

Kajian Prinsip Penataan Koridor Jalan Sultan Agung di Kota Bekasi The Study of Corridor Administration Principles in Sultan Agung Street in Bekasi City

¹An Nisa Zahra,²Ernady Syaodih

¹Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Islam Bandung,

Jl. Tamansari No. 1 Bandung 40116

e-mail: ¹annisazahraa@yahoo.com, ²ernadysyaodih@gmail.com

Abstrac. The growth of trade and service in the city of Bekasi has increased, and one is located on Sultan Agung Street. However, the growth of trade and service on Jalan Sultan Agung is not accompanied by an increase in public facilities supporting trade and service. The emergence of problems that occur in the Sultan Agung Street Corridor is actually caused by not following the principle of road corridor management. This is evidenced by the uneven use of land, irregular building mass arrangements, parking on the shoulder of the road, the transfer of pedestrian functions by PKL (street vendors), unavailability of trash bins, continuous pedestrian, and unsynchronized signage placement. This research is descriptive perspective and is using quantitative approaches. In order to achieve the target, descriptive, explanatory and synthesized, thus, analysis methods are used. This explanatory analysis is carried out to test a theory to strengthen the result of previous studies. While this synthesis is carried out to integrate two or more elements that have been existed or have been identified with the aim of producing new things. Descriptive analysis is used to illustrate the results of the principles of structuring the corridors of the Sultan Agung Street. The output of this study is in the form of road corridor structuring principles and illustration of the principle of road corridor management.

Keywords: Principles, Structuring, Road Corridor, Sultan Agung

Abstrak. Pertumbuhan perdagangan dan jasa di Kota Bekasi meningkat salah satunya berada di Jalan Sultan Agung. Pertumbuhan perdagangan dan jasa di Jalan Sultan Agung tidak diiringi dengan peningkatan fasilitas umum penunjang perdagangan dan jasa. Timbulnya permasalahan yang terjadi pada Koridor Jalan Sultan Agung ini diakibatkan karena tidak mengikuti prinsip penataan koridor jalan. Hal itu dibuktikan dengan adanya ketidakseragaman penggunaan lahan, tata massa bangunan tidak teratur, parkir di bahu jalan, alih fungsi pedestrian oleh PKL, tidak tersedianya tempat sampah, pedestrian tidak menerus, peletakan signage yang semeraut. Penelitian ini bersifat deskriptif prespektif dengan pendekatan kualitatif dan kuantitatif. Agar tercapainya sasaran maka digunakan metode analisis deskriptif, eksplanatori dan sintesa. Analisis eksplanatori ini dilakukan untuk menguji suatu teori guna memperkuat hasil penelitian sebelumnya. Sedangkan sintesa ini dilakukan untuk mengintegrasikan dua atau lebih elemen yang ada atau yang sudah teridentifikasi guna menghasilkan hal yang baru. Analisis deskriptif digunakan untuk mengilustrasikan hasil dari prinsip – prinsip penataan koridor Jalan Sultan Agung. Output penelitian studi ini berupa prinsip penataan koridor jalan dan ilustrasi prinsip penataan koridor jalan.

Kata kunci :Prinsip, Penataan, Koridor Jalan, Sultan Agung

A. Pendahuluan

Dalam surat Al – Baqarah ayat 2 di jelaskan bahwa kitab Al-Quran merupakan pedoman dan petunjuk bagi mereka yang bertaqwa. Kaitan dengan ayat diatas adalah dalam suatu penataan harus memiliki prinsip yang menjadi acuan agar terjadinya keselarasan dalam pembangunan.

Prinsip perancangan dijabarkan sebagai suatu kebenaran yang digunakan sebagai dasar untuk menjelaskan dan mewujudkan rancangan yang baik (Mayall, 1979 dalam Syarlianti, 2010). Salah satu bentuk penataan yang baik harus mengikuti prinsip. Hal itu didukung dengan pendapat (Shirvani,1985 dalam Syarlianti, 2010) bahwa prinsip perancangan juga dapat berarti pokok-pokok ketentuan berupa pedoman-pedoman perancangan yang didasarkan pada pertimbangan aspek- aspek normatif ,sehingga dapat diterapkan secara generik dimanapun.

Kehidupan manusia sehari-hari tidak lepas dari perdagangan dan jasa. Semakin meningkatnya permintaan akan barang dan jasa memicu pertumbuhan sarana perdagangan dan jasa. Melihat fenomena tersebut pertumbuhan perdagangan dan jasa di

Kota Bekasi meningkat. Hal itu di karenakan Kota Bekasi sebagai Kota penyangga Provinsi DKI Jakarta. Salah satu koridor jalan yang mempengaruhi perdagangan dan jasa meningkat adalah Jalan Sultan Agung. Jalan Sultan Agung merupakan jalur yang menghubungkan Kota Bekasi dengan Jakarta Timur yang mana di sepanjang kawasan tersebut terdapat berbagai aktivitas perdagangan dan jasa.

Pertumbuhan perdagangan dan jasa di Jalan Sultan Agung tidak diiringi dengan peningkatan fasilitas umum penunjang perdagangan dan jasa. Sehingga timbulnya berbagai macam permasalahan.

Timbulnya permasalahan yang terjadi pada Koridor Jalan Sultan Agung ini diakibatkan karena tidak mengikuti prinsip penataan koridor jalan. Hal itu dibuktikan dengan adanya ketidakseragaman penggunaan lahan, parkir di bahu jalan, alih fungsi pedestrian yang digunakan oleh PKL, tidak tersedianya tempat sampah, pedestrian tidak menerus, peletakan signage yang semeraut. Melihat permasalahan tersebut maka diperlukannya kajian prinsip penataan koridor Jalan Sultan Agung di Kota Bekasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengatasi permasalahan pada koridor Jalan Sultan Agung dengan merumuskan prinsip penataan koridor Jalan Sultan Agung di Kota Bekasi.

B. Landasan Teori

Dalam penelitian ini landasan teori yang dipakai adalah teori dari Hamid Shirvani dalam bukunya *“The Urban Design Process”*. Terdapat delapan elemen perancangan kawasan yaitu; tata guna lahan (*landuse*), bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*), sirkulasi dan ruang parkir (*circulation and parking*), ruang terbuka (*open space*), jalur pejalan kaki (*pedestrian*), penandaan (*signage*) dan preservasi (*preservation*). Selain itu merujuk pada peraturan terkait diantaranya:

1. Tata Guna Lahan

Menurut kebijakan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) Koridor Jalan Sudirman – Jalan Sultan Agung Tahun 2015 lahan di koridor Jalan Sultan Agung ini diperuntukkan sebagai perdagangan dan jasa.

2. Tata Massa Bangunan

Menurut Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) Koridor Jalan Sultan Agung – Jalan Sudirman Tahun 2015 tata massa bangunan yang diperbolehkan pada segmen jalan batas kota meliputi:

Tabel 1. Tata Massa Bangunan

No	Fungsi Kegiatan	Tinggi Bangunan (m)	Jumlah Lantai Bangunan	KDB (%)	KLB	GSB (m)
1.	Permukiman	12	3	60	1,8	10
2.	Perdagangan dan Jasa Umum	60	15	70	10,5	
3.	Pelayanan Umum	20	5	50	2,5	
4.	Industri	12	3	40	1,2	

Sumber: RTBL Koridor Jalan Sultan Agung – Jalan Sudirman Tahun 2015

3. Parkir

Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 272/HK. 105/RJD/96 tentang Pedoman teknis Penyelenggaraan Fasilitas parkir, lokasi parkir kendaraan dengan tipe kelas jalan arteri primer tidak diizinkan untuk parkir di bahu jalan.

4. Ruang Terbuka Hijau (RTH)

RTH jalur hijau jalan terdiri dari pulau jalan dan median jalan. Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah dalam Pedoman Median Jalan Tahun 2004, lebar minimum median pada fungsi jalan arteri seluas 2 m. Jenis vegetasi RTH jalur hijau

jalan diatur dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 05/PRT/M/2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan, contoh jenis vegetasi pada median jalan seperti bogenvil (*Bogenvillea* sp), kembang sepatu (*Hibiscus rosasinensis*), oleander (*Netrium oleander*) dan nusa Indah (*Mussaenda* sp). Contoh jenis tanaman yang cocok untuk pohon peneduh adalah Kiara Payung (*Filicium decipiens*), Tanjung (*Mimusops elengi*), Bungur (*Lagerstroemia floribunda*)

5. Pedestrian (jalur pejalan kaki) Menurut Permen PU No. 3 Tahun 2011

Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan lebar minimum untuk kawasan perdagangan dan jasa yaitu minimal lebar 2 m dan lebar anjuran 3m. Selain itu karakter pengguna pedestrian didasarkan pada PP 34 Tahun 2006 Tentang Jalan dalam Pasal 34 ayat (4), pengguna trotoar hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki.

Pedestrian ramah disabilitas diatur dalam Kepmen PU No.468/ KPTS/ 1998 Tentang Persyaratan Teknis Aksesibilitas Pada Bangunan Umum dan Lingkungan, Kemiringan suatu ramp di dalam bangunan tidak boleh melebihi 7°, Sedangkan kemiringan suatu ramp yang ada di luar bangunan maksimum 6°.

6. Signage (papan informasi)

Pengaturan penempatan signage diatur dalam Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan menurut Departemen Perhubungan, tanpa tahun: 20-26, bahwa papan petunjuk harus diletakkan ditempat yang tidak terhalangi oleh bangunan, pepohonan dan benda-benda lainnya. Menurut Perwal Kota Bekasi No. 47.A Tahun 2016 Tentang Penatan Panggung Reklame, pemasangan reklame tidak ditempatkan pada trotoar dan median jalan.

Jarak antar signage diatur dalam Perwal Kota Bekasi No. 47.A Tahun 2016 Tentang Penatan Panggung Reklame, pemasangan reklame yang berada di rumija eksisting yang disekitarnya terdapat pohon-pohon, jarak minimal antara pohon dengan tiang reklame sejauh 2 m .

7. Street Furniture

Menurut Permen PU No. 3 Tahun 2014 tentang kriteria penyediaan sarana pejalan kaki, Letak street furniture berada di luar ruang bebas jalur pejalan kaki. Jenis street furniture adalah lampu penerangan jalan, bangku, tempat sampah dan halte. Jarak antar lampu dan bangku 10 m, sedangkan jarak antar tempat sampah 20 m dan jarak antar halte 300 m. Material yang digunakan adalah material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.

Kepwal Kota Bekasi No. 659.1/Kep.489.DISTAKO/X/2016 Tentang Lokasi Taman dan Panduan Desain Taman Di Kota Bekasi berisi mengenai paduan desain fasilitas pejalan kaki seperti desain lampu penerangan jalan yang di desain sesuai dengan bentuk dan fungsinya. Kemudian desain tempat duduk mengadopsi bentuk buah kecap dengan sentuhan modern. Desain tempat sampah minimalis, agar mudah dalam pembuatan secara fabrikasi. Selain itu terdapat logo Kota Bekasi pada bagian atas tempat sampah. Desain halte/ shelter memproteksi terik matahari dan limpasan hujan.

8. Gerbang Kota

Menurut (Dana, 1990) Penempatan gerbang dilakukan melalui penempatan dua buah bangunan yang simetris (kembar) di kiri dan kanan mulut jalan. Desain gerbang kota pada umumnya mempunyai bentuk khusus, dirancang lebih tinggi ataupun mempunyai perbedaan pada bentuk-wujud maupun detil bangunan yang berbeda dengan bangunan lain disekitarnya.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Data Kondisi Jalan Sultan Agung

Jalan Sultan Agung merupakan salah satu jalan yang berada di Kelurahan Medan Satria Kecamatan Medan Satria, Kota Bekasi. Jalan Sultan Agung termasuk kedalam kelas jalan arteri primer. Memiliki karakteristik meliputi lebar jalan 10 m, 4/2 UD dan median 50 cm.

Kondisi eksisting Jalan Sultan Agung terdiri dari:

- **Tata Guna Lahan**
Jenis penggunaan lahan eksisting adalah perdagangan dan jasa. Namun adanya ketidak seragaman perdagangan dan jasa akibat jenis kegiatan perdagangan dan jasa beragam. Jenis kegiatan yang mendominasi ada pada bidang otomotif.
- **Tata Massa Bangunan**
Jalan Sultan Agung memiliki tata massa bangunan yang bervariasi. Ada beberapa bangunan yang tidak mengikuti kebijakan. Sehingga bangunan di sepanjang Jalan Sultan
- **Pakir**
Sebagian besar Jalan Sultan Agung belum menyediakan lahan parkir bagi pengunjung. Penyediaan lahan parkir hanya ada pada industri dan perdagangan skala besar. Sehingga masih ada kendaraan yang parkir di bahu jalan dan pedestrian.
- **Ruang Terbuka Hijau (RTH)**
Lebar median jalan 50 cm dan tidak dilengkapi vegetasi. Sehingga pada malam hari pengendara terganggu dengan silaunya lampu kendaraan. Selain itu pada jalur tepi jalan di tumbuh vegetasi peneduh dan beberapa pot tanaman yang berfungsi untuk menyerap polusi udara. Namun beberapa ruas jalan tidak dilengkapi vegetasi. Jenis vegetasi pada beberapa ruas tepi Jalan Sultan Agung beragam sehingga menimbulkan ketidakselarasan jika dilihat dari segi pemandangan pengguna jalan.
- **Pedestrian (jalur pejalan kaki)**
Jalur pedestrian tidak menerus dan memiliki lebar 1,5 m – 2 m. Selain itu ada jalur pedestrian yang kurang baik dan pedestrian tidak ramah bagi penyandang disabilitas. Pada segmen jalan ini banyak ruas ruas yang dimanfaatkan oleh kegiatan PKL.
- **Signage (papan informasi)**
Ada beberapa peletakan signage yang kurang sesuai seperti ada yang terhalangi oleh pepohonan sehingga menjadi tidak informatif. Jarak antar papan reklame terlalu berdekatan sehingga menimbulkan kepadatan yang menurunkan estetika visual.
- **Street Furniture**
Street furniture terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki. Jenis street furniture yang tersedia di Jalan Sultan Agung hanya lampu penerangan dengan jarak antar lampu 20 m dan halte. Jenis street furniture lainnya seperti bangku dan tempat sampah tidak tersedia. Material lampu dan halte berasal dari besi. Selain itu desain street furniture tidak mencirikan karakter Kota Bekasi.
- **Gerbang Kota**
Letak gerbang kota berada di ujung jalan batas administrasi Kota Bekasi yang berbatasan langsung dengan DKI Jakarta. Desain gerbang kawasan tidak

mencirikan Kota Bekasi dikarenakan Kota Bekasi masih mencari citra kotanya yang hilang akan budaya.

Analisis

Analisis yang dipakai pada penelitian ini adalah analisis eksplanatori dan sintesa. Untuk mendapatkan prinsip penataan koridor Jalan Sultan Agung maka dilakukan analisis dengan cara membandingkan kondisi eksisting dengan kriteria yang berlaku. Untuk lebih jelasnya dapat lihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 1. Analisis Prinsip Penataan Koridor Jalan Sultan Agung di Kota Bekasi

No	Elemen	Variable	Kondisi Eksisting	Kriteria	Prinsip Operasional
1.	Tata Guna Lahan	Jenis penggunaan lahan	Jenis penggunaan lahan eksisting adalah perdagangan dan jasa. Adanya ketidak seragaman penggunaan lahan	Menurut kebijakan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) Koridor Jalan Sudirman – Jalan Sultan Agung Tahun 2015 lahan di koridor Jalan Sultan Agung ini diperuntukkan sebagai perdagangan dan jasa	Jalan Sultan Agung di peruntukkan sebagai perdagangan dan jasa. Jenis kegiatan yang direkomendasikan adalah perdagangan di sektor otomotif dan jasa pelengkap kegiatan otomotif
2.	Tata Massa Bangunan	Tinggi Bangunan	<ul style="list-style-type: none"> • Permukiman 4-8 m • Perdagangan dan Jasa Umum 4-12 m • Pelayanan Umum 4-8 m • Industri 4-32 m 	Menurut RTBL Koridor Jalan Sultan Agung – Jalan Sudirman Tahun 2015 <ul style="list-style-type: none"> • Permukiman 12 m • Perdagangan dan Jasa Umum 60 m • Pelayanan Umum 20 m • Industri 12 m 	Tata massa bangunan di Jalan Sultan Agung disesuaikan dengan kebijakan yang berlaku
		Jumlah Lantai	<ul style="list-style-type: none"> • Permukiman 1-2 • Perdagangan dan Jasa Umum 1-3 • Pelayanan Umum 1-2 • Industri 1-8 	<ul style="list-style-type: none"> • Permukiman 3 • Perdagangan dan Jasa Umum 15 • Pelayanan Umum 5 • Industri 3 	
		KDB	80%	<ul style="list-style-type: none"> • Permukiman 60% • Perdagangan dan Jasa Umum 70% • Pelayanan Umum 50% • Industri 40% 	
		KLB	<ul style="list-style-type: none"> • Permukiman 1,6 • Perdagangan dan Jasa 2,4 • Pelayanan Umum 1,6 • Industri 6,4 	<ul style="list-style-type: none"> • Permukiman 1,8 • Perdagangan dan Jasa 10,5 • Pelayanan Umum 2,5 • Industri 1,2 	
		GSB	<ul style="list-style-type: none"> • Permukiman 3 -32 m • Perdagangan dan Jasa 1-52 m • Pelayanan Umum 18-34 m • Industri 4-33 m 	10 m	
3.	Parkir	Pengadaan/penempatan	Jalan Sultan Agung termasuk kedalam kelas jalan arteri primer. Dikarenakan sebagian besar perdagangan dan jasa belum menyediakan lahan parkir bagi para	Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 272/HK. 105/RJD/96 tentang Pedoman teknis Penyelenggaraan Fasilitas parkir, lokasi parkir kendaraan dengan tipe kelas jalan arteri primer tidak diizinkan untuk parkir di bahu jalan.	Tidak di izinkan parkir di bahu jalan, Sehingga setiap perdagangan dan jasa yang berada di koridor jalan Sultan Agung harus menyediakan lahan parkir

No	Elemen	Variable	Kondisi Eksisting	Kriteria	Prinsip Operasional
			pengunjung. Banyak kendaraan yang parkir di bahu jalan dan di pedestrian.		
4.	Ruang Terbuka Hijau (RTH)	Lebar median	50 Cm	(Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah tentang Pedoman Median Jalan Tahun 2004) lebar minimum median pada fungsi jalan arteri seluas 2 m.	<ul style="list-style-type: none"> • Pengadaan pot tanaman di median jalan. Jenis pohon disesuaikan dengan kriteria jalur hijau jalan pada median seperti tanaman bogenvil, oleander, nusa indah dll. • Tepi jalan dilakukan pengadaan jenis pohon peneduh adalah Kiara Payung (<i>Filicium decipiens</i>), Tanjung (<i>Mimusops elengi</i>), Bungur (<i>Lagerstroemia floribunda</i>)
		Jenis Vegetasi	<ul style="list-style-type: none"> • Pada median tidak tersedia vegetasi • Beberapa Jenis vegetasi pada ruas tepi jalan berbeda dengan ruas lainnya. 	(Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 05/PRT/M/2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan) <ul style="list-style-type: none"> • Contoh jenis vegetasi pada median jalan seperti bogenvil (<i>Bogenvillea</i> sp), kembang sepatu (<i>Hibiscus rosasinensis</i>), oleander (<i>Netrium oleander</i>) dan nusa Indah (<i>Mussaenda</i> sp). • Contoh jenis tanaman yang cocok untuk pohon peneduh adalah Kiara Payung (<i>Filicium decipiens</i>), Tanjung (<i>Mimusops elengi</i>), Bungur (<i>Lagerstroemia floribunda</i>) 	
5.	Pedestrian	Lebar	1,5 m - 2 m	Permen PU No. 3 Tahun 2011 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan lebar minimum untuk kawasan perdagangan dan jasa yaitu minimal lebar 2 m dan lebar anjuran 3 m.	<ul style="list-style-type: none"> • Lebar jalur pedestrian perlu dilebarkan 3 m dan lebar pedestrian diselaraskan sepanjang jalan • Kemiringan ramp tidak boleh melebihi 7° untuk mempermudah pengguna pedestrian khususnya penyandang disabilitas • Pelarangan bagi PKL yang berdagang di pedestrian Jalan Sultan Agung • Pedestrian dibuat dengan desain ramah disabilitas
		Karakter Pengguna	<ul style="list-style-type: none"> • Pengguna pedestrian dimanfaatkan oleh PKL • Tidak ramah bagi penyandang disabilitas 	<ul style="list-style-type: none"> • PP 34 Tahun 2006 Tentang Jalan dalam Pasal 34 ayat (4), pengguna trotoar hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki. • Menurut Kepmen PU No.468/ KPTS/ 1998 Tentang Persyaratan Teknis Aksesibilitas Pada Bangunan Umum Dan Lingkungan, Kemiringan suatu ramp di dalam bangunan tidak boleh melebihi 7°, Sedangkan kemiringan suatu ramp yang ada di luar bangunan ajmaksimum 6°. 	
6.	Signage	Pengadaan/ Penempatan	Ada beberapa peletakan signage yang kurang sesuai seperti ada yang terhalangi oleh pepohonan sehingga menjadi tidak informatif.	<ul style="list-style-type: none"> • Menurut Departemen Perhubungan, tanpa tahun: 20-26 dalam Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan bahwa papan petunjuk harus diletakkan di tempat yang tidak terhalangi oleh bangunan, pepohonan dan benda-benda lainnya • Perwal Kota Bekasi No. 47.A Tahun 2016 Tentang Penatan Panggung Reklame, pemasangan reklame tidak ditempatkan pada trotoar dan median jalan 	Penempatan signage tidak ditempatkan pada jalur pejalan kaki dan median jalan Pengaturan jarak signage
		Jarak antar Signage	jarak antar papan reklame terlalu	<ul style="list-style-type: none"> • Menurut Perwal Kota Bekasi No. 47.A Tahun 2016 Tentang Penatan 	

No	Elemen	Variable	Kondisi Eksisting	Kriteria	Prinsip Operasional
			berdekatan sehingga menimbulkan kepadatan yang menurunkan estetika visual	Panggung Reklame,. pemasangan reklame yang berada di rumija eksisting yang disekitarnya terdapat pohon-pohon, jarak minimal antara pohon dengan tiang reklame sejauh 2 m .	
7.	Street Furniture	Pengadaan/ penempatan	Street furniture terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki	Permen PU No. 3 Tahun 2014 tentang kriteria penyediaan sarana pejalan kaki, Letak street furniture berada di luar ruang bebas jalur pejalan kaki.	segala jenis street furniture ditempatkan diluar ruang bebas jalur pejalan kaki.
		Jenis street furniture	Yang tersedia di Jalan Sultan Agung hanya Lampu penerangan dan halte. Jenis street furniture lainnya seperti bangku dan tempat sampah tidak tersedia.	Permen PU No. 3 Tahun 2014 tentang kriteria penyediaan sarana pejalan kaki , Jenis street furniture adalah lampu penerangan jalan, bangku, tempat sampah dan halte.	Jenis street furniture yang di sediakan adalah lampu penerangan jalan, bangku, tempat sampah dan halte
		Jarak antar street furniture	Jarak antar lampu 20 m	Permen PU No. 3 Tahun 2014 tentang kriteria penyediaan sarana pejalan kaki, Jarak antarlampu dan bangku 10 m, sedangkan jarak antar tempat sampah 20 m dan jarak antar halte 300 m	Jarak antar street furniture di atur dengan jarak 10 m untuk lampu dan halte. Sedangkan jarak antar tempat sampah 20 m dan jarak antar halte 300m
		Material street furniture	Material lampu dan halte berasal dari besi.	Permen PU No. 3 Tahun 2014 tentang kriteria penyediaan sarana pejalan kaki , Material yang digunakan adalah material yang memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak	Material yang digunakan memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.
		Desain	Tidak mencirikan karakter Kota Bekasi	Kepwal Kota Bekasi No. 659.1/ Kep.489.DISTAKO/ X/ 2016 Tentang Lokasi Taman dan Panduan Desain Taman Di Kota Bekasi berisi mengenai paduan desain fasilitas pejalan kaki seperti desain lampu penerangan jalan yang di desain sesuai dengan bentuk dan fungsinya. Kemudian desain tempat duduk mengadopsi bentuk buah kecap dengan sentuhan modern. Desain tempat sampah minimalis, agar mudah dalam pembuatan secara fabrikasi. Selain itu terdapat logo Kota Bekasi pada bagian atas tempat sampah. Desain halte/ shelter memproteksi terik matahari dan limpasan hujan.	Desain yang dipakai menyesuaikan ciri khas Kota Bekasi seperti pada bangku dibentuk buah kecap dan tempat sampah berbentuk minimalis serta terdapat logo Kota Bekasi. Sedangkan desain lampu disesuaikan dengan bentuk dan fungsinya. Selain itu untuk desain halte dibuat tertutup agar memproteksi terik matahari dan limpasan hujan
8.	Gerbang Kota	Pengadaan/ penempatan	Letak gerbang kota berada di ujung jalan batas administrasi Kota bekasi yang berbatasan langsung dengan DKI Jakarta	Menurut (Dana, 1990) Penempatan gerbang dilakukan melalui penempatan dua buah bangunan yang simetris (kembar) di kiri dan kanan mulut jalan	Ditempatkan simetris dikiri dan kanan mulut jalan
		Desain	Gerbang kawasan tidak mencirikan Kota Bekasi dikarenakan Kota Bekasi masih mencari citra kotanya yang hilang akan budaya	Menurut (Dana, 1990) Desain gerbang kota pada umumnya mempunyai bentuk khusus, dirancang lebih tinggi ataupun mempunyai perbedaan pada bentuk-wujud maupun detil bangunan yang berbeda dengan bangunan lain disekitarnya.	Desain gerbang kota disesuaikan dengan ciri khas Kota Bekasi dirancang lebih tinggi dan berbeda dengan bangunan lain disekitarnya

D. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis didapatkan prinsip-prinsip penataan koridor Jalan Sultan Agung diantaranya:

1. Tata Guna Lahan

Koridor Jalan Sultan Agung di peruntukkan sebagai perdagangan dan jasa. Jenis kegiatan di rekomendasikan perdagangan pada sektor otomotif seperti Jual-beli motor/mobil dan spare part. Sedangkan jenis kegiatan jasa di tunjang untuk pelengkap perdagangan otomotif seperti bengkel, service dynamo dll.

2. Tata Massa Bangunan

Tata massa bangunan di Jalan Sultan Agung disesuaikan dengan kebijakan yang berlaku.

3. Parkir

Tidak di izinkan parkir di bahu jalan, Sehingga setiap perdagangan dan jasa yang berada di koridor jalan Sultan Agung harus menyediakan lahan parkir.

4. RTH

Pengadaan pot tanaman di median jalan. Jenis pohon disesuaikan dengan kriteria jalur hijau jalan pada median seperti tanaman bogenvil,oleander, nusa indah dll. Tepi jalan dilakukan pengadaan jenis pohon peneduh adalah Kiara Payung (*Filicium decipiens*), Tanjung (*Mimusops selengi*), Bungur (*Lagerstroemia floribunda*).

5. Pedestrian

Lebar jalur pedestrian perlu dilebarkan 3 m dan lebar pedestrian diselaraskan sepanjang jalan, kemiringan ramp tidak boleh melebihi 7° untuk mempermudah pengguna pedestrian khususnya penyandang disabilitas, pelarangan bagi PKL yang berdagang di pedestrian Jalan Sultan Agung dan pedestrian dibuat dengan desain ramah disabilitas.

6. Signage

Penempatan signage tidak ditempatkan pada jalur pejalan kaki dan median jalan dan pengaturan jarak signage agar tidak tertumpuk.

7. Street Furniture

Segala jenis street furniture ditempatkan diluar ruang bebas jalur pejalan kaki. Jenis street furniture yang di sediakan adalah lampu penerangan jalan, bangku, tempat sampah dan halte. Jarak antar street furniture di atur dengan jarak 10 m untuk lampu dan halte. Sedangkan jarak antar tempat sampah 20 m dan jarak antar halte 300m. Material yang digunakan memiliki durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak. Desain yang dipakai menyesuaikan ciri khas Kota Bekasi seperti pada bangku dibentuk buah kecapi dan tempat sampah berbentuk minimalis serta terdapat logo Kota Bekasi. Sedangkan desain lampu disesuaikan dengan bentuk dan fungsinya. Selain itu untuk desain halte dibuat tertutup agar memproteksi terik matahari dan limpasan hujan

8. Gerbang Kota

Ditempatkan simetris dikiri dan kanan mulut jalan. Desain gerbang kota disesuaikan dengan ciri khas Kota Bekasi dirancang lebih tinggi dan berbeda dengan bangunan lain disekitarnya.

Daftar Pustaka

- Al –Quran dan Terjemahannya. Departemen Agama Republik Indonesia
 Dana, Djefry W. 1990. Ciri Perancangan Kota Bandung. PT Gramedia Pustaka Utama
 Departemen Perhubungan tentang Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan
 Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah Tahun 2004 tentang Pedoman Median Jalan

Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Dan Angkutan Kota Dirjen Hubdar 1999 tentang Pedoman Perencanaan Dan Pengoperasian Lalu Lintas Di Wilayah Perkotaan, Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 272/HK. 105/RJD/96 tentang Pedoman teknis Penyelenggaraan Fasilitas parkir, Penyediaan tempat-tempat parkir.