Sarana informasi
4. ATM
5. Wi-fi
6. Pos polisi
7. Poliklinik

4.9 Analisis Besaran Ruang

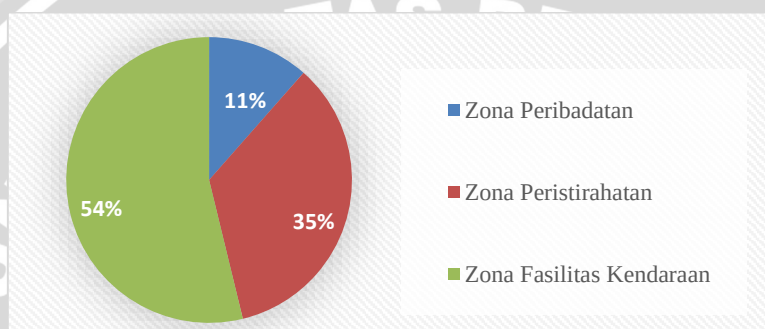
Perkiraan luasan area terbangun didapatkan dari survey komparasi sejenis. Survey komparasi dalam menentukan besaran ruang diambil dari kawasan *rest area* yang memiliki kesamaan fungsi utama yaitu karakteristik wilayah dan budaya. Kawasan yang diambil sebagai studi komparasi yaitu *rest area* Surabaya-Gempol dan *rest area* Situbondo. Studi komparasi dilakukan dengan membandingkan luasan penggunaan lahan setiap zona dalam suatu *rest area*. Berdasarkan pembagian luasan tiap zona pada

rest area lain didapatkan asumsi penggunaan lahan yang nantinya akan digunakan pada lokasi perancangan. Adapun luasan zona pada kawasan *rest area* Surabaya-Gempol yaitu 27150m² dengan pembagian zona antara lain zona peribadatan, zona peristirahatan, zona fasilitas kendaraan. Perbandingan luasan zona yang diambil untuk studi kasus dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.16 Luasan Rest Area Surabaya-Gempol

Zona	Luas (m ²)	Prosentase (%)
Zona peribadatan	3115	11,5
Zona peristirahatan	9432	34,7
Zona fasilitas kendaraan	14603	53,8
Total	27150	100

Sumber: Hasil Analisis, 2014



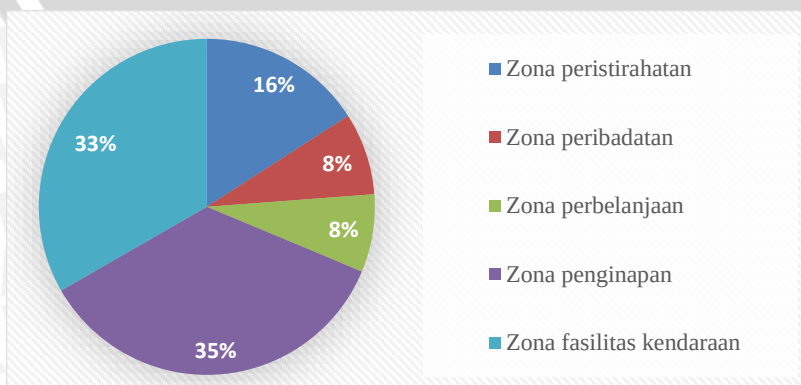
Gambar 4.33 Prosentase Luas Pembagian Zona Rest Area Surabaya Gempol

Sedangkan luasan pada *rest area* Situbondo yaitu sebesar 17838m² dengan pembagian zona diantaranya zona peristirahatan, zona peribadatan, zona perbelanjaan, zona penginapan, zona fasilitas kendaraan. Adapun luasan dan prosentase dari tiap zona dapat dilihat pada tabel di bawah.

Tabel 4.17 Luasan Rest Area Situbondo

Zona	Luas (m ²)	Prosentase (%)
Zona peristirahatan	2840	15,9
Zona peribadatan	1415	7,9
Zona perbelanjaan	1337	7,5
Zona penginapan	6304	35,4
Zona fasilitas kendaraan	5942	33,3
Total	17838	100

Sumber: Hasil Analisis, 2014



Gambar 4.34 Prosentase Luas Pembagian Zona Rest Area Situbondo

Berdasarkan analisis komparasi besaran ruang antara *rest area* Surabaya-Gempol dengan *rest area* Situbondo maka didapatkan luasan besaran ruang yang dimanfaatkan tiap zona. Adapun prosentase luasan tiap zona yang dapat digunakan pada lokasi perancangan diantaranya sebagai berikut.

Tabel 4.18 Komparasi Besaran Ruang Yang Dapat Digunakan Pada Lokasi Perencanaan

Zona	Komparasi Dengan Rest Area Lain (m ²)	Luas Sisi Barat (m ²)	Luas Sisi Timur (m ²)	Total Luas (m ²)
Zona peristirahatan	9432-2840	9000	8000	17000
Zona peribadatan	3115-1415	3000	3000	6000
Zona perbelanjaan	9432-1337	5000	4000	7000
Zona fasilitas kendaraan	14603-5942	14500	14000	26000
Zona pelayanan umum	1000	1000	1000	2000
Total		32000	26000	58000

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Besar luasan pemanfaatan lahan terbangun didominasi oleh zona peristirahatan yang berfungsi sebagai tempat beristirahat para pengendara yaitu dengan luas 17000 m². Zona perbelanjaan sebagai pemanfaatan lahan terbesar kedua dimanfaatkan sebagai sarana dan prasarana para PKL yang terdapat di sepanjang Kaki Jembatan Suramadu dan pemasaran hasil-hasil seni dari Madura serta supermarket sebagai sarana pemenuhan kebutuhan pengguna jalan. Sedangkan zona terbesar adalah zona fasilitas kendaraan berupa lahan tidak terbangun yang terdiri dari ruang terbuka hijau maupun ruang terbuka non hijau yang dimanfaatkan sebagai sirkulasi kendaraan agar tidak tercampur dengan aktivitas pengunjung, dimana zona ini terdiri dari fasilitas parkir, jalan di dalam *rest area*, jalur pejalan kaki dan taman-taman, namun juga dilengkapi dengan fasilitas bengkel dan SPBU khusus di *rest area* sisi Timur.

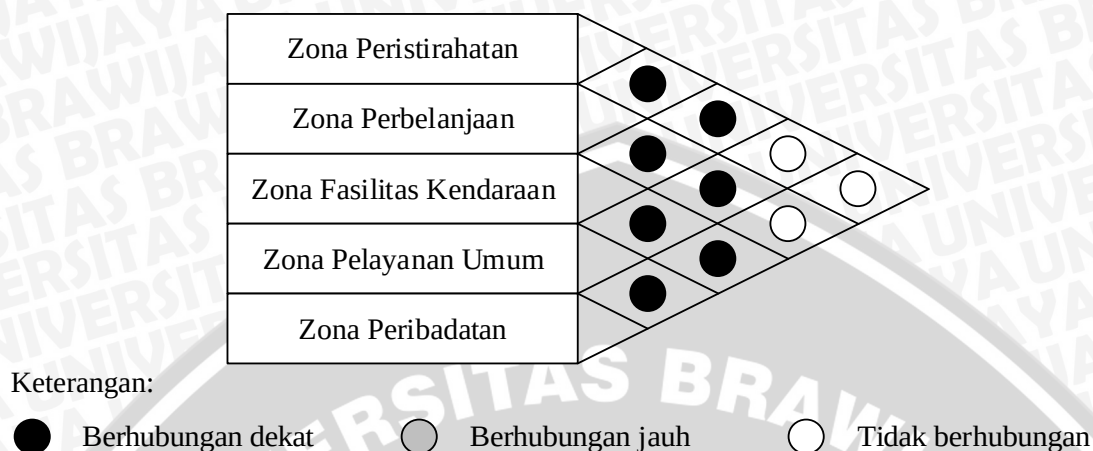
Total lahan yang dimanfaatkan untuk pembangunan aktivitas penunjang hanya sebesar 5,8 Ha atau sebesar 58000 m² dari keseluruhan total lahan yang disediakan yaitu sebesar 40 Ha. Sisa dari lahan tersebut akan digunakan sebagai wilayah pengembangan yang nantinya dapat digunakan sebagai pengembangan dari aktivitas penunjang ini.

4.10 Analisis Hubungan Ruang

Analisis hubungan ruang yang akan dibahas berisi tentang matriks hubungan ruang yang merupakan analisis yang digunakan untuk menentukan penempatan kelompok/fasilitas baru dalam suatu kawasan baru. Analisis tersebut mendeskripsikan kedekatan suatu kelompok/fasilitas satu dengan yang lain yang dideskripsikan berupa segitiga hubungan kedekatan. Penilaian yang dinilai adalah hubungan dekat, hubungan jauh, dan tidak berhubungan. Penilaian tersebut didasarkan pada fungsi dan kegiatan yang diwadahi dalam

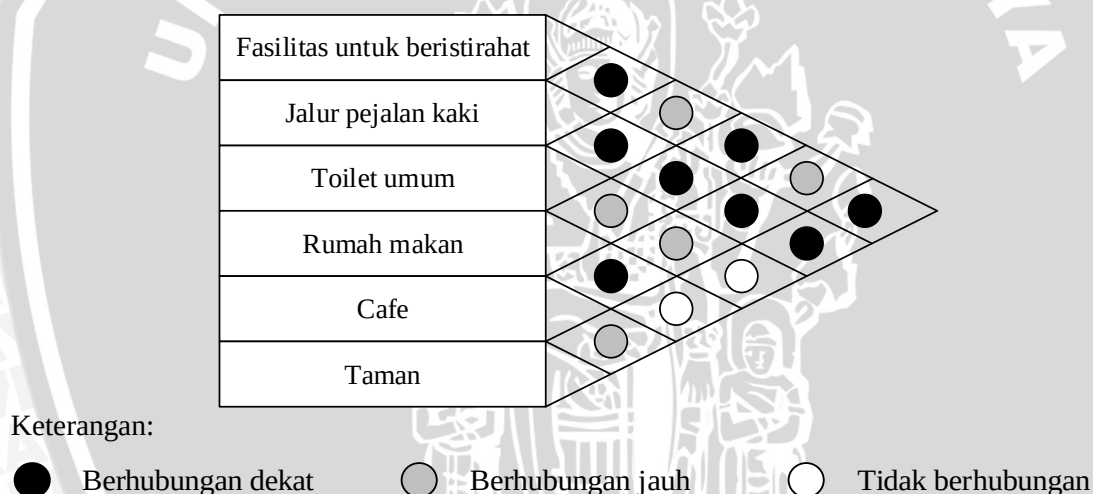
suatu kelompok/fasilitas dengan yang lain. Pada analisis ini akan didapatkan fasilitas mana yang berhubungan atau tidak dalam suatu zona serta peletakan ruang fasilitasnya.

A. Hubungan Ruang Makro



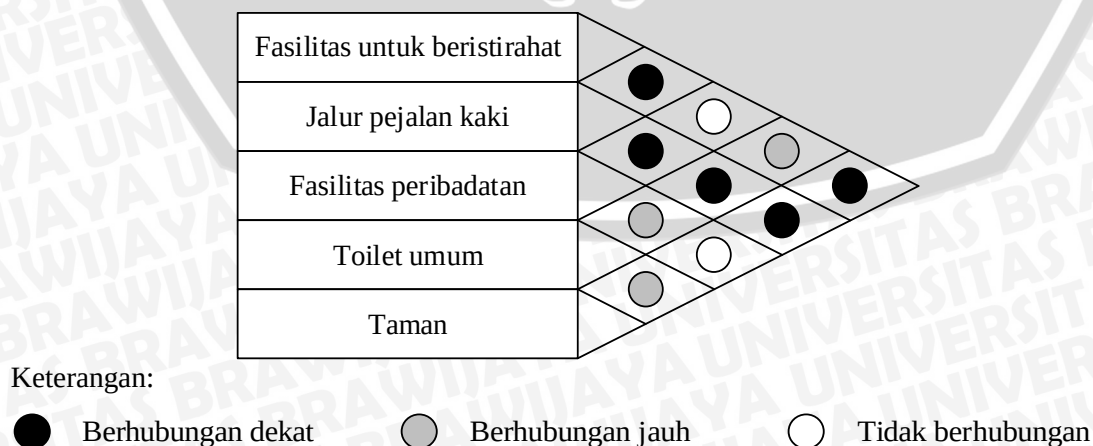
Gambar 4.35 Matriks Hubungan Ruang Antar Zona

B. Zona Peristirahatan



Gambar 4.36 Matriks Hubungan Ruang Zona Peristirahatan

C. Zona Peribadatan



Gambar 4.37 Matriks Hubungan Ruang Zona Peribadatan

D. Zona Perbelanjaan

Jalur pejalan kaki					
Toilet umum	●		●		
Supermarket	●	●	●	●	
Pusat oleh-oleh	●	●	○		
ATM	●				

Keterangan:

- Berhubungan dekat ○ Berhubungan jauh ○ Tidak berhubungan

Gambar 4.38 Matriks Hubungan Ruang Zona Perbelanjaan

E. Zona Fasilitas Kendaraan

Tempat parkir		○	
SPBU			○
Bengkel	●		

Keterangan:

- Berhubungan dekat ○ Berhubungan jauh ○ Tidak berhubungan

Gambar 4.39 Matriks Hubungan Ruang Zona Fasilitas Kendaraan

F. Zona Pelayanan Umum

Jalur pejalan kaki	●				
Sarana informasi	●	●	●		
ATM	●	●	●	●	
Pos Polisi	○	○	○		
Poliklinik	○				

Keterangan:

- Berhubungan dekat ○ Berhubungan jauh ○ Tidak berhubungan

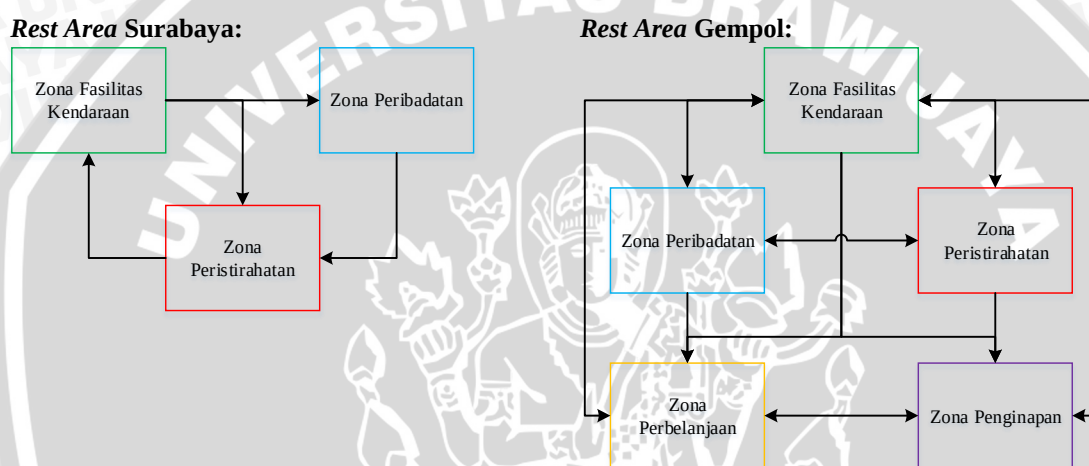
Gambar 4.40 Matriks Hubungan Ruang Zona Pelayanan Umum

4.11 Analisis Organisasi Ruang

Organisasi ruang adalah hubungan antar ruang berdasarkan perbedaan tingkat kepentingan antar ruang satu dengan ruang lainnya. Organisasi ruang bertujuan untuk menentukan struktur ruang pada kawasan perencanaan aktivitas penunjang di Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura. Organisasi ruang ini diperlukan untuk kelancaran sirkulasi dalam kawasan dan perletakkan fasilitas. Dalam menganalisis

organisasi ruang untuk tiap fasilitas, didasarkan pada fungsi masing-masing fasilitas. Analisis organisasi ruang pada kawasan studi juga berdasarkan pada studi kasus *rest area* yang memiliki keseragaman fungsi zona pada *rest area* di Jawa Timur.

Studi kasus yang diambil yaitu *rest area* Situbondo dan *rest area* Surabaya-Gempol yang nantinya akan dijadikan acuan dan pertimbangan dalam perencanaan kawasan aktivitas penunjang. Pengelompokan ruang dikelompokkan dalam zona sesuai konsep yang sudah ditentukan pada pembahasan sebelumnya yang berdasarkan pada kedekatan aktivitas, fungsi dan studi kasus yang telah diambil. Adapun pola organisasi ruang pada *rest area* Situbondo dan *rest area* Surabaya-Gempol dapat dilihat pada Gambar di bawah ini.



Gambar 4.41 Organisasi Ruang Pada Rest Area Surabaya-Gempol dan Rest Area Situbondo

Tabel 4.19 Pertimbangan Perletakkan Zona Berdasarkan Studi Kasus

No	Zona	Rest Area Surabaya-Gempol	Rest Area Situbondo	Kawasan Perencanaan
1	Zona Peristirahatan	Zona peristirahatan pada rest area Surabaya-Gempol berisi fasilitas-fasilitas bagi pengendara yang ingin langsung menuju ke rumah makan. Pada rest area ini zona peristirahatan hanya menyediakan tempat makan atau restoran bagi para pengguna jalan.	Untuk rest area Situbondo, zona peristirahatan yang telah ada lebih memiliki fasilitas yang lebih mencukupi yaitu warung makan, restoran dan juga ada cafe.	Untuk kawasan perencanaan sendiri, fasilitas yang akan ada pada zona peristirahatan diantaranya yaitu fasilitas untuk beristirahat, rumah makan, cafe dan juga terdapat taman dan toilet umum
2	Zona Peribadatan	Zona peribadatan terletak di sebelah zona peristirahatan, yang dibatasi oleh zona fasilitas kendaraan jadi apabila pengguna hanya ingin ke zona peribadatan tidak harus melewati zona peristirahatan	Zona peribadatan terletak setelah zona peristirahatan, karena sirkulasinya yang berbentuk n jadi memudahkan para pengguna untuk menuju ke zona yang diinginkan.	Berdasarkan pada studi banding, pada zona peristirahatan ini akan terdapat fasilitas seperti fasilitas untuk beristirahat, fasilitas untuk beribadah, toilet umum serta taman.
3	Zona	-	Zona perbelanjaan pada	Berdasarkan pada studi

No	Zona	Rest Area Surabaya-Gempol	Rest Area Situbondo	Kawasan Perencanaan
	Perbelanjaan		rest area ini berupa supermarket yang berfungsi untuk memenuhi kebutuhan dari pengguna jalan dan pengunjung penginapan	banding, pada zona perbelanjaan ini akan terdapat fasilitas seperti supermarket, pusat oleh-oleh khas dari Madura, yang nantinya pada zona ini para PKL yang terdapat di sekitar kaki Jembatan Suramadu akan diletakan.
4	Zona Sirkulasi dan Kendaraan	Zona sirkulasi dan kendaraan yang dimaksud yaitu semua fasilitas yang meliputi sirkulasi dan kebutuhan kendaraan seperti vegetasi, jalan, SPBU, parkir umum karena pada rest area ini tiap zona menyediakan parkir sendiri-sendiri bagi para pengunjungnya dan juga terdapat parkir umum yang terletak di tengah-tengah semua zona, sehingga aksesibilitasnya sangat bagus	Pada rest area Situbondo, fasilitas yang terdapat di zona sirkulasi dan kendaraan hampir sama dengan rest area Surabaya-Gempol akan tetapi beda bentuk sirkulasinya. Di rest area ini letak parkir menjadi satu sehingga memudahkan bagi para pengunjung untuk pergi dari zona yang satu ke zona lainnya.	Berdasarkan studi kasus pada kedua rest area, zona sirkulasi dan kendaraan pada kawasan perencanaan memiliki fasilitas seperti tempat parkir yang menjadi, SPBU, bengkel dan juga terdapat akses dari tempat parkir ke jalur pejalan kaki sehingga para pengunjung bisa menuju ke tiap zona dengan berjalan kaki santai
5	Zona Pelayanan Umum	-	-	Zona pelayanan umum pada kawasan perencanaan berfungsi sebagai pelayanan terhadap para pengunjung, zona ini diletakan setelah zona peristirahatan dan perbelanjaan sehingga dapat mencakupi zona-zona tersebut dan melayani pengunjung.

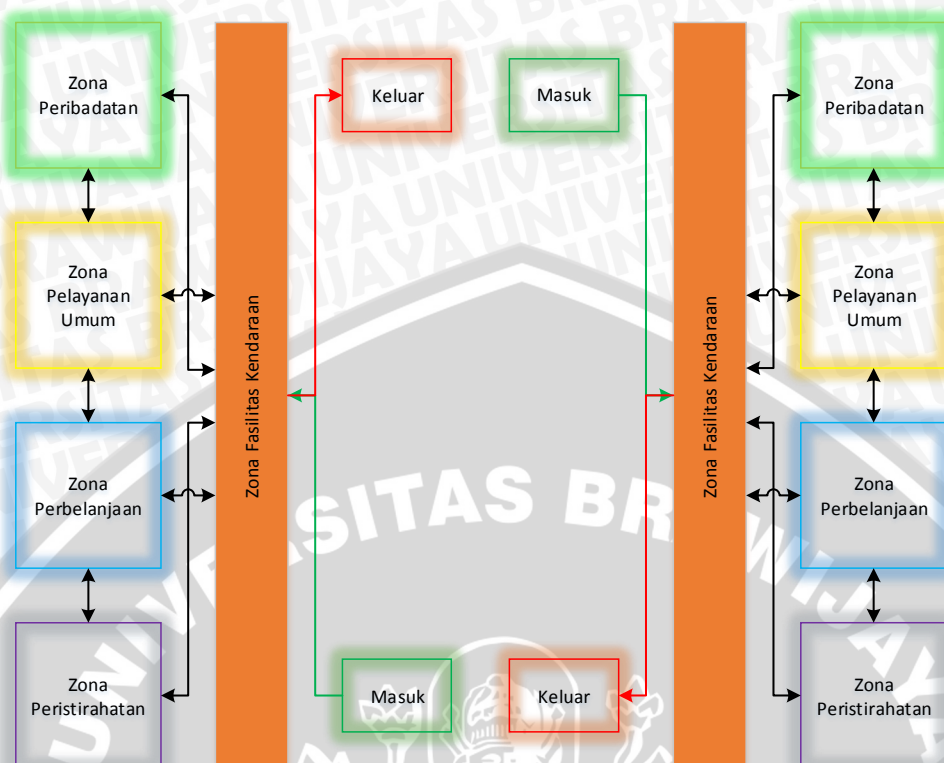
Sumber: Hasil Analisis, 2014

4.11.1 Organisasi Ruang Makro Pada Tapak

Pengelompokan ruang makro merupakan pengelompokan ruang satu kawasan dalam bentuk zona. Pada lingkungan kawasan makro pengelompokan didasarkan dari zona-zona ruang yang mewadahi fasilitas yang memiliki kesamaan baik dari kegiatan, potensi alam yang digunakan dan kebutuhan fasilitas dalam suatu zona.

Rest Area Sisi Barat:

Rest Area Sisi Timur:

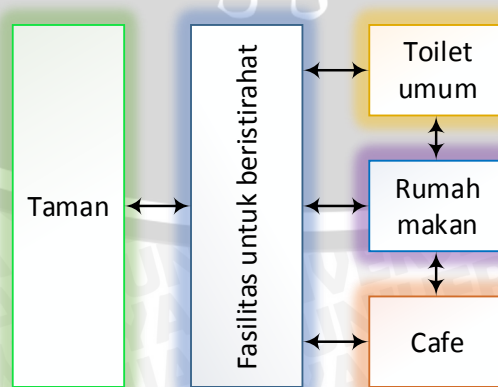


Gambar 4.42 Organisasi Ruang Makro Kawasan Perencanaan Sisi Barat dan Sisi Timur

4.11.2 Organisasi Ruang Mikro Pada Tapak

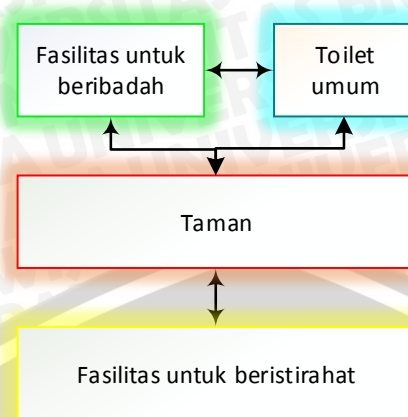
Pengelompokan ruang mikro merupakan pengelompokan ruang suatu kawasan dalam bentuk fasilitas yang dibutuhkan. Pada lingkungan kawasan mikro pengelompokan ruang dikelompokkan dalam zona sesuai dengan hasil pembahasan sebelumnya yaitu pada analisis kebutuhan ruang dan analisis hubungan ruang yang didasarkan pada kedekatan aktivitas, fungsi dan fasilitas yang dibutuhkan. Adapun pola organisasi ruang mikro dapat dilihat di bawah ini.

A. Zona Peristirahatan



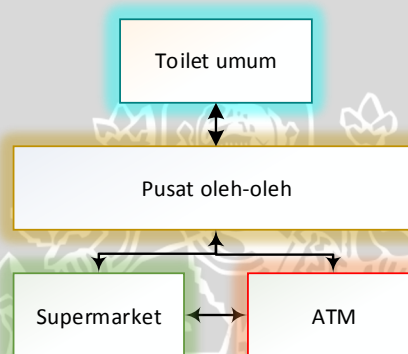
Gambar 4.43 Skema Organisasi Ruang Pada Zona Peristirahatan

B. Zona Peribadatan



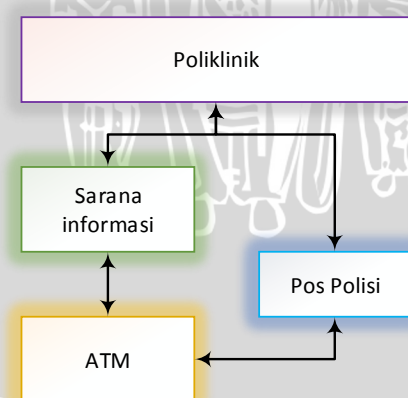
Gambar 4.44 Skema Organisasi Ruang Pada Zona Peribadatan

C. Zona Perbelanjaan



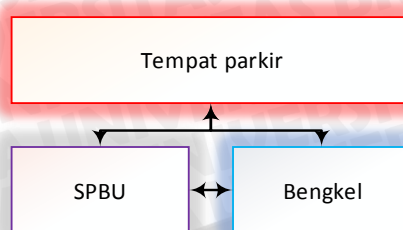
Gambar 4.45 Skema Organisasi Ruang Pada Zona Perbelanjaan

D. Zona Pelayanan Umum



Gambar 4.46 Skema Organisasi Ruang Pada Zona Pelayanan Umum

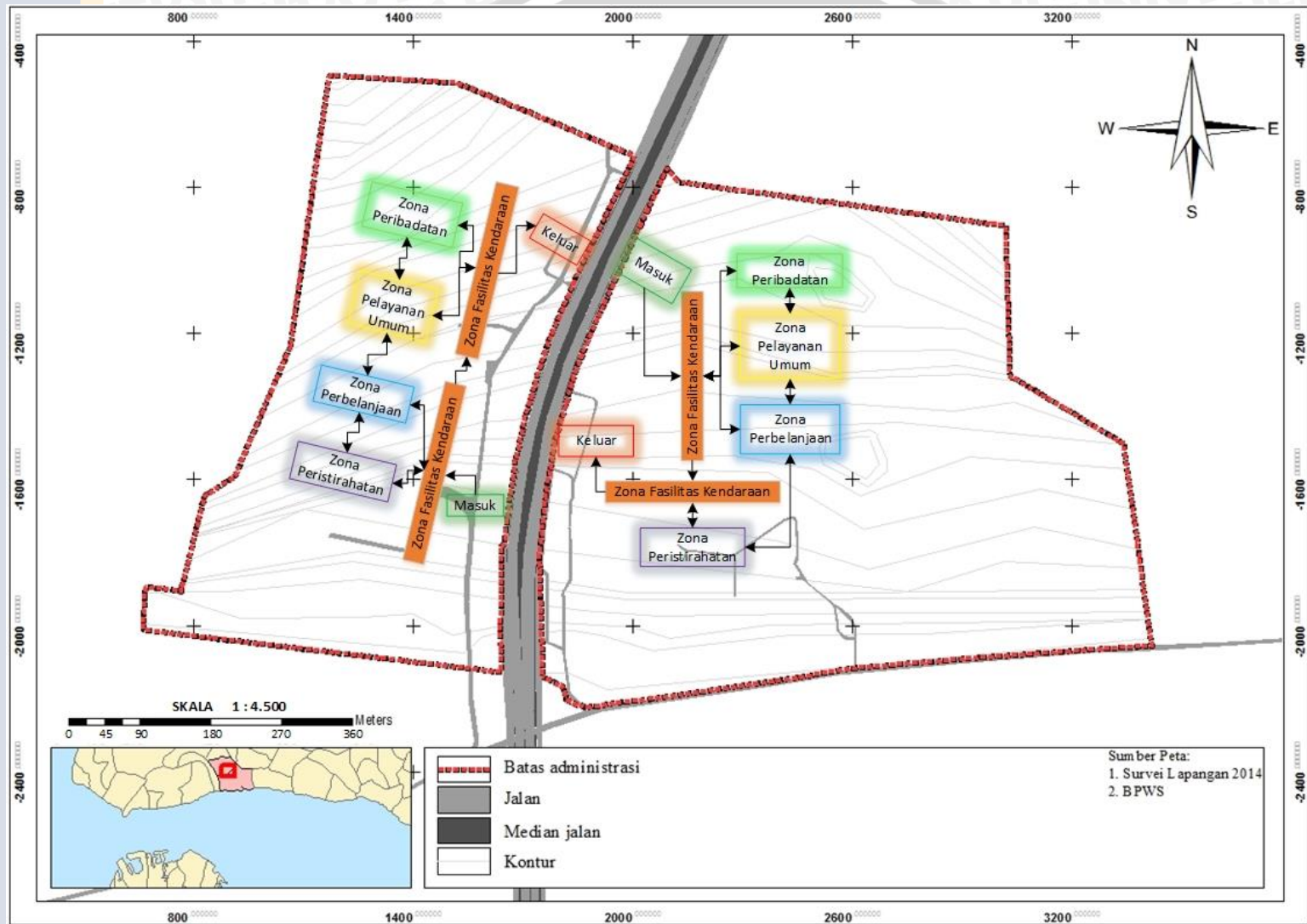
E. Zona Fasilitas Kendaraan



Gambar 4.47 Skema Organisasi Ruang Pada Zona Sirkulasi dan Fasilitas Kendaraan

Selanjutnya analisis kebutuhan ruang dan organisasi ruang di overlay dengan konsep tapak, agar menghasilkan organisasi ruang yang sesuai dengan kondisi tapak perancangan. Hasil overlay ini dimaksudkan sebagai input dari arahan pembagian zona pada kawasan tapak perancangan. Zona ini meliputi fasilitas-fasilitas yang dihasilkan dari analisis IPA dan studi kasus sehingga menghasilkan konsep yang sesuai dengan tapak yang telah ada.





Gambar 4.48 Peta Organisasi Ruang

4.12 Konsep Penataan Aktivitas Penunjang di Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura

Konsep penataan aktivitas penunjang di Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura adalah berupa *rest area* yang terletak di dua lokasi yaitu sisi barat dan sisi timur dengan total luasan sebesar 40 Ha. Penataan *rest area* ini menerapkan konsep relokasi PKL yang sebelumnya terdapat di sepanjang tepi jalan akses tol Jembatan Suramadu.

4.12.1 Konsep Penataan Pedagang Kaki Lima

Berdasarkan analisis studi kasus mengenai penataan PKL, maka konsep penataan PKL yang dapat diterapkan pada kawasan perencanaan adalah sebagai berikut:

A. Penetapan

Penetapan dan pengaturan PKL dilakukan untuk menciptakan penataan yang teratur dan tertib, sehingga perlu dilakukan penetapan dalam beberapa aspek diantaranya:

1. Penetapan dan pengaturan waktu kegiatan usaha PKL

Penetapan dan pengaturan waktu berjualan dilakukan untuk memberikan kesan hidup pada kawasan perencanaan, karena kawasan perencanaan yang berupa *rest area* akan beroperasi dalam 24 jam.

2. Penetapan dan pengaturan jumlah PKL pada setiap zona

Penetapan dan pengaturan jumlah PKL pada setiap zona dilakukan untuk membatasi jumlah PKL yang melakukan kegiatan usahanya agar jumlahnya tidak terlalu banyak namun juga tidak terlalu sedikit.

3. Penetapan jenis barang yang diperdagangkan

Penetapan jenis barang dagangan yang diperdagangkan dilakukan untuk membatasi jenis barang dagangan agar sesuai dengan kebutuhan kawasan perencanaan sebagai *rest area* dan tidak bertentangan dengan peraturan yang ada.

4. Pengaturan fasilitas perlengkapan PKL

Pengaturan fasilitas perlengkapan PKL dilakukan dengan menyediakan fasilitas berdagang sesuai dengan konsep perencanaan *rest area* yang akan dilakukan, sehingga PKL dapat menggunakannya dan penataan akan terlihat teratur dan estetik.

B. Relokasi

Relokasi adalah pemindahan tempat berdagang bagi PKL dari lokasi yang lama ke lokasi yang baru. Lokasi PKL yang sebelumnya adalah pada sepanjang tepi jalan

akses tol jembatan Suramadu dan akan direlokasi ke lokasi baru yaitu kawasan *rest area* Suramadu. Konsep relokasi yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Integrasi dengan Fungsi *Rest Area*

Program relokasi PKL akan terintegrasi dengan fungsi *rest area*, yaitu lokasi pemindahan PKL akan menggunakan beberapa lokasi pada kawasan *rest area*. Selain itu keberadaan PKL menjadi salah satu faktor penting untuk menunjang fungsi *rest area* ini, karena beberapa area pada kawasan perencanaan menggunakan PKL sebagai penyedia fasilitas bagi pengunjung.

2. Sistem Zona

Program relokasi PKL dilakukan dengan menetapkan zona tertentu yang dialokasikan untuk PKL, sehingga aktivitas PKL akan dibatasi pada zona tersebut dan tidak diperbolehkan untuk menempati area lain. Zona yang diperuntukkan bagi PKL yang direlokasi pada kawasan perencanaan adalah zona perbelanjaan dan zona peristirahatan.

3. Konsep Belanja Tematik

Konsep belanja tematik dilakukan dengan menempatkan PKL berdasarkan ragam jenis dagangan pada suatu zona tertentu. Konsep ini akan diterapkan pada zona perbelanjaan dengan mengelompokkan PKL menjadi pedagang makanan khas Madura, souvenir khas Madura, pakaian khas Madura dan batik khas Madura. PKL yang menjual berbagai macam makanan ringan, makanan kemasan, minuman kemasan dan buah-buahan akan dikelompokkan ke dalam kelompok pedagang makanan khas Madura; PKL yang menjual berbagai macam kerajinan tangan, mainan dan souvenir akan dikelompokkan ke dalam kelompok pedagang souvenir khas Madura; PKL yang menjual berbagai macam pakaian akan dikelompokkan ke dalam kelompok pedagang pakaian khas Madura; PKL yang menjual berbagai macam kain batik akan dikelompokkan ke dalam kelompok pedagang batik khas Madura.

4. Konsep Pumara

Konsep pumara dilakukan dengan menempatkan PKL penjual makanan dan minuman pada suatu zona tertentu yaitu zona peristirahatan. PKL yang ditempatkan pada zona ini yaitu PKL yang menjual berbagai macam makanan saji, minuman tanpa kemasan dan jajanan tanpa kemasan.

C. Pemberdayaan PKL

Konsep pemberdayaan PKL dilakukan sebagai tahap lanjutan dari perencanaan kawasan *rest area*, dengan tujuan untuk menjaga keberlanjutan usaha perelokasian PKL dan menjaga keberhasilan perencanaan *rest area*. Oleh karena itu dilakukan beberapa kegiatan sebagai berikut:

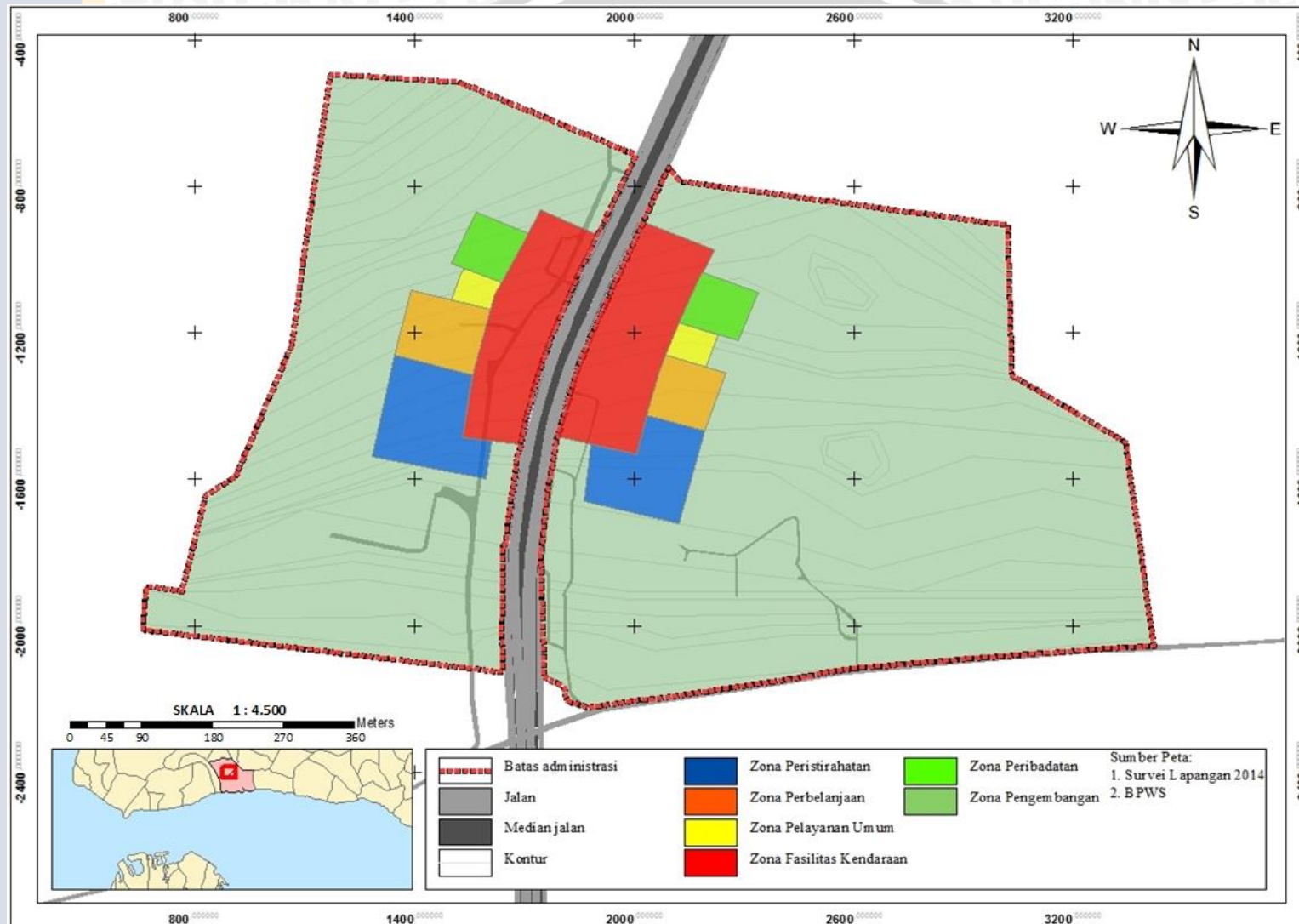
1. Penyuluhan manajemen usaha
2. Pengembangan usaha melalui kemitraan dengan pelaku ekonomi lain
3. Bimbingan untuk memperoleh dan meningkatkan permodalan
4. Peningkatan kualitas fasilitas perlengkapan PKL

4.12.2 Konsep Zoning

Pola pengelompokan ruang yang dimaksud adalah pembagian zona-zona pada tapak perencanaan seperti zona peristirahatan, zona perbelanjaan, zona pelayanan umum, zona peribadatan serta zona fasilitas kendaraan. Zona-zona tersebut terdiri dari fasilitas-fasilitas pelengkap yang dibutuhkan oleh pengguna pada suatu *rest area* sesuai dengan peruntukannya. Pembagian zona ini berdasarkan pada hasil analisis studi kasus dan analisis organisasi ruang yang telah disesuaikan dengan analisis besaran ruang sehingga diharapkan menghasilkan suatu pengelompokan ruang yang tertata rapi dan efisien.

Konsep zoning antara *rest area* sisi Timur dan Barat secara garis besar cenderung sama, namun terdapat perbedaan konsep peruntukan dan penataan pada zona-zona tersebut. *Rest Area* sisi Barat konsep peruntukannya sebagai fungsi *rest area* komersial, dimana zona peristirahatan akan diisi dengan fasilitas restoran, rumah makan dan cafe-cafe ternama; zona perbelanjaan akan diisi dengan fasilitas supermarket, butik-butik, maupun toko aksesoris yang bersifat komersial; zona pelayanan umum; zona peribadatan; serta zona fasilitas kendaraan yang tidak dilengkapi dengan fasilitas SPBU.

Sedangkan *rest area* sisi Timur konsep peruntukannya sebagai fungsi *rest area* tradisional, dimana zona peristirahatan akan diisi dengan fasilitas pumara (pusat makanan rakyat) berbentuk pujasera yang mengakomodir PKL penjual makanan dan minuman, termasuk makanan tradisional Madura, dan juga cafe-cafe kecil; zona perbelanjaan akan diisi dengan fasilitas seni yang mengakomodir PKL penjual souvenir dan kerajinan tangan khas Madura, batik dan pakaian khas Madura, makanan ringan dan buah-buahan khas Madura; zona pelayanan umum; zona peribadatan; serta zona fasilitas kendaraan yang dilengkapi dengan fasilitas SPBU.



Gambar 4.49 Peta Konsep Zoning

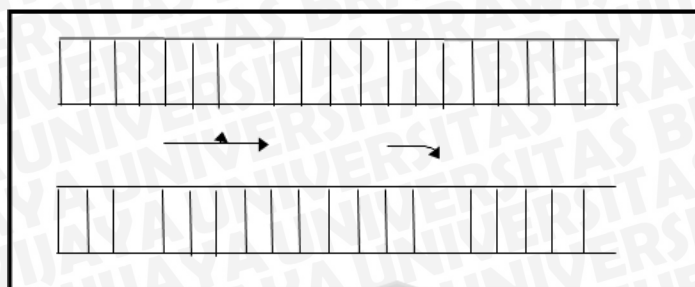
4.12.3 Konsep Sirkulasi dan Parkir

Letak lokasi perancangan yang berada di jalan akses Jembatan Suramadu dapat mempermudah para pengendara mencapai lokasi. Selain letaknya yang strategis serta pencapaian terhadap kawasan *rest area* yang mudah, kondisi parkir yang memadai, kemudahan dan kenyamanan pejalan kaki pada lokasi perancangan merupakan tujuan penting yang harus diciptakan pada kawasan *rest area*. Konsep sirkulasi dan parkir ini meliputi sirkulasi kendaraan dan parkir serta sirkulasi pejalan kaki.

A. Konsep Sirkulasi Kendaraan dan Parkir

Konsep sirkulasi kendaraan dan parkir pada dasarnya terdapat pada zona fasilitas kendaraan karena nantinya parkir yang akan direncanakan terbagi pada tiap zona tapak perencanaan. Letak pintu masuk kawasan *rest area* sebelah barat direncanakan pada bagian selatan tapak perencanaan namun peletakannya agak ke tengah karena letak dari tapak perencanaan yang hampir berbatasan langsung dengan pintu keluar Tol Jembatan Suramadu sehingga meminimalisir potensi kemacetan dan mempermudah akses masuk menuju kawasan perencanaan, serta letak dari pintu keluar pada bagian utara tapak perencanaan. Sedangkan letak pintu masuk kawasan *rest area* sebelah timur direncanakan pada bagian utara tapak perencanaan dan letak pintu keluar pada bagian selatan tapak perencanaan. Kebalikan dari pintu masuk pada lokasi tapak barat, pintu keluar pada tapak sebelah timur diletakan pada bagian tengah tapak karena dikhawatirkan dapat membuat kemacetan karena letaknya yang berbatasan dengan pintu masuk tol Jembatan Suramadu. Sedangkan penghubung *rest area* Barat dan *rest area* Timur adalah sirkulasi yang berupa arah putar balik yang terdapat di sepanjang akses jalan Tol Jembatan Suramadu. Konsep area parkir yang direncanakan adalah parkir 90⁰ dengan perletakan kendaraan pada dua sisi baik kanan dan kiri.

Berdasarkan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat tahun 1996 ruang parkir dibagi menjadi 2 sisi kanan dan kiri. Sisi kanan untuk mobil dan sisi kiri untuk motor dan bus. Pada site plan tersebut direncanakan ruang parkir dengan sudut 90° dengan arah gerakan lalu lintas satu arah karena mempunyai kapasitas parkir dan daya tampung lebih banyak jika dibandingkan dengan pola parkir lainnya seperti yang ditunjukkan pada gambar dibawah ini. Untuk prosentase luasan parkir digunakan asumsi dengan asumsi 50% untuk mobil, 30% untuk sepeda motor dan 20% untuk bus.



Gambar 4.50 Simulasi Parkir

B. Konsep Sirkulasi Pejalan Kaki

Konsep sirkulasi pejalan kaki bertujuan memberikan kemudahan pencapaian dalam antar zona ataupun fasilitas yang terdapat pada zona. Konsep sirkulasi didasarkan pada analisis organisasi ruang dimana pada analisis tersebut telah dijelaskan alur masuk hingga keluar pengunjung dan bagaimana menghubungkan antara setiap zona.

Kawasan *rest area* dirancang agar mudah untuk dicapai dan didatangi oleh para pengunjung dengan pola sirkulasi yang menyebar sehingga para pengunjung dapat langsung menuju ke zona yang ingin dituju. Untuk menciptakan kawasan *rest area* yang asri, sejuk dan nyaman maka disediakan vegetasi dan kanopi pada jalur pejalan kaki yang berfungsi sebagai peneduh. Jalur pejalan kaki berdasarkan fungsinya dibedakan menjadi 2 yaitu jalur pejalan kaki utama yang menghubungkan area parkir dengan zona-zona yang terdapat pada kawasan *rest area* sehingga lebar jalan pada jalur pejalan kaki utama lebih lebar dibandingkan jalur pejalan kaki lain serta untuk jalur pejalan kaki ini diberi penutup supaya memberikan kenyamanan saat musim hujan sehingga pejalan kaki dapat terhindar dari air hujan, sedangkan jalur pejalan kaki sekunder yang mana menghubungkan fasilitas pada tiap zona.

4.12.4 Konsep Vegetasi

Konsep vegetasi sangat penting karena merupakan komponen alamiah yang sangat mempengaruhi kealamian kawasan *rest area* dan aspek kenyamanan bagi para pengunjung. Vegetasi yang akan digunakan untuk menjadi bagian dari perencanaan *rest area* dibedakan berdasarkan fungsinya yaitu vegetasi dengan fungsi peneduh, pengarah pergerakan, pembatas fisik, peredam kebisingan, dan penghias. Berikut adalah konsep penataan vegetasi pada kawasan perencanaan *rest area*:

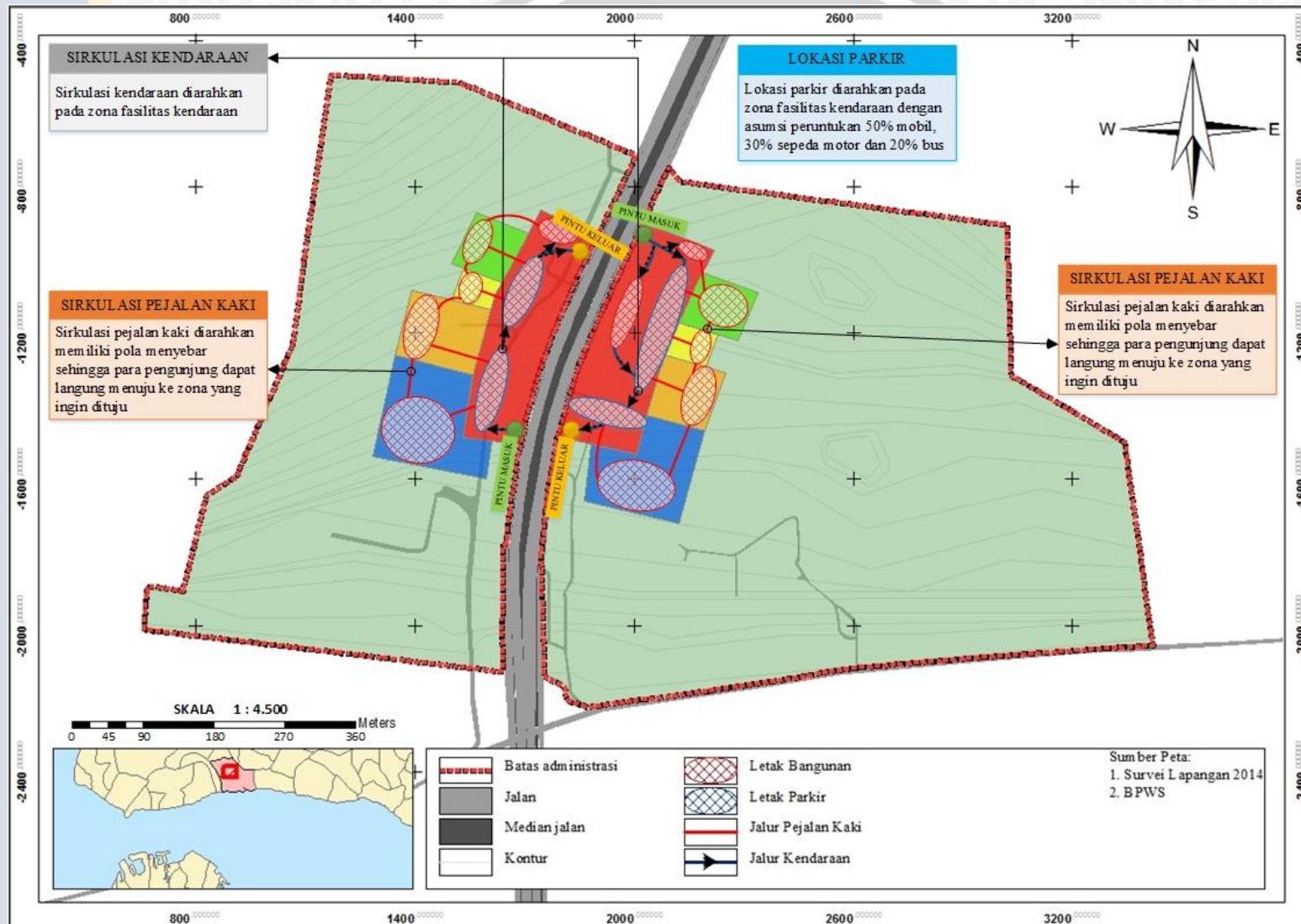
- Mempertahankan keberadaan vegetasi yang terdapat pada bagian Selatan dan Barat tapak *rest area* sisi Barat, bagian Timur tapak *rest area* sisi Timur serta sepanjang tepi jalan tanpa harus ditebang sehingga potensi alamiah yang ada masih tetap terjaga.

- b. Menambah vegetasi peneduh pada jalur pejalan kaki primer sehingga dapat memberikan rasa nyaman bagi pengguna terutama saat cuaca panas.
- c. Menambah vegetasi pengarah pergerakan di sepanjang jalur sirkulasi kendaraan pada kawasan *rest area*.
- d. Menambah vegetasi pembatas fisik di sekitar fasilitas toilet agar menutup akses pandangan dari fasilitas lain, serta pada tapak *rest area* sisi Timur perlu menambah vegetasi pembatas fisik untuk menghalangi view negatif ke arah luar tapak.
- e. Menambah vegetasi peredam kebisingan pada sekitar jalur sirkulasi kendaraan dan lokasi parkir pada kawasan *rest area*.
- f. Menambah vegetasi penghias pada hampir setiap ruang terbuka untuk menambah fungsi estetika.

Klasifikasi vegetasi yang direncanakan peletakkannya dalam area perencanaan *rest area* dapat diuraikan sebagai berikut.

Tabel 4.20 Klasifikasi Vegetasi Pada Tapak Perencanaan

No	Lokasi	Fungsi Vegetasi	Karakteristik	Jenis
1	Pada jalur pejalan kaki	Peneduh	Bertajuk luas, rimbun, kerapatan daun yang tinggi, ukuran batang besar	➤ Nimba ➤ Pakis haji ➤ Akasia
2	Sepanjang jalur pejalan kaki dan jalur sirkulasi kendaraan pada <i>rest area</i>	Pengarah pergerakan	Bertajuk runcing, ukuran batang sedang, perawatan mudah	➤ Cemara ➤ Palembang raja ➤ Bonsai
3	Sekitar fasilitas toilet agar menutup akses pandangan dari fasilitas lain, serta pada tapak <i>rest area</i> sisi Timur untuk menghalangi view negatif ke arah luar tapak.	Pembatas fisik	Bertajuk indah, tidak merusak konstruksi	➤ Tanjung ➤ Sonokeling ➤ Tanaman perdu
4	Sekitar jalur sirkulasi kendaraan dan lokasi parkir pada kawasan <i>rest area</i>	Peredam kebisingan	Kerapatan sangat tinggi, tidak merusak konstruksi, perawatan mudah	➤ Teh pangkas ➤ Biola cantik
5	Di setiap ruang terbuka untuk menambah fungsi estetika	Penghias	Memiliki bunga yang indah, ukuran relatif kecil, jumlahnya banyak	➤ Tanaman perdu ➤ Bougenvil ➤ Kembang sepatu



Gambar 4.51 Peta Konsep Sirkulasi dan Parkir



Gambar 4.52 Peta Konsep Vegetasi

4.12.5 Konsep Drainase

Drainase berfungsi untuk menghindari terjadinya genangan air hujan yang berlebihan serta sebagai saluran untuk mengalirkan air buangan dari guna lahan terbangun. Konsep penataan untuk drainase dalam kawasan *rest area* yaitu membuat saluran drainase yang tertutup pada bagian jalur pejalan kaki dan pada zona fasilitas kendaraan dibuat saluran drainase terbuka yang mengikuti ketinggian kontur dan kemudian limpasan air langsung di arahkan ke laut. Saluran drainase diarahkan ke laut dengan kawasan perencanaan sisi Selatan yang diarahkan untuk menjadi area resapan karena topografinya yang cenderung lebih rendah.

4.12.6 Konsep Fasilitas Pelengkap

Konsep fasilitas pelengkap berisi penataan beberapa fasilitas pelengkap pada kawasan *rest area* yaitu lampu penerangan, tempat duduk, tempat sampah dan fasilitas beristirahat. Ketersediaan tempat duduk dan tempat sampah yang memadai akan membuat para pengunjung merasa nyaman untuk berlama-lama berada dalam kawasan *rest area*. Perencanaan tempat sampah diletakkan di sepanjang pedestrian dan juga di sekitar fasilitas-fasilitas yang terdapat pada kawasan *rest area* dengan pemisahan antara jenis sampah, serta bentuk dan warna yang mencolok agar mudah ditemukan para pengunjung. Kawasan *rest area* akan dilengkapi dengan fasilitas tempat pembuangan sampah sementara (TPS), yang difungsikan untuk menampung limbah padat atau sampah dari aktivitas pada *rest area* sebelum dibuang ke tempat pembuangan akhir (TPA). TPS pada kawasan *rest area* ini diarahkan untuk diletakkan pada zona fasilitas kendaraan yang jauh dari aktivitas pengunjung, dapat diakses oleh kendaraan truk pengangkut sampah, dan berbentuk bak container sehingga mudah untuk diangkut. Kedua kawasan *rest area* cukup memiliki satu TPS, sehingga mengoptimalkan kinerja persampahan dalam pengumpulannya maupun pembuangannya. Perencanaan tempat duduk diletakkan di sekitar fasilitas utama yang terdapat di dalam *rest area* dan taman atau tempat berkumpulnya orang, selain sebagai salah satu prasarana istirahat dapat juga digunakan sebagai tempat nongkrong. Lampu penerangan diarahkan pada sepanjang jalur sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki, taman dan ruang terbuka, serta tempat-tempat yang membutuhkan penerangan. Perancangan dan penempatan tempat duduk dalam kawasan *rest area* perlu diintegrasikan dengan keberadaan tempat sampah dan lampu penerangan agar tercipta harmonisasi dalam penggunaannya. Fasilitas beristirahat pada kawasan *rest area* yang diarahkan adalah berupa gazebo dengan

material kayu dan beratap genteng sehingga nyaman digunakan, fasilitas ini diletakkan pada zona peristirahatan dan zona peribadatan.



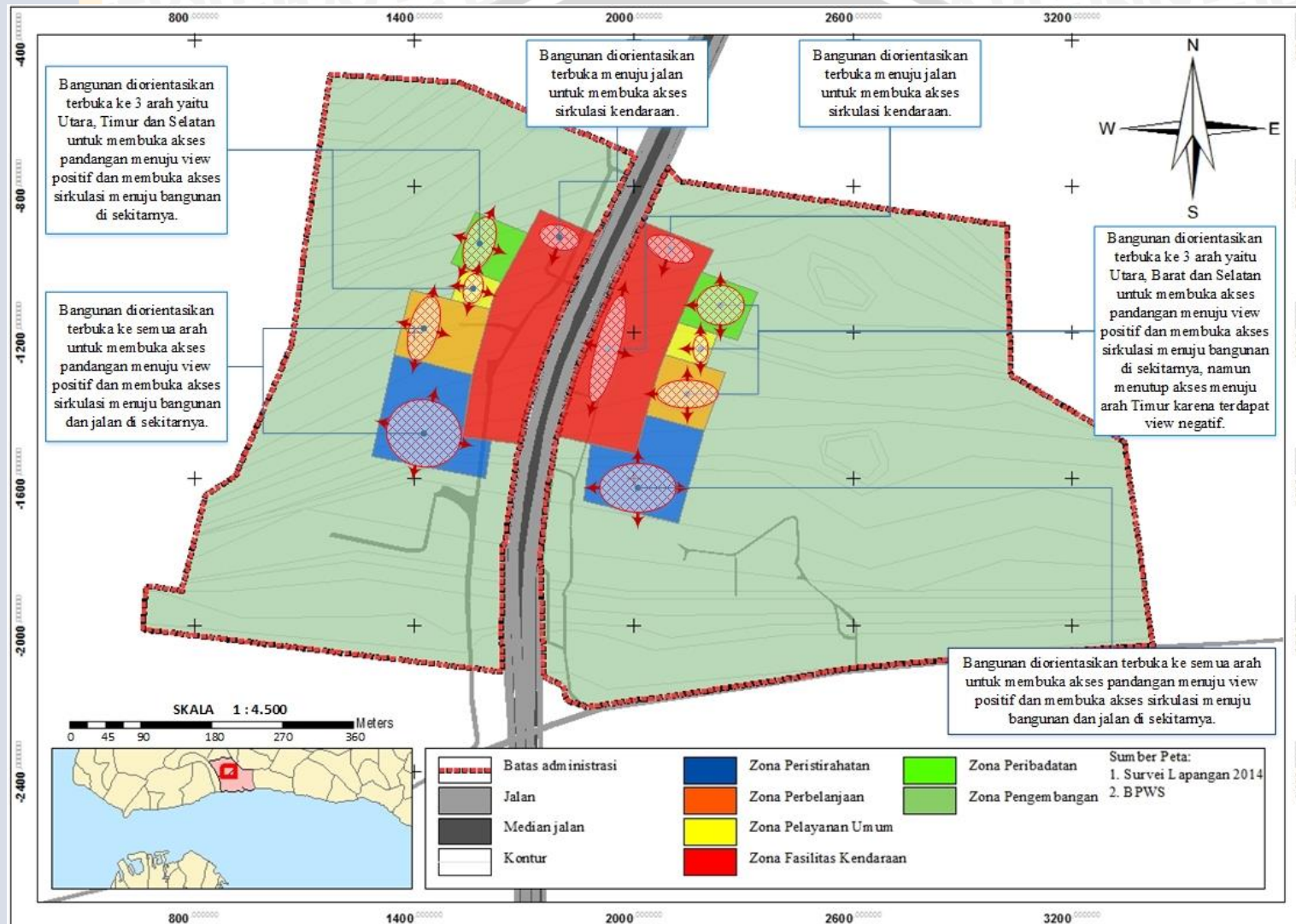
Gambar 4.53 Contoh Tempat Sampah dan Gazebo

Sumber: <https://lumansupra.wordpress.com/category/fotografi/> dan <http://rumputtaman6.blogspot.com.tr/2013/12/jasa-pembuatan-gazebo-konstruksi-taman.html>

4.12.7 Konsep Tata Bangunan

Penataan bangunan pada kawasan aktivitas penunjang diarahkan untuk menjadi kawasan aktivitas penunjang yang berupa *rest area*. Penataan tersebut diupayakan dengan membentuk masa bangunan dengan intensitas bangunan yang rendah. Bangunan ditempatkan di kawasan yang telah disediakan untuk *rest area* yang berdasarkan pada RDTR KKJS SM. Daerah dengan ketinggian yang lebih rendah diminimalkan peruntukan lahannya untuk bangunan dengan tujuan mengupayakan usaha pelestarian lingkungan dan juga dapat dibuat sebagai daerah resapan air. Sedangkan pada daerah dengan dataran tinggi peruntukan lahannya diusahakan untuk bangunan agar tidak menjadi daerah yang tergenang air, untuk sempadan jalan diberikan pembatas fisik yaitu berupa berupa taman pasif yang berfungsi untuk mengurangi dampak kebisingan dan polusi dari adanya jalan akses tol Jembatan Suramadu.

Kepadatan bangunan disesuaikan dengan pembagian zona pada *rest area*, peruntukkan untuk zona peristirahatan meminimalkan kepadatan bangunan dan menyediakan ruang terbuka hijau yang lebih besar, untuk zona perbelanjaan kepadatan bangunan cenderung agak rapat sedangkan untuk zona pelayanan umum dan peribadatan meminimalkan pengadaan bangunan dengan prosentase lahan yang terbangun 30%, ruang terbuka hijau 40% dan untuk sirkulasi pejalan kaki 30%. Bentuk, penampilan dan warna bangunan lebih diarahkan untuk cerah dan alami sehingga muncul kesan hijau dan melestarikan lingkungan di sekitarnya yang sebagian besar masih berupa tegalan. Tata bangunan pada lokasi perancangan diarahkan untuk berorientasi terhadap pantai, jalan dan lingkungan di sekitar yang berupa tegalan dan masih alami yang sesuai dengan hasil analisis tapak yang diperoleh. Bangunan diarahkan bersifat tertutup, karena dimaksudkan untuk menghindari limpasan air hujan pada saat musim hujan.



Gambar 4.54 Peta Konsep Orientasi Bangunan

4.12.8 Konsep Site Plan

Konsep site plan berisi mengenai gambaran rencana Kawasan *Rest Area* pada Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura. Wilayah terbangun dari Kawasan *Rest Area* ini adalah sebesar 26.000m² pada Sisi Timur dan 32.000m² pada Sisi Barat, sesuai dengan hasil analisis besaran ruang. Sedangkan untuk wilayah yang tidak terbangun yaitu sisa lahan dari 40Ha akan diarahkan untuk menjadi lahan pengembangan dari Kawasan *Rest Area* ini. Hal ini ditujukan untuk memberikan ruang bagi pengembangan kawasan di masa yang akan datang sesuai dengan potensi kebutuhan ruang dan rencana tata ruang di masa yang akan datang.

Kawasan *rest area* pada Kawasan kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura terdiri dari dua bagian, yaitu *rest area* sisi Timur dan *rest area* sisi Barat. Kedua *rest area* ini cenderung memiliki fasilitas yang hampir sama, namun terdapat perbedaan dalam segi konsep penataan dan peletakan fasilitas SPBU. Hal ini dikarenakan agar kedua *rest area* memiliki fungsi masing-masing sesuai dengan kondisi yang ada untuk menarik minat pengunjung untuk datang. Namun terdapat penghubung antara *rest area* Barat dan *rest area* Timur yang berupa sirkulasi putar balik yang terdapat di sepanjang akses jalan Tol Jembatan Suramadu.

A. *Rest Area* Sisi Timur

Penataan *rest area* sisi Timur diarahkan menggunakan konsep tradisional. *Rest area* ini direncanakan untuk mengakomodir pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan di sepanjang jalan akses tol jembatan Suramadu. Konsep *rest area* yang berintegrasi dengan PKL akan diterapkan pada zona perbelanjaan dan zona peristirahatan, dengan peran PKL sebagai penyedia layanan bagi para pengunjung. Hal ini dikarenakan *rest area* ini merupakan sarana yang diperuntukkan bagi pengendara kendaraan yang berasal dari arah Pulau Madura untuk menuju Surabaya, sehingga tema yang digunakan adalah tradisional guna memberikan fasilitas para pengendara untuk beristirahat maupun berbelanja oleh-oleh khas Pulau Madura. *Rest area* sisi Timur akan berisi fasilitas-fasilitas sebagai berikut:

1. Zona peristirahatan

Zona peristirahatan akan diisi dengan fasilitas pumara (pusat makanan rakyat) berbentuk pujasera yang mengakomodir PKL penjual makanan dan minuman, termasuk makanan tradisional Madura, dan juga cafe-cafe kecil. Selain itu juga terdapat gazebo sebagai fasilitas beristirahat, toilet umum, taman dan jalur pejalan kaki.

2. Zona peribadatan

Zona peribadatan akan diisi dengan fasilitas peribadatan berupa masjid yang memadai, toilet umum, fasilitas beristirahat yang berupa gazebo, taman dan jalur pejalan kaki.

3. Zona perbelanjaan

Zona perbelanjaan akan diisi dengan fasilitas minimarket, pasar seni dan pusat oleh-oleh yang mengakomodir PKL penjual souvenir dan kerajinan tangan khas Madura, batik dan pakaian khas Madura, makanan ringan dan buah-buahan khas Madura yang dapat dijadikan oleh-oleh, fasilitas ATM, toilet umum dan jalur pejalan kaki.

4. Zona fasilitas kendaraan

Zona fasilitas kendaraan akan diisi dengan fasilitas lahan parkir yang memadai, SPBU yang memadai serta fasilitas bengkel yang dapat dimanfaatkan oleh para pengendara untuk menjaga kondisi kendaraan selama perjalanan

5. Zona pelayanan umum

Zona pelayanan umum akan diisi dengan sarana pusat informasi, poliklinik, pos polisi, pusat ATM, dan jalur pejalan kaki.

B. Rest Area Sisi Barat

Penataan *rest area* sisi Barat diarahkan menggunakan konsep komersial. *Rest area* ini direncanakan untuk mengakomodir penyedia barang dan jasa yang bersifat komersial dan berskala menengah, yang mampu menarik pengunjung untuk datang dan memanfaatkan *rest area* ini. Hal ini dikarenakan *rest area* ini merupakan sarana yang diperuntukkan bagi pengendara kendaraan yang berasal dari arah Surabaya untuk menuju Pulau Madura, sehingga tema yang digunakan adalah komersial guna memberikan fasilitas para pengendara untuk beristirahat, berbelanja kebutuhan untuk perjalanan maupun sebagai tempat berkumpul dan nongkrong. *Rest area* sisi Barat akan berisi fasilitas-fasilitas sebagai berikut:

1. Zona peristirahatan

Zona peristirahatan akan diisi dengan fasilitas restoran, rumah makan dan cafe-cafe ternama. Selain itu juga terdapat gazebo sebagai fasilitas beristirahat, toilet umum, taman dan jalur pejalan kaki.

2. Zona peribadatan

Zona peribadatan akan diisi dengan fasilitas peribadatan berupa masjid yang memadai, toilet umum, fasilitas beristirahat yang berupa gazebo, taman dan jalur pejalan kaki.

3. Zona perbelanjaan

Zona perbelanjaan akan diisi dengan fasilitas supermarket, butik-butik, maupun toko souvenir yang bersifat komersial yang difungsikan untuk menyediakan barang-barang sebagai pemenuhan kebutuhan pengguna jalan selama perjalanan, bagi masyarakat sekitar maupun sebagai penarik pengunjung untuk sekedar berjalan-jalan. Selain itu juga dilengkapi dengan fasilitas ATM, toilet umum dan jalur pejalan kaki.

4. Zona fasilitas kendaraan

Zona fasilitas kendaraan akan diisi dengan fasilitas lahan parkir yang memadai, fasilitas bengkel yang dapat dimanfaatkan oleh para pengendara untuk menjaga kondisi kendaraan selama perjalanan, namun tidak dilengkapi dengan fasilitas SPBU, karena fasilitas SPBU sudah disediakan pada *rest area* sisi Timur. Bagi pengguna yang membutuhkan fasilitas SPBU dapat mengakses sirkulasi putar balik untuk menuju *rest area* Sisi Timur.

5. Zona pelayanan umum

Zona pelayanan umum akan diisi dengan sarana pusat informasi, poliklinik, pos polisi, pusat ATM, dan jalur pejalan kaki.



Gambar 4.55 Peta Konsep Siteplan