

# PERENCANAAN LANSKAP JALAN IR. H. JUANDA, KOTA DEPOK

## *Streetscape Planning of Ir. H. Juanda in Depok City*

### **Inke Resunda**

Mahasiswa Departemen Arsitektur Lanskap, Fakultas Pertanian IPB

### **Nizar Nasrullah**

Staf Pengajar Departemen Arsitektur Lanskap, Fakultas Pertanian IPB  
e-mail: [nizarnasrullah@yahoo.com](mailto:nizarnasrullah@yahoo.com)

*Depok as developing city has mayor attention in transportation sector. One of the problems was the insufficient alternative way within city, and that has caused traffic jam. One solution offered is developing Ir. H. Juanda Street as primary collector road that links the east to the west side of the city. Within 4 km length and 21,8 m right of way (ROW), the street is passed by Ciliwung river, and it is planned to be a functional and aesthetic streetscape. The aim of this study were to plan a streetscape which is able to accommodate users needs safely an, comfortably; and also to improve environment quality and to create identity. The spatial plan consisted of circulation area (32,6%), buffer area (36,4%), service area (22,8%), and identity area (8,2%). Circulation area is for vehicle; buffer area is as buffer and conservation; service as area for users activities; while identity is designate as aesthetic welcoming area. Facilities to be served on site among others are trash basket, pedestrian walk, public phone, sitting area, etc.*

**Keywords:** *Ir. H. Juanda Street, Depok city, Streetscape planning.*

## ABSTRACT

## PENDAHULUAN

Kota Depok sebagai salah satu kota di Jawa Barat kini tengah berkembang pesat membutuhkan sarana dan prasarana yang memadai. Kelancaran arus transportasi akan mempengaruhi perkembangan kota. Salah satu sarana transportasi yang sangat penting adalah jalan. Sebagai perwujudan dari pemenuhan pelayanan transportasi adalah melalui pembangunan Jalan Ir. H. Juanda sebagai jalan kolektor primer dari dua jalan arteri yaitu Jalan Margonda Raya dan Jalan Raya Bogor.

Salah satu permasalahan pada sistem transportasi di Kota Depok adalah kurangnya jalan alternatif yang menghubungkan antar wilayah dalam dan luar kota Depok sehingga dibuatlah Jalan Ir. H. Juanda ini (RTRW Kota Depok, 2000-2010). Perencanaan lanskap Jalan Ir. H. Juanda perlu dilakukan untuk mencegah kesemrawutan sekitar jalan yang baru difungsikan pada tanggal 3 Desember 2003.

Studi ini bertujuan untuk membuat rencana lanskap Jalan Ir. H. Juanda Kota Depok sehingga arus lalu lintas lancar, aman, dan nyaman bagi pengguna jalan maupun masyarakat sekitar jalan. Selain bertujuan agar dapat memperbaiki kualitas lingkungan sekitarnya dan memberikan atau menciptakan identitas tersendiri pada lanskap Jalan Ir. H. Juanda, Depok.

Hasil dari studi berupa perencanaan lanskap jalan yang diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan pertimbangan bagi pihak perencana maupun pengelola Jalan Kota Depok, terutama dalam pengembangan perencanaan lanskap kawasan Jalan Ir. H. Juanda ke depannya.

## METODOLOGI

Studi dilakukan pada Jalan Ir. H. Juanda sepanjang 4 km di Kelurahan Sukmajaya dan Beji, Depok. Kegiatan studi dilaksanakan selama  $\pm 6$  bulan mulai Maret-Agustus 2005.

Studi ini menggunakan tahapan perencanaan mengikuti pendekatan yang dikemukakan oleh Simonds (1983), meliputi tahap *commision, research, analysis, synthesis, construction*, dan *operation*. Pada studi ini dibatasi hingga tahap *synthesis*. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan sumberdaya yaitu untuk mendapatkan rencana yang ideal berdasarkan sumberdaya yang tersedia.

Data yang diambil meliputi data primer didapat dari hasil survei, pengamatan langsung, wawancara tidak terstruktur dan penyebaran 30 kuisioner untuk mengetahui keinginan pengguna jalan dan masyarakat setempat, serta instansi terkait lainnya. Responden diambil menggunakan metode *purposive sampling*, yaitu mengambil responden berdasarkan kebutuhan. Data sekunder diperoleh dari studi pustaka. Data tersebut meliputi data aspek fisik dan biofisik,

aspek sosial dan teknik. Jenis data, cara pengambilan dan sumber data disajikan pada Tabel 1.

## INVENTARISASI DAN ANALISIS

### Aspek Fisik dan Biofisik

Jalan Ir. H. Juanda termasuk dalam wilayah Kecamatan Beji dan Kecamatan Sukmajaya. Pembangunan jalan ini berada pada Kelurahan Cisalak dan Kelurahan Baktijaya di Kecamatan Sukmajaya serta Kelurahan Kemiri Muka di Kecamatan Beji. Jalan Ir. H. Juanda menghubungkan wilayah barat (Jalan Margonda Raya) dan timur (Jalan Raya Bogor), tingkat aktivitas perdagangan dan jasa yang tinggi menjadikan lokasi ini cukup strategis untuk dikembangkan.

Lokasi tapak dapat diakses melalui Jalan Margonda, Jalan Raya Bogor, dan jalan lokasi permukiman yang ada di sekitar tapak. Volume kendaraan yang lewat berdasarkan *traffic counting* oleh DLLAJ sebanyak 15.798 buah kendaraan dari berbagai jenis.

Lingkup wilayah perencanaan adalah sepanjang 4 km dan lebar 21,8 m (termasuk damija) atau  $\pm$  seluas 8,72 ha dimulai dari persimpangan Jalan Margonda Raya-Depok sampai persimpangan Jalan Raya Bogor-Jakarta. Jalan yang dibangun tergolong jalan kolektor primer yang didisain menurut klasifikasi tipe II kelas 1 (Dinas Kebersihan dan Lingkungan Hidup

Kota Depok, 2002). Selain itu juga terdapat 5 buah jembatan pada ruas jalan tersebut. Jalan Ir. H. Juanda memiliki dimensi jalan yang bervariasi (Tabel 2). Fasilitas jalan belum lengkap sehingga perlu penambahan. Sekitar kawasan perencanaan sebagian besar ( $\pm 55\%$ ) merupakan kawasan belum terbangun atau lahan kosong (Dinas Tata Kota Depok, 2003).

Adapun kawasan terbangun pada umumnya adalah perumahan. Untuk menggambarkan tapak lebih detail maka kawasan dibagi menjadi tiga segmen yaitu segmen timur, tengah, dan barat. Pembagian segmen tersebut didasarkan pada kesamaan fungsi bangunan ataupun fungsi dan karakter bangunan yang dominan (Gambar 1). Karakter dari setiap segmen kawasan dapat dilihat pada Tabel 2.

Jenis tanah pada lokasi merupakan tanah *Typic Hapludult* (Latosol) dengan keseluruhan jenis tanah masam-agak masam. Status bahan organik hingga kedalaman 60 cm tergolong rendah, bahkan sangat rendah pada daerah yang sudah agak lama terbuka dan agak tererosi. Secara umum tanah daerah studi ini miskin nitrogen (DKLH Depok, 2003).

Komponen hidrologi pada tapak berupa Sungai Ciliwung dan anak sungainya (Sungai Sugutamu dan Kali Baru) dan Situ Pangarengan. Sungai Ciliwung berfungsi sebagai sistem drainase makro kota Depok. Sedangkan sistem drainase pada tapak adalah sistem drainase terbuka berupa saluran air dengan lebar 0,5-0,8m.

Wilayah studi termasuk dalam iklim Kota Depok secara umum. Curah hujan rata-rata 3.975 mm/th, jumlah hari hujan 101-159 hari, suhu udara rata-rata tahunan 27°C, kelembaban udara rata-rata 85%, kecepatan angin 3,3 knot, dan lama penyinaran rata-rata tahunan 61,4% (BMG Sawangan, 1999-2003). Tingkat curah hujan yang tinggi akan memerlukan pengendalian sistem drainase yang baik untuk mencegah terjadinya genangan.

Bentang alam dan relief kota Depok merupakan medan yang relatif datar sampai bergelombang dengan perbe-

Tabel 1. Jenis, Cara Pengambilan, dan Sumber Data

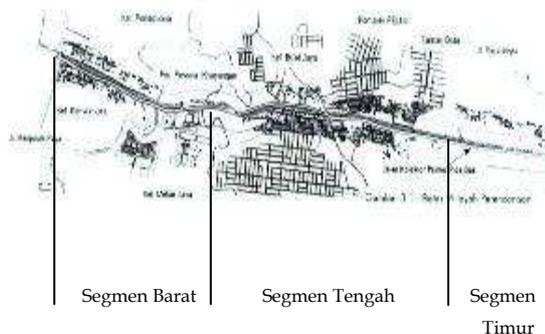
Jenis Data	Cara Pengambilan Data	Sumber Data
<b>1. Aspek fisik dan Biofisik</b>		
a. Sejarah, konsep pengembangan	SP	BAPEDA
b. Lokasi tapak	SL	Lokasi, DTK
c. Aksesibilitas	SL	Lokasi, DTK
d. Iklim	SP	DKLH
e. Hidrologi	SP, SL	DKLH
f. Geologi dan tanah	SP	Balittan, DKLH
g. Topografi	SL	Balittan, DTK
h. Dimensi jalan	SL, SP	Lokasi, DTK
i. Perlengkapan & kelengkapan jalan	SL, SP	Lokasi, DTK
j. Vegetasi dan satwa	SP, SL	Lokasi, DKLH
k. Kebisingan	SP	DKLH
l. Polusi udara	SP	DKLH
m. Tata guna lahan	SL, SP	BAPEDA, DTK
n. Volume kendaraan	SP	DLLAJ
o. View tapak	SL	Lokasi
<b>2. Aspek Sosial Ekonomi</b>		
a. Penduduk	SP	BAPEDA
b. Karakter pengguna	SL	Lokasi
c. Dana pemeliharaan	SP	DKLH
d. Keinginan masyarakat	kuisisioner	Lokasi
e. Data kecelakaan	SP	DLLAJ
<b>3. Aspek Teknik</b>		
a. Aturan-aturan jalan	SP	
b. Geometrik jalan, Kebijakan-kebijakan	SL, SP	Dinas PU,
c. Utilitas dan fasilitas	Wawancara, SL, SP	BAPEDA, DTK

Keterangan : SP : Studi pustaka, SL : Survey lapang

Tabel 2. Ukuran Dimensi Jalan Ir. H. Juanda, Kota Depok

No	Dimensi Jalan	Lokasi	Ukuran Sisi (m)	
			Utara (m)	Selatan (m)
1	Badan jalan	Sepanjang segmen jalan	7	7
2	Jalur hijau tepi jalan	Sepanjang segmen jalan	0,8-1	0,8-1
3	Trotoar	Sepanjang segmen jalan	0,6-1,25	0,6-1,25
4	Saluran drainase	Sepanjang segmen jalan	0,6-0,8	0,6-0,8
5	Bahu saluran drainase sampai pagar bangunan	Sepanjang segmen Barat-Tengah. Segmen Timur relatif sedikit bangunan	1,5 - >5	0,6 - >10
6	Median jalan	Sepanjang segmen jalan	1	

Sumber : [1]



Gambar 1. Pembagian Segmen Kawasan

daan ketinggian atau *split-level* yang beragam, terutama pada wilayah-wilayah yang dilalui oleh perairan alami, Sungai Ciliwung dan anak-anak sungainya seperti tertera dalam Tabel 3. Lahan di luar bahu jalan dengan kemiringan yang datar (2-8%) dan landai (8-15%) berpotensi untuk dikembangkan sebagai sarana aktivitas sedangkan pada kemiringan curam (>15%) akan dikonservasikan. Dijabarkan dalam Tabel 4.

Vegetasi di sepanjang jalan ini merupakan hasil penanaman yang dilakukan oleh Dinas Kebersihan dan Lingkungan Hidup Kota Depok, Divisi Pertamanan. Jenis vegetasi dominan pada tapak yaitu jenis pohon (mahoni), semak/perdu (bakung air mancur, bunga mentega), dan sebagainya. Sedangkan satwa yang ditemui yaitu jenis burung dan binatang peliharaan lainnya. Pemandangan yang dapat dinikmati adalah keadaan

sekeliling tapak yang masih alami di segmen Tengah-Timur, tetapi terdapat *bad view* tempat pembuangan sampah (TPS) pada segmen Tengah sekitar Pesantren Nuruzzahroh.

Pembangunan jalan akan berdampak meningkatnya kebisingan dan polusi udara, ditambah adanya rencana jalan tol yang letaknya berdekatan dengan

lokasi studi sehingga diperlukan suatu *buffer* baik berupa penanaman vegetasi ataupun struktur peredam kebisingan. Berdasarkan hasil kajian kualitas udara yang dilakukan oleh DKLH (2002) menunjukkan bahwa kualitas udara di lokasi studi secara umum berada di bawah baku mutu udara ambien. Tingkat kebisingan di sepanjang jalur Jalan Ir. H. Juanda berkisar antara 46 - 68 dBA.

### Aspek Sosial

#### Pengguna

Pengguna tapak adalah masyarakat Kota Depok dan yang bermukim di sekitar lokasi. Jalan Ir. H. Juanda dimanfaatkan sebagai jalan alternatif menuju Jakarta-Bogor. Selain penggunaan oleh kendaraan, jalan ini juga dimanfaatkan oleh pejalan kaki dimana aktivitas pejalan kaki lebih terlihat di segmen jalan bagian Barat sampai Tengah.

Berdasarkan hasil kuisioner dari 30 responden diketahui bahwa dominan masyarakat dan pengguna (63,3-73,3%) menghendaki fasilitas jalan seperti tempat sampah, lampu penerangan pejalan kaki, telepon umum, drainase, halte, jalur hijau, dan utilitas dengan desain modern.

#### Pemeliharaan Lanskap

Pemeliharaan lanskap jalan ditangani dengan cukup baik oleh DKLH Kota Depok Divisi Pertamanan. Kawasan yang termasuk dalam cakupan pemeliharaan lanskap jalan Ir. H. Juanda adalah tanaman jalur tepi jalan, median jalan, dan taman-taman pada persimpangan jalan dan jembatan. Pemeliharaan dilakukan secara rutin. Kegiatan pemeliharaan terbagi tiga kelompok yaitu penyiraman, pemupukan dan penyulaman, pandangiran, pemangkasan, dan pembabatan. Kegiatan pemeliharaan dilakukan oleh 7 orang

dengan satu orang pengawas lapang. Keterbatasan alat dan kurangnya koordinasi antar bagian pemeliharaan yaitu bagian penyiraman, kebersihan dan pemangkasan menimbulkan kesalahpahaman sehingga diperlukan manajemen pengelolaan yang lebih baik.

### Aspek Teknik

Pengembangan transportasi di Kota Depok berdasarkan RTRW Kota Depok 2000-2010 diarahkan pada sistem grid yang disesuaikan dengan morfologi kota. Dengan sistem grid diharapkan dapat mengurangi kemacetan.

Letak jalan Ir. H. Juanda sejajar dengan jalur pipa gas  $\pm 5$  m dari badan jalan dimana pipa gas bertekanan

tinggi berada di bawah tanah. Demi menjaga keamanan dan keselamatan bersama, pihak Pertamina memberikan larangan yaitu dilarang dilalui kendaraan berat, menggali tanah, mendirikan bangunan, membuang atau membakar sampah, bercocok tanam, dan menimbun barang. Aturan tersebut memberi kesulitan dalam pengembangan, namun dapat diatasi dengan adanya konstruksi pelindung teknis pelindung pipa gas oleh Pertamina. Analisis data menghasilkan komposisi ruang yang disajikan pada Tabel 5.

## PERENCANAAN LANSKAP

### Konsep Dasar

Konsep dasar dari perencanaan lans-

Tabel 3. Karakteristik Pembagian Segmen Kawasan Jalan Ir. H. Juanda, Depok

Segmen	Land use Kawasan Sekitar
Segmen Barat (Simpang Margonda-Sungai Ciliwung)	Kawasan perumahan umum dengan kepadatan bangunan intensitas tinggi dengan bagian depan perumahan merupakan lahan kosong sempadan pipa gas (5-10 m), sebagian besar dimanfaatkan untuk berjualan tanaman hias. Lahan kosong terdapat diantara sungai Ciliwung dan anak sungainya.
Segmen Tengah (Sungai Ciliwung-Situ Pangarengan)	Merupakan kawasan perumahan Real Estate Adhikarya dan Pesona Kahyangan dan perumahan umum masyarakat seperti Perumahan Peln. Bagian yang berbatasan dengan jalur jalan masih merupakan lahan kosong. Ramai pada Sabtu dan minggu untuk berolahraga.
Segmen Timur (Situ Pangarengan-Simpang Cisalak)	Sebagian besar merupakan lahan kosong milik RRI, Taman Pemakaman Cisalak, lokasi pemancingan

Tabel 4. Kemiringan Lereng Wilayah Kota Depok

Kemiringan Lereng	Keterangan
2-8% (Lereng Datar)	Tersebar di bagian utara melintang dari barat ke timur meliputi Kecamatan Limo (Kelurahan Pangkalan Jati Bari, Pangkalan Jati, Gandul, Cinere, Meruyung, Grogol), Kecamatan Beji (Kelurahan Tanah Baru, Beji, Beji Timur, Kukusan, Pondok Cina, Kemiri Muka), Kecamatan Cimanggis (Kelurahan Pasir Gunung Selatan, Tugu, Mekar Sari)
8-15 % (Lereng Landai)	Tersebar hampir di seluruh kota terutama di bagian tengah membentang dari barat ke timur, sesuai untuk pengembangan perkotaan dan pertanian.
> 15 % (Lereng Curam)	Tersebar di sepanjang sungai Ciliwung, Cikeas, dan bagian selatan sungai Angke. Pada wilayah ini kemiringan lereng cukup terjal sehingga cenderung di konservasi.

Sumber : Dinas Pertanian Kota Depok (2002)

Tabel 5. Komposisi Ruang, Fungsi, Fasilitas dan Luasan

No	Ruang/ Sub ruang	Fungsi	Fasilitas	Luas
1.	Sirkulasi	Keamanan Kenyamanan Identitas Estetika	Badan jalan, trotoar, jalur sepeda, lampu dan rambu lalu lintas, lampu penerangan, papan informasi	6 ha (32,6%)
2.	Penyangga /konservasi	Penyangga Estetika	Lampu, tempat duduk Tempat duduk, shelter, lampu penerangan, tempat sampah	6,7 ha (36,4%)
3.	Pelayanan	Keamanan Kenyamanan Estetika Identitas Pelayanan	Area tanaman hias vegetasi peneduh, tempat penyeberangan, lampu penerangan, parkir, tempat duduk, <i>stop area</i>	4,2 ha (22,8%)
4.	Identitas Penerimaan	Identitas Estetika Keamanan Kenyamanan Pelayanan	Tugu dan gerbang kota, taman, dan bundaran, vegetasi pengarah dan estetika, perlengkapan dan kelengkapan jalan	
5	Rekreasi	Identitas Pelayanan Kenyamanan Estetika Penyangga	Vegetasi pengarah pandangan, <i>stop area</i> , tempat duduk, lampu, tempat sampah, dan sebagainya.	1,5 ha (8,2%).
			<b>Total</b>	<b>18,4 ha</b>

kap jalan adalah mewujudkan jalan yang aman, nyaman, indah, beridentitas, dan bermanfaat bagi masyarakat sekitar dan pengguna jalan, serta dapat meningkatkan kualitas lingkungan sekitar.

### Konsep Ruang

Pembagian ruang berdasarkan karakteristik tapak yang sesuai dengan fungsi ruang pada tapak, aktivitas pemakai jalan, kondisi lingkungan sekitar tapak dan kemungkinan pengembangan ruang selanjutnya. Konsep ruang pada tapak meliputi :

Ruang sirkulasi, yaitu ruang bagi sirkulasi kendaraan meliputi badan jalan dengan memanfaatkan sistem jalan yang ada. Area ini menempati luasan 6 hektar (32,6%) dari total luasan kawasan perencanaan (18,4 hektar).

Ruang penyangga / konservasi, berfungsi menyangga kawasan dari berbagai dampak yang timbul serta mempertahankan sumberdaya yang ada, meliputi jalur hijau pada tepi dan median jalan, dan sepanjang rencana jalan tol. Area konservasi di sekitar perairan (sungai dan situ) untuk mempertahankan keberadaan badan air. Area ini menempati luasan sekitar 6,7 hektar (36,4%) dari total luasan kawasan perencanaan.

Ruang pelayanan, yaitu ruang untuk memperlancar aktivitas yang dilakukan pada tapak. Area ini meliputi trotoar, jalur sepeda, taman/hutan kota, dan *stop area*. Area ini menempati luasan kurang lebih 4,2 hektar (22,8%) dari luasan total kawasan.

Ruang identitas, adalah ruang yang memberikan kesan identitas yang kuat pada pengguna jalan terhadap tapak berupa tugu dan gerbang kota pada *welcome area*, penataan vegetasi sepanjang jalan, lokasi yang berpotensi sebagai obyek rekreasi (Situ Pangarengan dan Sungai Ciliwung). Menempati luasan area sekitar 1,5 hektar (8,2%).

### Konsep Sirkulasi

Konsep sirkulasi dalam tapak dibedakan menjadi sirkulasi kendaraan dan sirkulasi pejalan kaki/sepeda. Konsep sirkulasi untuk kendaraan adalah jalur pergerakan yang aman,

nyaman, dan lancar dengan memanfaatkan sistem jalan yang telah ada (lebar 14 m untuk 2 jalur). Sedangkan konsep sirkulasi untuk pejalan kaki (lebar 1,8 m) dan sepeda (2,2 m) yaitu jalur pergerakan yang nyaman dan aman dengan sistem yang kontinu dan terpisah dari jalur kendaraan. Bentuk sirkulasi linier.

### Konsep Fasilitas Jalan

Fasilitas jalan dibuat untuk memberikan kemudahan penggunaan dan informasi bagi pengguna jalan, tidak mengganggu sirkulasi dan dapat memenuhi kebutuhan penggunaannya seperti papan informasi, halte, tempat parkir, dan sebagainya.

Sistem tata informasi yang diatur di kawasan ini bertujuan memberi kemudahan akses dan informasi mengenai kawasan berupa papan informasi dan rambu lalu lintas lainnya, dengan ketentuan tidak boleh menghalangi pemandangan, tidak mengganggu kualitas lingkungan dan arsitektur bangunan, dan penandaan dibuat dengan rancangan yang lebih informatif dan menarik sesuai syarat-syarat teknis yang ditentukan. Wajah jalan ditampilkan dalam beberapa tema sesuai dengan blok kawasan masing-masing. Tema mulai dari tradisional kontemporer pada segmen Timur yang semakin ke Barat semakin modern.

### Konsep Tata Hijau

Tata hijau yang dikembangkan meliputi tata hijau yang berfungsi untuk kenyamanan, penyangga, konservasi dan estetika dijabarkan pada Tabel 6.

Tata hijau konservasi, yaitu tata hijau untuk mempertahankan keberadaan badan air perairan yang ada pada tapak, yaitu sungai Ciliwung beserta anak sungainya dan Situ Pangarengan. Diharapkan ketersediaan air bagi kehidupan makhluk hidup di sekitar tapak tetap dapat tercukupi.

Tata hijau kenyamanan, yaitu tata hijau yang berfungsi untuk memberikan perlindungan dari terik matahari, mengurangi silau lampu kendaraan dan sinar matahari, serta mengurangi polusi kendaraan.

Tata hijau penyangga sebagai pelindung aktivitas jalan dan lingkungan sekitarnya. Berfungsi meredam kebisingan, membatasi ruang dan memperlunak struktur bangunan serta mengurangi polusi dari kendaraan yang melewati jalan.

Tata hijau estetika memberikan nilai estetika dan menandai lokasi khusus, yaitu *welcome area*, area komersial, hunian, halte, dan sebagainya.

### Rencana Lanskap

#### Rencana Ruang Sirkulasi

Ruang khusus untuk lalu lintas kendaraan bermotor di sepanjang segmen jalan menempati sistem yang ada/ daerah milik jalan (14 m untuk 2 jalur). Fasilitas yang disediakan yaitu jalan, trotoar, jalur sepeda, dan rambu lalu lintas.

Trotoar merupakan ruang khusus yang diperuntukkan bagi pejalan kaki. Ruang ini diciptakan untuk membudayakan berjalan kaki dan mengurangi pemakaian kendaraan bermotor. Ruang pedestrian ini terdapat

Tabel 6. Kriteria Tata Hijau pada Jalan Ir. H. Juanda, Depok

No.	Bagian Jalan	Kriteria Tanaman
1.	Tanaman di tepi jalan	Tanaman yang ditanam memiliki karakter : estetika baik, tanaman peneduh dan perdu semak hias, mampu bertahan saat musim kering, dan akarnya tidak merusak pondasi, pertumbuhannya relatif panjang serta mudah dipelihara.
2.	Median jalan	Semak/perdu, <i>ground cover</i> /tanaman penutup tanah, massa daun padat, mempunyai karakter yang bagus (bentuk tajuk, percabangan, massa daun, warna bunga dan daun), tahan terhadap sinar matahari dan angin, tidak menggugurkan daun, toleransi sedang-tinggi terhadap polusi udara, bertrikoma/berambut, tajuk tidak mengganggu lalu lintas, akar tidak merusak konstruksi jalan.
3.	Tanaman dalam blok kawasan komersial	Tanaman yang ditanam memiliki karakter : estetika baik, tanaman peneduh dan perdu semak hias, serta tanaman yang dapat hidup dalam pot, mudah dipelihara.
4.	Tanaman dalam kawasan penghijauan	Tanaman yang ditanam memiliki karakter : estetika baik, tanaman peneduh dan perdu semak hias, serta tanaman yang dapat hidup dalam pot, memiliki keragaman corak dan jenis, tahan terhadap kondisi cuaca, toleran terhadap polusi, mudah dipelihara.

di sepanjang segmen jalan dengan lebar 1,8 m. Tipe perkerasan yaitu konblok disusun dengan pola organik.

Jalur sepeda adalah ruang khusus bagi pengendara sepeda yang diciptakan dengan tujuan yang sama. Jalur ini berada berdampingan dengan trotoar, berupa jalur sepeda kelas I dengan lebar 2,2 m. Perkerasan adalah jenis *step stone* batu alam dan koral.

#### Rencana Ruang Pelayanan

Merupakan ruang yang diperuntukkan bagi kemudahan aktivitas pejalan kaki, pengendara sepeda, dan masyarakat sekitar. Pada ruang pelayanan disediakan, tempat duduk, area tanaman hias, parkir, *stop area* Situ Pangarengan.

#### Rencana Ruang Identitas

Ruang identitas adalah ruang yang diciptakan untuk memberikan kesan bagi siapa pun yang melewati jalan ini.

Ruang penerimaan adalah ruang penyambutan dengan kesan kuat, menarik dan monumental. Kesan tersebut diwujudkan melalui penempatan tugu berlambang Kota Depok setinggi 5 m dalam bundaran di tengah persimpangan Margonda, gerbang kota tinggi 5 m pada Simpang Cisalak dan penataan vegetasi pada segmen jalan. Penataan di segmen barat jalur hijau didominasi pohon mahoni, segmen tengah dengan pohon tanjung, dan segmen timur dengan pohon kayu putih.

Ruang rekreasi, yaitu bagian tapak yang berpotensi sebagai objek rekreasi baik secara fisik maupun visual. Tempat-tempat tersebut meliputi ruang terbuka (*pedestrian pocket park*) di segmen barat-timur, dan *stop area* Situ Pangarengan pada segmen timur.

#### Rencana Tata Hijau

Rencana tata hijau terdapat hampir di seluruh ruang yang direncanakan yaitu pada ruang penerimaan (persimpangan Margonda dan persimpangan Cisalak), jalur hijau pada median (1 m) dan tepi jalan Ir. H. Juanda (1,5 m), jalur hijau rencana jalan tol (17 m), dan konservasi pada area sekitar perairan (15 m). Daerah antara Jalan Ir. H. Juanda dengan

rencana jalan tol akan dimaksimalisasi sebagai kawasan penghijauan berupa taman/hutan kota (Tabel 7). Tanaman peredam kebisingan ditempatkan pada *buffer area* antara tol dan saluran drainase, jarak tanam rapat dengan keragaman jenis, bentuk, dan tinggi tanaman (kombinasi pohon, semak/perdu) serta pola penanaman yang diterapkan adalah massal, padat berjajar. Jenis tanaman yang digunakan yaitu bambu (*Bambusa* sp), pinus (*Pinus merkusii* L.), cemara angin (*Casuarina equisetifolia*), akalipa (*Acalypha wilkesiana*).

Tanaman pengarah ditanam secara teratur dan linier dengan pola penanaman tunggal berjajar. Tanaman yang digunakan adalah jenis cemara (*Casuarina equisetifolia*), pinus, glodogan tiang, dan Palembang Raja. Jarak tanam yang diterapkan adalah 4 m. Vegetasi pengarah diletakkan pada gerbang kawasan yaitu pada Simpang Margonda dan Simpang Cisalak, di setiap pertemuan antar jalan serta di sekitar pemotongan jalan masuk blok kawasan disekitarnya.

Tanaman peneduh ditempatkan sejenis pada ruas jalan di antara badan jalan dan pedestrian dengan lebar 1,5 m. Jenis vegetasi yang digunakan adalah mahoni (*Swietenia mahogany*)

untuk segmen barat, tanjung (*Mimusops elengi*) pada segmen tengah, dan kayu putih (*Eucalyptus alba*) di segmen timur, dengan jarak tanam 6-8 m.

Tanaman pada median jalan dijaga ketinggiannya maksimal 1,1 m. Vegetasi yang digunakan yaitu bunga mentega (*Nerium oleander*), bugenvil (*Bougainvillea spectabilis*), dan soka Hawaii (*Ixora coccines*). Titik tanam dibuat searah/mengelompok teratur sepanjang median dengan perubahan setiap 200 m. Tanaman pada pulau lalu lintas, terdapat 2 lokasi di Simpang Cisa-lak dengan luas  $\pm 72$  m<sup>2</sup>. Titik tanam dibuat mengelompok teratur sesuai luasan pulau. Tanaman yang digunakan adalah jenis semak (soka Hawaii), penutup tanah (sutra bombay/*Portulaca* sp.), dan lidah mertua (*Sansevieria* sp.).

#### Rencana Fasilitas Jalan

Fasilitas jalan meliputi tempat duduk, tempat sampah, lampu penerangan, halte, tempat parkir, saluran drainase, *pedestrian walk* (jalur pedestrian dan jalur sepeda) dan tata informasi.

Lampu pada tempat parkir tinggi 10 m, jenis lampu merkuri; pedestrian

Tabel 7. Rencana Tata Hijau Jalan Ir. H. Juanda, Depok

No	Fungsi Tata Hijau	Lokasi	Jenis Vegetasi	Cara Penanaman
1.	Kenyamanan, estetika	Jalur utama jalan	Mahoni, tanjung, kayu putih,	Jarak tanam antar pohon bersinggungan, jarak tanam 6-8 m.
2.	Kenyamanan, estetika, penyangga	Pertemuan antar jalan	Glodogan tiang, Palembang raja,	Ditanam tunggal linier dengan jarak tanam 4 m.
3.	Estetika	Gerbang masuk kawasan, pulau lalu lintas	Pinus, cemara	Ditanam tunggal linier, jarak tanam 4 m.
4.	Estetika, kenyamanan	Median jalan Pulau lalu lintas	Bunga mentega, bugenvil, soka Hawaii Palem putri, lidah mertua, sutra bombay.	Ditanam padat berjajar setiap 200 m, selang seling. Ditanam berkelompok sesuai luasan
5.	Konservasi, penyangga	Sekitar jalan tol dan bantaran sungai	Berbagai tanaman buah, bambu, pinus, cemara.	Ditanam massal, rapat, berlapis. Untuk jalan tol ketebalan penanaman 50 ft.

Tabel 8. Rencana Penempatan Fasilitas Jalan

N o.	Fasilitas Jalan	Lokasi	Jumlah/Luasan
1.	Lampu PJU	Median jalan, tiap 50m	80 buah
2.	Lampu pedestrian	Antara trotoar dan jalur sepeda, tiap 10m	$\pm 700$ buah
3.	Bangku	Antara saluran drainase dan sempadan bangunan di sepanjang ruas jalan. Tipe berkelompok tiap 200m.	$\pm 40$ buah
4.	Tempat sampah	Sepanjang ruas jalan. Terletak di antara bangku dan halte bis, setiap 100 m.	$\pm 40$ buah
5.	Halte	Pada jalur <i>lay bay</i> di sepanjang ruas jalan.	20 buah
6.	Parkiran	Menyatu pada bangunan (di sempadan bangunan) dan kantong parkir di Segmen Tengah sekitar kawasan komersial dan Situ Pangarengan.	300-600 m <sup>2</sup>
7.	<i>Stop area</i>	Sebelah luar trotoar sekitar Situ Pangarengan.	4 buah
8.	Saluran drainase	Sebelah luar trotoar sepanjang ruas jalan kecuali pada jembatan <i>flyover</i> .	$\pm 1$ Ha
9.	Papan informasi	Diletakkan di sisi jalan pada setiap segmen jalan	2-4 buah setiap segmen jalan
10.	Papan peringatan	Sepanjang jalur pipa gas tiap 200 m, dan setiap belokan jalan	$\pm 20$



bakung. Sebelah utara jalan lebih difungsikan sebagai kawasan hijau/*buffer*, sedangkan sebelah selatan jalan diarahkan sebagai kawasan komersial dan hunian.

Fasilitas yang direncanakan menggunakan desain yang modern-tradisional sebagai pemberi ciri khas bagi koridor jalan ini. Sebagai pelayanan disediakan fasilitas jalan berupa trotoar, jalur sepeda, bangku, tempat sampah, jembatan penyeberangan, lampu penerangan, papan informasi, parkir dan sebagainya.

#### **Saran**

Diperlukan suatu rencana/rancangan lanskap untuk berbagai fungsi

kawasan yang dilalui koridor jalan agar harmonis dengan konsep jalan yang telah dibuat, yaitu studi mengenai pengembangan lanskap Situ Pangarengan sebagai kawasan wisata, penataan jalur pedestrian dan sepeda, dan perwujudan rencana lanskap ke dalam perancangan lanskap jalan. Diharapkan agar setiap rencana/rancangan lanskap yang dibuat memperhatikan lingkungan sekitarnya.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

Dinas Kebersihan dan Lingkungan Hidup. 2002. Laporan Akhir AMDAL Jalan Cimanggis-Margonda. DKLH. Depok.

Dinas Tata Kota. 2003. Laporan Akhir Rencana Tata Letak dan Bangunan Jalan Kolektor Primer Pipa Gas. Depok.

Pemerintah Kota Depok. 2000. Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Depok Tahun 2000-2010. Bapeda. Depok.

Simonds, J.O. 1983. *Landscape Architecture*. McGraw-Hill Book Co. New York. 331p.