

## IDENTIFIKASI PERMASALAHAN, POTENSI DAN STRATEGI KORIDOR JALAN JENDERAL SUDIRMAN DI KOTA PALEMBANG BERDASARKAN 8 ELEMEN URBAN DESIGN

H. Masyitoh<sup>1,2\*</sup>, K.M. Aminuddin<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Pendidikan Profesi Insinyur, Universitas Sriwijaya, Palembang

<sup>2</sup>Arsitektur, Universitas Sriwijaya, Palembang

<sup>3</sup> Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Sriwijaya, Palembang

\*Corresponding author e-mail: [husnulmasyitoh@unsri.ac.id](mailto:husnulmasyitoh@unsri.ac.id)

**ABSTRAK:** Penelitian ini membahas identifikasi permasalahan, potensi, dan strategi pengembangan koridor Jalan Jenderal Sudirman Kota Palembang berdasarkan delapan elemen perancangan kota (urban design) menurut Hamid Shirvani (1985), yaitu tata guna lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir, ruang terbuka, area pedestrian, signage, pendukung kegiatan, serta konservasi. Metode analisis dilakukan dengan pengamatan kondisi eksisting kawasan dan interpretasi teori desain kota terhadap fungsi ruang publik, aktivitas masyarakat, dan elemen fisik kawasan. Hasil identifikasi menunjukkan bahwa koridor Jalan Jenderal Sudirman merupakan kawasan komersial utama yang padat aktivitas, didominasi oleh bangunan ruko dan fasilitas publik seperti hotel, kantor, pasar, dan tempat ibadah. Pedestrian Sudirman memiliki potensi tinggi sebagai ruang interaksi publik, dengan keberadaan pepohonan, kursi taman, serta kegiatan budaya masyarakat. Namun, ditemukan pula permasalahan seperti ketidakteraturan parkir, ketidakselarasan signage toko, dan keterbatasan ruang parkir yang mengganggu fungsi pedestrian. Strategi pengembangan diarahkan pada penataan ulang fungsi bangunan komersial, penyediaan kantong parkir tambahan, serta peningkatan keseragaman visual dan fungsi ruang publik agar kawasan lebih tertata, nyaman, dan mendukung identitas Kota Palembang sebagai kota heritage.

Kata Kunci: Urban Design, Jalan Jenderal Sudirman, Palembang, Pedestrian, Ruang Publik

**ABSTRACT:** This study identifies the problems, potentials, and development strategies of the st. Jenderal Sudirman corridor in Palembang City is based on the eight elements of urban design proposed by Hamid Shirvani (1985), which include land use, building form and massing, circulation and parking, open space, pedestrian areas, signage, activity support, and conservation. The analysis was conducted through direct observation of the existing conditions and theoretical interpretation of urban design principles related to public space functions, community activities, and the physical characteristics of the corridor. The findings reveal that Jalan Jenderal Sudirman functions as a major commercial corridor with dense activities, dominated by shop houses and public facilities such as hotels, offices, markets, and mosques. The Sudirman Pedestrian area has high potential as a public interaction space, enhanced by greenery, benches, and various cultural events. However, several issues were identified, including irregular parking practices, uncoordinated commercial signage, and insufficient parking spaces that interfere with pedestrian comfort. Development strategies focus on reorganizing commercial activities, providing additional parking facilities, and improving visual coherence and the functionality of public spaces to create a more organized, comfortable, and culturally distinctive urban corridor that supports Palembang's identity as a heritage city.

Keywords: Urban Design, Jalan Jenderal Sudirman, Palembang, Pedestrian, Public Space

### 1 Pendahuluan

Ruang kota berperan sebagai wadah utama berbagai aktivitas masyarakat sekaligus mencerminkan jati diri dan karakter suatu kawasan. Menurut Rob Krier (1997), ruang kota dapat dipahami sebagai seluruh area yang terletak di

antara maupun di luar bangunan dan berfungsi sebagai tempat berlangsungnya interaksi sosial masyarakat urban. Sementara itu, Spreiregen (1965) mengelompokkan ruang kota menjadi dua kategori, yakni ruang formal, yang dibatasi oleh fasad bangunan, dan ruang informal, yang

lebih dipengaruhi oleh elemen alami seperti vegetasi dan unsur air.

Sebagai bagian penting dari ruang kota, ruang terbuka publik berperan dalam meningkatkan kualitas lingkungan dan kenyamanan visual, serta menjadi wadah kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat. Oleh karena itu, dalam setiap perancangan kawasan perkotaan, perhatian terhadap elemen-elemen pembentuk ruang kota menjadi hal yang esensial agar tercipta tata ruang yang harmonis, fungsional, dan berkarakter.

Dalam konteks tersebut, koridor Jalan Jenderal Sudirman Kota Palembang menjadi salah satu kawasan strategis yang memiliki fungsi penting sebagai pusat kegiatan komersial dan sosial. Jalan ini tidak hanya berperan sebagai jalur transportasi utama, tetapi juga sebagai ruang publik yang merepresentasikan wajah kota. Melalui pendekatan delapan elemen urban design menurut Hamid Shirvani (1985), penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi permasalahan, potensi, dan strategi pengembangan koridor Jalan Jenderal Sudirman agar dapat mendukung kualitas tata ruang kota Palembang sebagai kota metropolitan yang berkarakter dan berkelanjutan.

## 2 Tinjauan Pustaka

Desain kota (*urban design*) merupakan proses perancangan yang berfokus pada pembentukan kualitas ruang perkotaan melalui pengaturan elemen fisik dan sosial di dalamnya. Menurut Hamid Shirvani (1985), terdapat delapan elemen utama urban design yang menjadi dasar dalam analisis dan perancangan kawasan perkotaan, yaitu:

### 2.1 Tata Guna Lahan (*Land Use*)

Pada dasarnya, tata guna lahan (*land use*) merupakan proses pengaturan dan penataan pemanfaatan lahan guna menentukan alternatif terbaik dalam mengalokasikan berbagai fungsi tertentu agar suatu kawasan dapat beroperasi secara maksimal sesuai dengan potensi serta peruntukannya. Land use juga memberikan pandangan komprehensif mengenai bagaimana suatu wilayah seharusnya difungsikan berdasarkan pertimbangan ekologis, sosial, dan ekonomi, serta memiliki peran strategis dalam mendukung pengembangan kawasan dan menjadi alat pengendali arah investasi pembangunan.

Pada skala yang lebih luas, tata guna lahan (*land use*) umumnya memiliki sifat multifungsi (*mixed use*), yaitu memungkinkan integrasi berbagai aktivitas seperti permukiman, perdagangan, perkantoran, serta fasilitas

umum dalam satu kawasan. Pendekatan berbasis fungsi dalam pengelolaan lahan memberikan sejumlah keuntungan, antara lain meningkatkan keamanan dan kenyamanan lingkungan dengan meminimalkan potensi konflik antar zona, mempermudah perencanaan dan pengaturan tata guna lahan mikro baik secara horizontal maupun vertikal, serta mendukung pelaksanaan dan pengendalian ruang secara lebih efektif.

Meskipun demikian, pendekatan tersebut juga memiliki sejumlah kelemahan. Di antaranya adalah jarak antar fungsi kegiatan yang cenderung berjauhan, sehingga diperlukan sarana transportasi yang memadai untuk mengurangi potensi kemacetan pada jam sibuk. Selain itu, pendekatan ini dapat menimbulkan kesenjangan kualitas lingkungan kawasan, yang berimplikasi pada perbedaan harga lahan yang cukup mencolok, serta menciptakan ketidakseimbangan tingkat kepadatan antar zona, sehingga pemanfaatan lahan tidak dapat berlangsung secara optimal.

### 2.2 Bentuk dan Massa Bangunan (*Building Form and Massing*)

Bentuk dan massa bangunan (*building form and massing*) tidak semata-mata ditentukan oleh aspek ketinggian, dimensi, tampilan, atau konfigurasi fisiknya, melainkan juga dipengaruhi oleh berbagai faktor lain seperti konteks lingkungan sekitar, fungsi bangunan, serta hubungan visual dan spasialnya dengan ruang kota. berkaitan dalam menciptakan keserasian dan karakter arsitektural suatu kawasan. Faktor-faktor tersebut meliputi besaran bangunan, intensitas bangunan yang diukur melalui *Building Coverage Ratio* (BCR) dan *Floor Area Ratio* (FAR), serta ketinggian bangunan yang berpengaruh terhadap proporsi visual dan tata udara kawasan.

Selain itu, aspek sempadan bangunan turut menentukan keteraturan dan kenyamanan ruang luar. Ragam fasad, skala, material, tekstur, dan warna menjadi elemen penting yang memberikan identitas, estetika, serta kesinambungan visual terhadap lingkungan sekitarnya. Keseluruhan elemen tersebut membentuk harmoni antara fungsi, struktur, dan estetika dalam perancangan massa bangunan, sehingga menghasilkan komposisi yang tidak hanya efisien dan kontekstual, tetapi juga memiliki nilai arsitektural yang tinggi.

### 2.3 Sirkulasi dan Parkir (*Circulation and Parking*)

Sirkulasi dan parkir (*circulation and parking*) merupakan elemen vital dalam perencanaan kota yang

perlu dikelola secara terpadu dengan mempertimbangkan jaringan jalan, struktur kota, ketersediaan fasilitas umum, serta peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Pengelolaan transportasi yang efektif menjadi kunci untuk mewujudkan sistem mobilitas yang efisien, aman, dan berkelanjutan. Di berbagai negara maju, kebijakan transportasi telah diarahkan pada penguatan penggunaan transportasi massal dan pembatasan kendaraan pribadi, dengan tujuan menghemat konsumsi bahan bakar, menekan tingkat polusi udara dan kebisingan, serta mengurangi risiko lalu lintas dalam rangka menuju konsep zero transportation impact.

Moda transportasi tidak hanya membutuhkan ruang untuk bergerak, tetapi juga memerlukan area parkir yang memadai, terutama di kawasan pusat kota (Central Business District/CBD). Area ini harus dirancang secara efisien dan terintegrasi dengan sistem sirkulasi yang ada. Dalam konteks desain perkotaan, elemen sirkulasi berfungsi mengarahkan dan membentuk pola aktivitas kota dengan prinsip bahwa jalan merupakan ruang terbuka visual yang positif, mudah dikenali, serta mendorong kolaborasi antara sektor publik dan swasta. Pola jaringan jalan dapat dikembangkan dalam berbagai bentuk, seperti pola grid (papan catur), radial, melingkar, atau cul-de-sac, dengan struktur jalan yang mencakup badan dan bahu jalan untuk menampung fasilitas pendukung seperti penerangan, rambu lalu lintas, halte, serta vegetasi peneduh.

Perparkiran berfungsi menunjang vitalitas kawasan, sehingga harus dirancang tanpa mengganggu aktivitas sekitar, mendukung kualitas visual, dan memanfaatkan pendekatan seperti time sharing, parkir progresif, serta *urban edge parking*. Dalam konteks desain *urban*, jalan perlu dirancang sebagai ruang publik yang bersih, hijau, dan harmonis dengan bangunan di sekitarnya untuk menciptakan lingkungan kota yang nyaman, efisien, dan berkelanjutan.

## 2.4 Ruang Terbuka (*Open Space*)

Ruang terbuka (*open space*) merupakan salah satu elemen krusial dalam struktur kota yang mencakup beragam komponen lanskap, baik elemen keras (*hardscape*) seperti jalan, trotoar, dan area berpaving, maupun elemen lunak (*softscape*) seperti taman, ruang hijau, serta area rekreasi. Keberadaan ruang terbuka tidak hanya berfungsi sebagai wadah bagi aktivitas sosial dan rekreasi masyarakat, tetapi juga berperan penting sebagai elemen ekologis yang berkontribusi terhadap peningkatan kualitas lingkungan perkotaan.

Ruang terbuka mencakup berbagai unsur seperti lapangan hijau, taman kota, pohon-pohonan, pagar, tanaman air, penerangan jalan, kios, tempat sampah, fasilitas air minum, karya seni (sculpture), hingga elemen estetika lainnya seperti jam kota. Seluruh elemen tersebut berperan dalam menciptakan kenyamanan visual, memperkuat identitas kawasan, serta menjaga keseimbangan ekologis dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat perkotaan.

## 2.5 Area Pejalan Kaki (*Pedestrian Area*)

Area pejalan kaki (*pedestrian area*) yang dirancang secara optimal dapat mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan bermotor, khususnya di kawasan pusat kota. Perancangan yang berorientasi pada kenyamanan dan keselamatan manusia tidak hanya meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan, tetapi juga mendorong aktivitas ekonomi informal seperti pertumbuhan pedagang kaki lima. Secara keseluruhan, keberadaan area pedestrian yang baik turut berperan dalam meningkatkan kualitas udara dan menciptakan lingkungan kota yang lebih sehat serta berkelanjutan.

## 2.6 Tanda-tanda (*Signage*)

Tanda-tanda (*signage*), seperti petunjuk jalan atau arah menuju suatu kawasan baik di jalan tol maupun di pusat kota, berperan dalam memperkaya atmosfer lingkungan perkotaan. Namun, di beberapa kota di Indonesia, regulasi terkait aspek teknis tanda-tanda ini belum sepenuhnya diterapkan, sehingga papan reklame sering mengalami persaingan berlebihan terkait lokasi, ukuran, bentuk, dan dampak visual terhadap lingkungan kota. Rambu-rambu yang dirancang dengan baik tidak hanya memberikan informasi bagi masyarakat, tetapi juga mendukung karakter arsitektur gedung, menghidupkan jalan, serta memperkuat identitas dan kualitas visual kawasan (Long Beach dalam Arifiani, 2001).

## 2.7 Pendukung Kegiatan (*Activity Support*)

Pendukung kegiatan (*activity support*) mencakup seluruh fungsi ruang dan bangunan yang berperan dalam menghidupkan aktivitas di ruang publik suatu kawasan perkotaan. Unsur ini memiliki keterkaitan erat dengan bentuk fisik, lokasi, serta karakter kawasan, karena ketiga faktor tersebut memengaruhi pola pemanfaatan lahan,

distribusi fungsi ruang, serta jenis kegiatan yang muncul di dalamnya.

Konsep pendukung aktivitas perkotaan tidak hanya berkaitan dengan penyediaan elemen fisik seperti jaringan jalan, jalur pejalan kaki, atau area plaza. Lebih dari itu, perencanaan juga harus memperhatikan fungsi utama kawasan serta keberadaan elemen-elemen kota yang mampu mendorong interaksi dan aktivitas manusia. Elemen tersebut mencakup antara lain pusat perbelanjaan, taman kota, kawasan perkantoran, fasilitas pendidikan seperti perpustakaan, hingga zona kegiatan informal seperti area pedagang kaki lima (PKL) yang berperan dalam menghidupkan dinamika ruang kota.

Dengan demikian, konfigurasi bentuk dan karakter suatu area memiliki kemampuan untuk mempengaruhi arah dan intensitas kegiatan yang berlangsung. Aktivitas masyarakat akan cenderung terpusat pada lokasi-lokasi yang paling sesuai dengan kebutuhan fungsional, sosial, dan spasialnya, sehingga tercipta pola aktivitas yang khas pada setiap kawasan kota.

## 2.8 Konservasi (*Conservation*)

Konservasi (*conservation*) bangunan harus selalu dipandang dalam kaitannya dengan konteks keseluruhan kota, dengan mempertimbangkan berbagai aspek seperti karakter bangunan tunggal, struktur dan gaya arsitektur, fungsi, usia, serta tingkat kelayakan. Upaya konservasi perkotaan dapat diklasifikasikan ke dalam beberapa bentuk, antara lain: (a) *Preservasi (Preservation)*, yaitu pelestarian bangunan bersejarah dengan menjaga keaslian elemen-elemen fisiknya tanpa melakukan perubahan atau penggantian; (b) *Konservasi (Conservation)*, merupakan tindakan preventif untuk mencegah kerusakan dengan memperbaiki bagian yang rusak menggunakan material yang serupa; (c) *Rehabilitasi (Rehabilitation)*, yaitu menghidupkan kembali fungsi bangunan lama yang tidak lagi aktif melalui pemulihan utilitas dan peningkatan fungsionalitasnya; (d) *Revitalisasi (Revitalization)*, berupa konservasi fisik yang disertai pengembangan fungsi baru yang berbeda dari fungsi aslinya; serta (e) *Peningkatan (Improvement)*, yaitu upaya memperbaiki dan menaikkan nilai, estetika, kenyamanan, serta efisiensi suatu bangunan maupun kawasan dari sisi fisik, sosial-budaya, dan ekonomi.

Selain delapan elemen perancangan kota yang telah disebutkan sebelumnya, terdapat pula beberapa elemen tambahan yang berperan penting dalam membentuk citra (*image*) kota. Menurut Kevin Lynch, citra kota dibangun

melalui lima elemen utama, yaitu: (1) *Paths* (Jalur) merupakan garis penghubung yang mempermudah pergerakan manusia, mencakup jalan, trotoar, kanal, rel kereta, dan elemen sejenis yang mengarahkan mobilitas di dalam kota. (2) *Edges* (Batas) berupa elemen memanjang yang tidak berfungsi sebagai jalur, tetapi sebagai pembatas antara dua area kegiatan, misalnya dinding, garis pantai, atau hutan kota. (3) *Districts* (Kawasan) yaitu wilayah dengan karakter aktivitas tertentu yang dapat dikenali baik saat dimasuki maupun dari kejauhan melalui kesan visualnya. (4) *Nodes* (Simpul) merupakan titik pertemuan atau persimpangan yang menjadi tempat seseorang dapat berpindah ke kawasan lain, serta berfungsi sebagai pusat konsentrasi aktivitas dan transportasi. (5) *Landmarks* (Penanda atau Tetenger) yaitu objek fisik yang berperan sebagai titik orientasi, baik yang bersifat alami seperti gunung atau bukit, maupun buatan seperti menara, kubah, gedung, atau *sculpture*, yang membantu proses navigasi dan memperkuat identitas visual suatu kota.

## 2.9 Pedestrian Ways

Secara etimologis, istilah pedestrian berasal dari bahasa Yunani “*pedester*” atau “*pedestris*”, yang bermakna seseorang yang melakukan aktivitas berjalan kaki. Kata dasarnya, *pedos*, berarti “kaki”, sehingga secara konseptual istilah ini menggambarkan kegiatan berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kaki sebagai alat utama pergerakan. Dalam konteks perancangan dan tata kota, pedestrian dipahami sebagai bentuk mobilitas manusia dari titik asal (*origin*) menuju titik tujuan (*destination*) tanpa memanfaatkan kendaraan bermotor (Rubenstein, 1992).

Jalur pedestrian bukan hanya berfungsi sebagai sarana pergerakan, tetapi juga sebagai elemen penting ruang kota yang memiliki nilai sosial, psikologis, dan rekreatif. Keberadaannya dapat mendukung terciptanya ruang publik yang mendorong interaksi sosial, memperkuat kohesi masyarakat, serta memberikan pengalaman ruang yang lebih humanis bagi penggunaanya. Selain itu, area ini sering dimanfaatkan untuk berbagai aktivitas seperti bersantai, bertegur sapa, ataupun sekadar menikmati suasana lingkungan perkotaan.

Pada perkembangan saat ini, jalur pedestrian diwujudkan dalam berbagai bentuk fisik seperti trotoar, *sidewalk*, *pathway*, *plaza*, maupun mall, yang seluruhnya dirancang untuk menjamin kenyamanan, keamanan, dan aksesibilitas bagi para pejalan kaki. Dengan demikian, jalur pedestrian memiliki peran strategis dalam

menciptakan lingkungan perkotaan yang ramah manusia serta mendukung keberlanjutan aktivitas sosial dan ekologis di kawasan *urban*.

### 3 Metode Penelitian

Penelitian ini menerapkan pendekatan deskriptif kualitatif yang bertujuan untuk menggambarkan serta menganalisis kondisi eksisting, permasalahan, dan potensi yang terdapat pada Koridor Jalan Jenderal Sudirman di Kota Palembang. Penelitian deskriptif ini berfokus pada analisis isi (*content analysis*) terhadap karakteristik fisik dan fungsional koridor berdasarkan kerangka teoretis utama, yaitu Delapan Elemen *Urban Design* yang diklasifikasikan oleh Hamid Shirvani (1985).

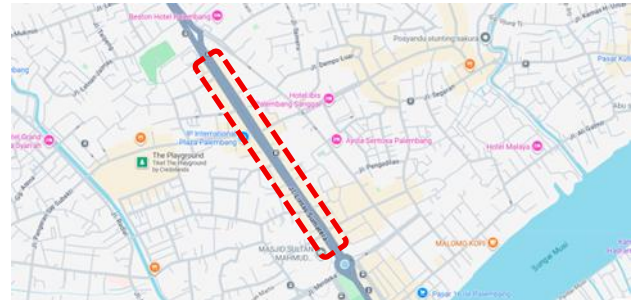
Tahap pengumpulan data melibatkan studi pustaka untuk memahami konsep-konsep kunci seperti ruang kota dan klasifikasi ruang (*formal* dan *informal*), serta observasi lapangan dilakukan dengan metode pengamatan langsung di sepanjang koridor Jalan Jenderal Sudirman pada tiga rentang waktu berbeda, yaitu pagi (07.00–09.00), siang (12.00–14.00), dan malam hari (18.00–21.00) untuk menangkap variasi aktivitas masyarakat. Observasi visual dan dokumentasi (menggunakan peta dan foto) untuk memotret kondisi aktual koridor, termasuk *land use*, sirkulasi, parkir, dan elemen konservasi. Analisis data dilakukan secara sistematis, dimulai dari identifikasi penerapan setiap elemen di lapangan, dilanjutkan dengan identifikasi permasalahan dan potensi yang ada, hingga perumusan strategi yang relevan untuk peningkatan kualitas koridor.

Selain observasi, peneliti juga melakukan wawancara informal dengan 8 responden yang terdiri dari pedagang, pejalan kaki, petugas kebersihan, dan pengelola pertokoan. Setiap sesi observasi berlangsung sekitar 90–120 menit, dengan dokumentasi berupa foto, catatan lapangan, dan penandaan titik pada peta digital.

### 4 Hasil dan Pembahasan

Kota Palembang merupakan ibu kota Provinsi Sumatera Selatan sekaligus salah satu kota terbesar di Pulau Sumatera. Dengan luas wilayah mencapai 400,61 km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk lebih dari 1,6 juta jiwa, Palembang menempati posisi sebagai kota metropolitan terpadat kelima di Indonesia setelah Jakarta, Bandung, Medan, dan Surabaya, serta berada di peringkat ke-19 di Asia Tenggara.

Jalan Jenderal Sudirman berfungsi sebagai jalan protokol atau arteri utama di Kota Palembang yang berada di kawasan komersial strategis, di mana terdapat berbagai fasilitas penting seperti rumah sakit, hotel, pusat perbelanjaan, perkantoran, dan pertokoan. Jalan ini menjadi salah satu koridor utama yang mencerminkan aktivitas ekonomi dan mobilitas masyarakat kota. Berikut ini merupakan gambaran lokasi Jalan Jenderal Sudirman Kota Palembang.



Gambar 1. Jalan Jenderal Sudirman Kota Palembang (Sumber : Google maps, 2025)



Gambar 2. Kondisi Pedestrian Jalan Jenderal Sudirman Kota Palembang (Sumber : Google street view, 2025)

Adapun 8 Elemen *Urban Design* menurut Hamid Shirvani (1985) yang sesuai dengan kondisi Jalan Jenderal Sudirman Kota Palembang seperti berikut ini :

#### 4.1 Tata guna lahan (*land use*)

Pada sekitaran Jalan Jenderal Sudirman Kota Palembang diperuntukan sebagai daerah pertokoan, hotel, kantor, dan pasar. Ada masjid Agung, pasar Megaria, pasar Cinde, Bank Mandiri, Bank BNI, toko buku, toko pakaian, toko onderdil, restoran, internasional plaza, minimarket dan jenis bangunan komersial lainnya. Dikarenakan Jalan Jenderal Sudirman adalah jalan utama jadi jalan ini dilalui berbagai macam transportasi baik umum maupun pribadi.



Gambar 3. Pemanfaatan lahan di Jalan Jenderal Sudirman Kota Palembang (Sumber : Google street view, 2025)

#### 4.2 Bentuk Dan Massa Bangunan (*Building Form And Massing*)

Bentuk dan massa bangunan yang ada di sekitar Jalan Jenderal Sudirman rata-rata merupakan bangunan ruko dengan 2-3 lantai dan beberapa bangunan tinggi seperti mall, hotel dan bank. Bangunan tersebut juga merupakan bangunan ruko-ruko kuno di sekitar kawasan pedestrian juga ditumbuhi pohon dan tanaman suasana sejuk jika berjalan di bawahnya.



Gambar 4. bentuk bangunan yang dominan di Jalan Jenderal Sudirman Kota Palembang (Sumber : Google Street View, 2025)

#### 4.3 Sirkulasi dan Parkir (*Circulation and Parking*)

Sirkulasi di Jalan Jenderal Sudirman merupakan akses dua arah. Lebar jalan masing-masing jalurnya dapat menampung 3-4 mobil. Jalan ini bermula setelah jalan

Riacudu dan berakhir di simpang empat polda. Parkir pada jalan Jenderal Sudirman sebenarnya sudah disediakan beberapa kantong parkir yang dikelola

pemerintah kota Palembang, tapi sayangnya masih saja banyak warga yang memarkirkan kendaraannya di pinggir jalan, bahkan ada yang di atas pedestrian seperti pada gambar berikut ini :



Gambar 5. Kegiatan parkir di Jalan Jenderal Sudirman Kota Palembang (Sumber : Google street view, 2025)

#### 4.4 Ruang Terbuka (*Open Space*)

Ruang terbuka yang terdapat di jalan Jenderal Sudirman berupa Plaza dan taman di persimpangan pasar cinde. Area ini biasanya dipergunakan masyarakat untuk sekedar duduk-duduk, beristirahat dan bersosialisasi.



Gambar 6. Ruang terbuka di Jalan Jenderal Sudirman Kota Palembang (Sumber : Google street view, 2025)

#### 4.5 Area Pedestrian (*Pedestrian Area*)

Di Jalan Jenderal Sudirman terdapat Pedestrian Sudirman, disepanjang jalan ini di ditumbuhi pepohonan dan disediakan fasilitas seperti tempat sampah dan kursi taman. Pada malam hari pedestrian ini sering digunakan sebagai tempat berkumpul masyarakat Kota Palembang. Bahkan tak jarang di adakan acara malam minggu rutin di kawasan ini yang menyediakan budaya, makanan dan atraksi khas Kota Palembang.

#### 4.6 Tanda-tanda (*Signage*)

Tanda-tanda penunjuk arah di Jalan Jenderal Sudirman sudah tertata rapih, tapi untuk tanda-tanda di pertokoan masih belum ada keselarasan hal ini mungkin terjadi karna kebanyakan bangunan atau toko-toko yang ada merupakan toko lama dan perbedaan itu untuk

mempermudah pengunjung mencari tau keberadaan toko atau sebagai ciri khas toko tersebut.

#### 4.7 Pendukung Kegiatan (*activity support*)

Pendukung Kegiatan yang ada di Pedestrian Kota Palembang sangat banyak, mulai dari halte bus, stasiun LRT, tempat sampah untuk menjaga kebersihan kota, kursi taman, lampu penyebrangan, jembatan penyebrangan, pos keamanan dan berbagai pendukung lainnya.

#### 4.8 Konservasi (*Conservation*) – Perlindungan

Bangunan di sepanjang Jalan Jenderal Sudirman merupakan bangunan tua yang dilindungi, selain guna mempertahankan ciri khas Kota Palembang sebagai kota wisata heritage. Adapun potensi di jalan Jenderal Sudirman meliputi :

- (1) Kawasan dengan kepadatan ramai dan dikelilingi bangunan komersial membuat pedestrian di jalan ini sangat berguna dan dimanfaatkan oleh masyarakat untuk menuju bangunan lain di sepanjang jalan Jenderal Sudirman.
- (2) Karena terletak di Jalan Utama, Bangunan ini sangat mudah di akses menggunakan kendaraan apapun.
- (3) Di sepanjang jalan ini juga di tumbuh pepohonan dan tumbuhan sehingga sangat sejuk jika berjalan di pedestrian sudirman ini.

Beberapa bangunan dan area di sepanjang koridor Jalan Jenderal Sudirman memiliki nilai historis yang penting, seperti Pasar Cinde yang dikenal sebagai ikon arsitektur modern tropis. Masjid Agung Palembang, salah satu masjid tertua dan terbesar di Sumatera Selatan. Deretan ruko tua di sekitar Internasional Plaza, yang mencerminkan pertumbuhan ekonomi Palembang pada era 1960–1980. Bangunan-bangunan ini dapat diprioritaskan dalam strategi preservasi, revitalisasi, dan peningkatan visual kawasan.

Sebagai pembanding, beberapa koridor kota lain menunjukkan praktik (*best practice*) dalam penataan ruang publik.

Malioboro, Yogyakarta : memiliki keseragaman signage, jalur pedestrian lebar dengan pembatas kendaraan, serta kantong parkir terpusat untuk mengurangi parkir liar.

Jalan Braga, Bandung : revitalisasi mempertahankan heritage building sebagai identitas kawasan dan mengatur aktivitas komersial agar serasi dengan fasad bangunan lama.

Orchard Road, Singapura : menerapkan model activity support yang kuat, seperti kursi publik, area pertunjukan, peneduh cuaca, serta manajemen parkir yang tegas sehingga pedestrian berfungsi optimal.

Pembandingan ini memperkuat analisis bahwa koridor Sudirman juga dapat ditingkatkan dengan strategi yang serupa, terutama dalam aspek keseragaman visual, manajemen parkir, dan pelestarian kawasan heritage.

Strategi yang ada di Jalan Jenderal Sudirman Kota Palembang :

- (1) Strategi yang seharusnya dilakukan pada pedestrian Sudirman ini ialah mengubah jenis perdagangan di sepanjang Pedestrian agar lebih menarik masyarakat dan mempermudah masyarakat untuk berkunjung.
- (2) Penyediaan lebih banyak lagi kantong parkir agar tidak memakan bahu jalan.

## 5 Kesimpulan

Koridor Jalan Jenderal Sudirman Kota Palembang memiliki peran penting sebagai pusat aktivitas komersial dan sosial yang merepresentasikan identitas kota. Berdasarkan analisis terhadap delapan elemen urban design (Hamid Shirvani, 1985), kawasan ini menunjukkan potensi besar dalam mendukung fungsi ruang publik dan karakter heritage Palembang. Potensi utama kawasan meliputi:

- a. Kepadatan aktivitas komersial yang mendukung vitalitas ekonomi kota;
- b. Aksesibilitas tinggi karena berada di jalur utama transportasi;
- c. Kenyamanan visual dan ekologis berkat keberadaan pepohonan dan ruang terbuka yang menunjang interaksi sosial masyarakat.

Namun demikian, ditemukan beberapa permasalahan, antara lain:

- a. Ketidakteraturan parkir yang mengganggu fungsi pedestrian;
- b. Ketidaksinkronan signage toko yang menurunkan kualitas visual kawasan;

- c. Keterbatasan fasilitas publik seperti kantong parkir dan area duduk yang memadai.

Untuk meningkatkan kualitas koridor, strategi yang disarankan meliputi:

- a. Penataan ulang fungsi bangunan dan perdagangan di sepanjang pedestrian agar lebih menarik dan tertib.
- b. Penyediaan kantong parkir tambahan guna mengurangi parkir liar di bahu jalan dan trotoar.
- c. Peningkatan keseragaman visual signage serta pelestarian bangunan heritage guna memperkuat identitas kawasan.
- d. Optimalisasi ruang publik dan pedestrian sebagai wadah interaksi sosial dan kegiatan budaya masyarakat.

Dengan penerapan strategi tersebut, koridor Jalan Jenderal Sudirman berpotensi menjadi kawasan komersial dan sosial yang tertata, nyaman, dan berkarakter, sekaligus memperkuat citra Palembang sebagai kota heritage modern yang berkelanjutan.

### Ucapan Terima Kasih

Penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada pembimbing dan para dosen Program Studi Pendidikan Profesi Insinyur Universitas Sriwijaya atas segala bimbingan, arahan, serta dukungan yang telah diberikan selama proses pelaksanaan penelitian ini. Penghargaan dan terima kasih juga ditujukan kepada seluruh pihak yang telah berkontribusi dalam pengumpulan data dan pelaksanaan observasi lapangan di Koridor Jalan Jenderal Sudirman, Kota Palembang, sehingga penelitian ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu.

### Daftar Pustaka

- [1] Arifiani, N. (2001). *Kajian Penataan Signage pada Kawasan Perkotaan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Cipta Karya, Departemen Pekerjaan Umum.
- [2] Krier, R. (1997). *Urban Space*. London: Academy Editions.
- [3] Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- [4] Rubenstein, H. M. (1992). *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*. New York: John Wiley & Sons.
- [5] Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- [6] Spreiregen, P. D. (1965). *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*. New York: McGraw-Hill.
- [7] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang. (2007). *Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- [8] Pemerintah Kota Palembang. (2024). *Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Palembang 2024–2044*. Palembang: Dinas PUPR Kota Palembang.
- [9] Google Maps. (2024). *Jalan Jenderal Sudirman, Palembang, Indonesia* [Peta digital]. Diakses melalui <https://www.google.com/maps>