



## **Konsep Struktur Citra Kota pada Sistem Pusat Pelayanan Kecamatan Kaliori sebagai Solusi Kemacetan Juwana-Rembang**

### **Concept of City Image in the Service Centre System of Kaliori's District as a Solution to Juwana-Rembang Congestion**

**Danna Prasetya Nusantara<sup>1) a) \*</sup>, Chaterina Shandra Kusuma<sup>2) b)</sup>, Adelia Salsabila Anugrah<sup>3) c)</sup>, Citra Mutiara Pertiwi<sup>4) d)</sup>, Nadira Nursyifa<sup>1) a)</sup>, Zahratunnisa<sup>3) c)</sup>**

1) Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro

a) Jl. Prof. Sudarto Kampus Tembalang, Kota Semarang, 50275, Jawa Tengah

2) Program Studi Sarjana Geografi, Universitas Negeri Semarang

b) Kampus Sekaran Gunungpati, Kota Semarang, 50229, Jawa Tengah

3) Program Studi Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Islam Sultan Agung

c) Jl. Kaligawe Raya Km.4, Kota Semarang, 50112 Jawa Tengah

4) Program Studi Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Semarang

d) Jl. Soekarno Hatta, Kota Semarang, 50196, Jawa Tengah

\*Email: [danna.prasetya17@pwk.undip.ac.id](mailto:danna.prasetya17@pwk.undip.ac.id)

Naskah Masuk: 15 September 2023

Naskah Revisi: 2 Maret 2024

Naskah Diterima: 24 Mei 2024

#### **ABSTRACT**

*The severe traffic jam that occurred on the Juwana - Rembang road section stopped economic activities. The lack of alternative roads and bridges connecting the surrounding areas caused severe traffic jams. This research aimed to examine the concept of developing road functions to support the accessibility of Kaliori's internal movement and the movement of Rembang - Juwana as a solution. The spatial quantitative method is used to determine the internal structure of the city through kernel density analysis. It is used to determine paths to create effective alternative routes with high accessibility in the internal area and the linkage between Rembang and Juwana. The results showed that not all development of the road network connecting activity centers is needed. Kaliori is located in a coastal area and it has not developed rapidly so the activity centers grew to be ribbon shaped cities and had a weak influence. Therefore, it is necessary to develop strategic nodes to strengthen the path as an alternative route to overcome the traffic jam. There are 4 roads as paths to connect various parts of Kaliori so it creates Kaliori area centre, even though it is not the main activity centre in Kaliori District.*

**Keywords:** city form, city image (path), internal structure of the region, road network system

#### **ABSTRAK**

*Kemacetan parah yang terjadi pada ruas jalan Juwana-Rembang akibat perbaikan jalan Batangan dan Jembatan Juwana menyebabkan pergerakan ekonomi terhenti. Minimnya ruas jalan dan jembatan alternatif penghubung, menjadi salah satu faktor memperparah kemacetan. Tujuan penelitian untuk mengetahui konsep pengembangan fungsi jalan melalui path untuk mendukung aksesibilitas pergerakan internal Kaliori maupun pergerakan Rembang-Juwana sebagai solusi kemacetan. Metode kuantitatif spasial digunakan untuk menentukan struktur internal kota melalui analisis kernel density, yang selanjutnya digunakan sebagai dasar penentuan path hingga menghasilkan jalur alternatif efektif dengan nilai aksesibilitas tinggi pada wilayah tersebut. Hasil analisis menunjukkan bahwa tidak seluruh pengembangan jaringan jalan yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan, perlu dilakukan. Walaupun kawasan pesisir yang memiliki kecenderungan fan shaped cities, namun kawasan Kaliori belum berkembang pesat sehingga pusat-pusat kegiatan yang tercipta cenderung berbentuk ribbon shaped cities dan berpengaruh lemah terhadap wilayah yang saling berjauhan. Oleh karenanya, diperlukan pengembangan landmark nodes strategis untuk menguatkan peran path Kaliori sebagai jalur utama alternatif. Hasil yang diperoleh terdapat 4 ruas jalan sebagai path utama dan path pendukung yang menghubungkan berbagai bagian wilayah Kaliori melalui bentuk grid semikonsentris sehingga mampu menghasilkan pusat wilayah Kaliori, walaupun bukan pusat kegiatan utama di Kecamatan Kaliori.*

**Kata kunci:** bentuk kota, citra kota (path), struktur internal wilayah, sistem jaringan jalan

## PENDAHULUAN

Beberapa tahun terakhir teridentifikasi sering terjadi kemacetan di Jalan Pantura Juwana-Batangan hingga Kaliori dan Kota Rembang. Hal ini disebabkan karena adanya perbaikan jalan Batangan, dan jembatan Juwana di Kabupaten Pati yang dampaknya mampu menyebabkan kemacetan hingga Kabupaten Rembang (>21 km). Jalan alternatif Jaken yang menjadi satu-satunya pilihan selain jalan pantura juga belum mampu mengurai kemacetan akibat tingginya beban lalu lintas di jalan pantura. Pada beberapa waktu lalu, jalan alternatif tersebut terendam banjir sehingga puncaknya pada bulan Ramadhan terjadi kemacetan dalam jangka waktu yang sangat lama, bahkan kendaraan besar tidak mampu bergerak selama beberapa hari. Hal ini tentu mengganggu pergerakan dan perputaran perekonomian wilayah Rembang dan Pati (Aji, 2023; Khofshoh, 2022; Hasanuddin & Nani, 2023; Mustofa, 2023).

Tidak adanya pengembangan jaringan jalan secara terpadu sebagai jalur alternatif-alternatif lain menjadi salah satu penyebab terjadi penumpukan kendaraan dalam satu ruas utama dan satu ruas alternatif. Berdasarkan klasifikasi jalan yang ditetapkan melalui Surat Keputusan (SK) Bupati Nomor 050/0636/2019 tentang Penetapan Ruas-Ruas Jalan Kabupaten di Wilayah Kabupaten Rembang Tahun 2019, masih belum diklasifikasikan berdasarkan fungsi jalan. Klasifikasi jalan yang tidak didasarkan pada fungsi jalan menyebabkan konektivitas antarwilayah menjadi tidak jelas dan tidak terstruktur, baik itu didalam wilayah kecamatan (Kaliori) maupun antarkabupaten (Rembang/Kaliori-Pati/Juwana).



**Gambar 1.**

Keterbatasan Akses Rembang/Kaliori-Pati/Juwana

Sistem jaringan jalan yang ditetapkan dalam RTRW Kabupaten Rembang juga dinilai belum mampu memenuhi mendefinisikan fungsi jalan sesuai Permen ATR/BPN Nomor 14 Tahun 2021 tentang Pedoman Penyusunan Basis Data dan Penyajian Peta Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, Kabupaten, dan Kota, serta Peta Rencana Detail Tata Ruang Kabupaten/ Kota, karena masih teridentifikasi adanya diskonektivitas antarwilayah karena memiliki jalan penghubung yang berfungsi lebih rendah.

Dampaknya adalah fungsi ruas jalan yang ada menjadi tidak efektif karena tidak mampu menghubungkan antarpusat permukiman secara langsung. Jalan pantura merupakan satu-satunya ruas jalan yang memberikan akses terhadap perbatasan wilayah Rembang/Kaliori-Pati/Juwana Batangan. Hal ini terjadi karena wilayah perbatasan Kabupaten Rembang dan Kabupaten Pati dipisahkan oleh sungai besar. Ketidakterdediaan jembatan yang mampu dilalui roda 4 menyebabkan ruas jalan pantura menjadi sirkulasi tunggal dan terjadi kemacetan. Pada dasarnya terdapat ruas alternatif jalan di bagian selatan Kaliori, namun ruas jalan tersebut dinilai jauh, memiliki kondisi jalan yang rusak, dengan lebar jembatan yang sempit, dan sering terjadi banjir pada wilayah Pati, sehingga tidak menjadi pilihan bagi para pengguna jalan untuk menggunakan ruas jalan tersebut.

Dalam hal pengembangan struktur kota, pengembangan jaringan jalan yang disesuaikan dengan rencana sistem pusat pelayanan dapat mengefektifkan pengembangan sistem jaringan jalan. Hal ini disebabkan karena interaksi antarwilayah mampu dihubungkan secara langsung, baik di dalam wilayah, antarwilayah di sekitarnya, maupun menuju/ke dalam wilayah. Sementara itu, jika ditinjau dalam hal keberlanjutan struktur kota, diperlukan pendekatan *regional design* sebagai salah satu pertimbangan dalam mengembangkan wajah kota agar memiliki nilai daya saing terhadap wilayah sekitarnya. Menurut Kempenaar & Brink (2018), perancangan wilayah (*regional design*) merupakan pendekatan strategis dalam merencanakan suatu ruang yang berorientasi masa depan, dimana secara spasial mampu menangani permasalahan terkait bentuk wilayah yang tidak jelas, tidak terstruktur, dan tekanan proses pengkotaan wilayah.

Hal ini serupa dengan pernyataan Haaren dkk., (2014) yang menyebutkan bahwa penggabungan perencanaan wilayah dan perancangan wilayah pada dasarnya berpotensi memperluas jangkauan lebih dalam untuk memahami kebutuhan visual dan keberlanjutan spasial untuk memahami dan mencapai tujuan perencanaan yang mendasar. Teori citra kota merupakan salah satu teori perancangan (*design*) yang ditulis oleh Kevin Lynch (1960) dalam bukunya "The Image of The City". Menurut, citra (*image*) suatu kota/ kawasan dapat terbentuk melalui *path* (jalan), *edge* (batas), *district* (kawasan), *nodes* (pusat pertemuan), dan *landmark* (penanda) yang dinilai secara subjektif. Menurut Rahman & Damayanti (2022), penilaian tersebut berupa pengetahuan, pengalaman, dan kesadaran yang berhubungan dengan tempat yang dievaluasi. Syahbana dkk., (2014) kemudian menyebutkan bahwa hal terpenting dalam perancangan bentuk dan citra kota adalah *path*. Hurst dalam Silondae (2016) menyebutkan bahwa jika jaringan jalan yang tercipta tidak efektif dan efisien dalam memberikan pelayanan pergerakannya, maka pola struktur dan fungsi kota tidak mampu berkembang dan terjadi kemacetan.

Berdasarkan uraian diatas, maka penelitian ini berfokus mengkaji bagaimana konsep pengembangan fungsi jalan melalui *path* (bentuk dan citra kota) dalam rangka mendukung aksesibilitas pergerakan internal Kaliori maupun pergerakan Kota Rembang-Juwana secara terstruktur.

## TINJAUAN PUSTAKA

### Struktur Internal Wilayah

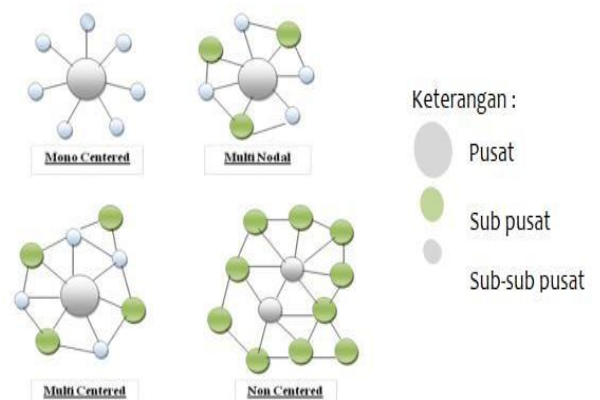
Suatu kota yang cenderung memiliki ruas jalan utama dengan pengaruh aktivitas ekonomi tinggi akan memiliki persebaran pusat pelayanan (struktur kota) dan perkembangan bentuk fisik kota berupa konsentris-linier dengan bentuk *monocentric city* dan kategori model *multi nodal*. Sinullingga (2005) menjelaskan bahwa *monocentric city* biasa terjadi pada kota yang belum berkembang pesat, jumlah penduduk belum banyak, dan hanya memiliki satu pusat pelayanan (CBD). Sedangkan *policentric city* banyak terjadi pada kota yang bertambah besar karena memiliki lebih dari satu pusat pelayanan.

Sinullingga dalam Setiawan & Rudiarto (2016) juga menjelaskan *multi nodal* terdiri dari satu pusat dan beberapa sub pusat dan sub-sub pusat yang saling terhubung satu sama lain dan ada yang tidak terhubung. Berbeda dengan *mono centered* yang memiliki satu pusat dan terbung dengan subpusat, namun antarsub pusat tidak terhubung satu sama lain. Berbeda pula dengan *multi centered* yang memiliki beberapa pusat, sub pusat, dan sub-sub pusat yang saling terhubung antara satu dengan lainnya.

Secara umum Permen ATR/BPN Nomor 14 Tahun 2021 menyebutkan bahwa pengembangan pusat pelayanan (struktur internal kota) dapat terbagi menjadi Pusat Pelayanan Kota/Kawasan Perkotaan (PPK), Subpusat Pelayanan Kota/Kawasan Perkotaan (SPPK), dan Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL). Dalam hal ini PPL terbagi menjadi Pusat Lingkungan Kecamatan (PLK), Pusat Lingkungan Kelurahan/Desa (PLKD), dan Pusat Rukun Warga (PRW).

### Sistem Fungsi Jaringan Jalan

Secara umum, sistem fungsi jaringan jalan dapat dibagi menjadi jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan, dimana pada masing-masing fungsi jalan dipisahkan antara jalan primer dan sekunder. Menurut Permen ATR/BPN Nomor 14 Tahun 2021 menyebutkan bahwa jalan arteri primer merupakan jalan yang menghubungkan antarpusat kegiatan nasional atau antara Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dengan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW). Sedangkan jalan arteri sekunder menghubungkan Kawasan Primer (KP) dengan Kawasan Sekunder (KS) ke 1, KS ke 1 dengan KS ke 1, atau KS ke 1 dengan KS ke 2.



**Gambar 2.**  
Model Struktur Ruang

Jalan kolektor primer adalah jalan yang menghubungkan antara PKN dengan Pusat Kegiatan Lokal (PKL), antar-PKW, atau antara PKW dengan PKL. Sedangkan jalan kolektor sekunder menghubungkan KS ke 2 dengan KS ke 2 atau KS ke 2 dengan KS ke 3.

Jalan lokal primer adalah jalan yang menghubungkan PKN dengan Pusat Kegiatan Lingkungan (PPL), PKW dengan PPL, antar-PKL, atau PKL dengan PPL, serta antar-PPL. Sedangkan jalan lokal sekunder menghubungkan KS ke 1 dengan perumahan, KS ke 2 dengan perumahan, KS ke 3 dan seterusnya sampai ke perumahan.

Jalan lingkungan primer adalah jalan yang menghubungkan antarpusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan. Sedangkan jalan lingkungan sekunder menghubungkan antarpersil dalam kawasan perkotaan.

### Bentuk dan Struktur Kota

Beberapa sumber mengungkapkan bahwa kesamaan yang mampu membentuk morfologi bentuk kota dapat dilihat melalui pola jaringan jalannya (Herbert, 1973; Smailes, 1995; Conzen, 1962; Johnson, 1981). Northam (1975) menyebutkan terdapat 3 tipe sistem pola jalan sebagai indikator morfologi bentuk struktur kota, yaitu sistem pola jalan tidak teratur, pola jalan radial konsentris, dan pola jalan bersudut siku atau *grid*.

Menurutnya, pola jalan tidak teratur dapat ditinjau dari segi lebar maupun arah jalannya. Pola jalan radial konsentris membentuk jaringan sarang laba-laba dengan bagian pusatnya merupakan kegiatan utama. Sedangkan pola jalan *grid* membagi wilayah menjadi blok-blok empat persegi panjang dengan jalan-jalan yang paralel hingga membentuk siku-siku.

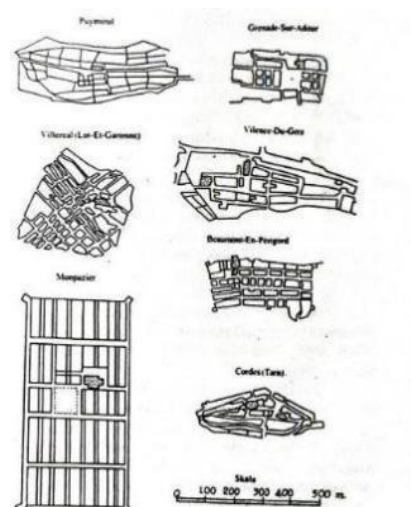
### Struktur Citra Kota

Lynch (1960) menyebutkan bahwa terdapat 5 elemen citra kota, yaitu *path*, *edge*, *district*, *node*, dan *landmark*. *Path* merupakan elemen citra yang berbentuk struktur dan merupakan elemen paling penting. Jika elemen ini tidak jelas, maka citra kota secara keseluruhan diragukan. "*Path* merupakan rute-rute sirkulasi yang biasanya digunakan orang untuk melakukan pergerakan secara umum. *Path* mempunyai identitas yang lebih baik kalau

memiliki tujuan yang besar (misalnya ke stasiun, tugu, alun-alun, dan lain-lain), serta ada penampakan yang kuat (misalnya fasad, pohon, dan lain-lain) (Zahnd, 1999).

*Node* merupakan lingkaran kawasan strategis ataupun berbentuk simpul dari berbagai aktivitas dan arah yang saling bertemu. Menurut Zahnd (1999), karakteristik suatu *node* adalah mampu mengubah arah atau menuju aktivitas lainnya, sehingga tidak seluruh persimpangan adalah *node*. Syarat disebut *node* adalah harus mampu menciptakan perasaan "keluar" dan "masuk" dalam tempat yang sama, serta sebaiknya memiliki bentuk dan tampilan yang jelas dan berbeda dengan lingkungan disekitarnya sehingga mampu diingat. Misalnya pasar, jembatan, persimpangan lalu lintas, bandara/stasiun/terminal, taman, dan sebagainya.

*Landmark* merupakan tengara/titik referensi sebagaimana *node*, namun orang hanya mampu melihat dari luar. *Landmark* memiliki bentuk menonjol jika dibandingkan kota itu sendiri, misalnya gunung/bukit, gedung atau menara yang tinggi ataupun berbentuk unik, pohon tinggi, tempat ibadah, dan lain sebagainya. *Landmark* akan lebih baik jika bentuknya unik, jelas, dan memiliki skala yang berbeda jika dibandingkan dengan lingkungannya. *Landmark* menurut Lynch (1960) dan Romedi (1984) dapat dikategorikan menjadi 2 jenis, yaitu primer (utama/pendukung) dan sekunder (utama/pendukung), sebagaimana *path*.



Gambar 3.

Contoh Bentuk Kota Grid

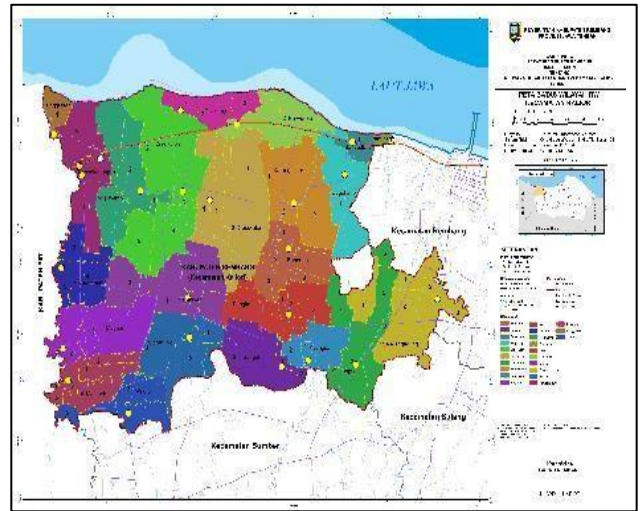
Sumber: Dickinson dalam Northam, 1975

**METODE PENELITIAN**

Fokus ruang lingkup penelitian untuk memetakan jaringan jalan (*path*) optimal yang mampu mengintegrasikan berbagai kawasan berdasarkan struktur internal kota, serta berdaya saing berdasarkan potensi pengembangan bentuk kota. Metode kuantitatif digunakan untuk menghasilkan struktur internal kota, yang selanjutnya menjadi dasar dalam pengembangan jaringan jalan, dan kemudian terseleksi menjadi *path* citra kota berdasarkan potensi bentuk pengembangan kota dan modal penguatan citra kota eksisting.

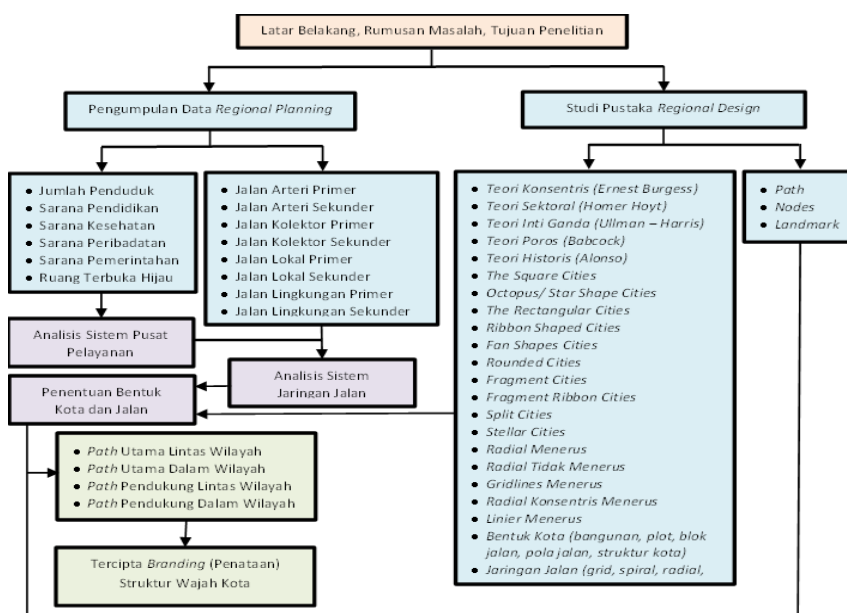
Data jaringan jalan berdasarkan fungsinya diperlukan untuk menjadi dasar kajian konektivitas antarwilayah. Diperlukan juga data sarana pendidikan, kesehatan, peribadatan, pemerintahan, ruang terbuka hijau (RTH), dan jumlah penduduk untuk dianalisis menggunakan *kernel density* hingga menghasilkan struktur internal kota. Studi pustaka dilakukan untuk memperoleh data jumlah penduduk, sedangkan observasi survei dilakukan untuk mengumpulkan data persebaran fasilitas/sarana umum permukiman. Data-data ini kemudian diskoring untuk menentukan sistem pusat pelayanan. Hasilnya adalah pengembangan ruas dan fungsi jalan terpilih berdasarkan *path* (bentuk dan citra kota) yang mampu mendukung aksesibilitas pergerakan internal Kaliori maupun pergerakan Kota Rembang-Juwana

secara terstruktur. Peta lokasi Wilayah Penelitian (WP) ditampilkan pada Gambar 4, dengan desain penelitian seperti yang ditampilkan pada Gambar 5.



**Gambar 4.**  
Peta Lokasi Wilayah Penelitian (WP)  
Sumber: Pengolahan Data, 2023

Penelitian konsep pengembangan bentuk kota dan struktur citra kota pada sistem pusat pelayanan berfokus pada Kecamatan Kaliori selaku wilayah yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Pati dan menerima dampak langsung kemacetan Juwana, sehingga pada lokasi ini dinilai efektif untuk pengembangan jalur alternatif Juwana-Rembang sekaligus mengembangkan citra kota berdaya saing.



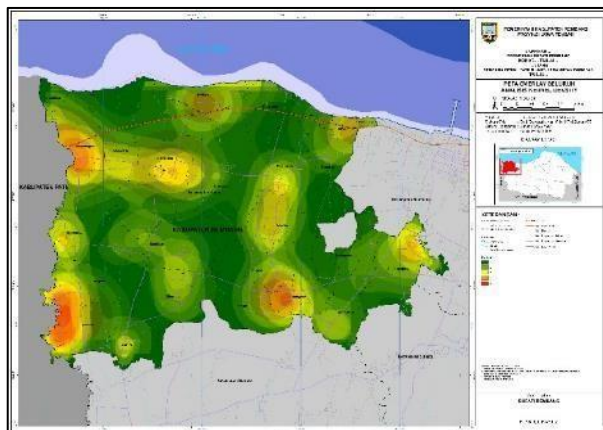
**Gambar 5.**  
Desain Penelitian  
Sumber: Pengolahan Data, 2023

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

**Analisis Sistem Pusat Pelayanan**

Skoring tahap pertama dilakukan pada persebaran fasilitas dengan unit data desa untuk menentukan PPK (3), SPPK (2), dan PPL (1), dimana desa yang berstatus PPL dilakukan skoring kembali dengan unit data RW (lebih kecil) untuk menentukan PLK (PPL Berdasarkan RTRW), PLKD (3), PRW (2), dan wilayah dilayani (1-0).

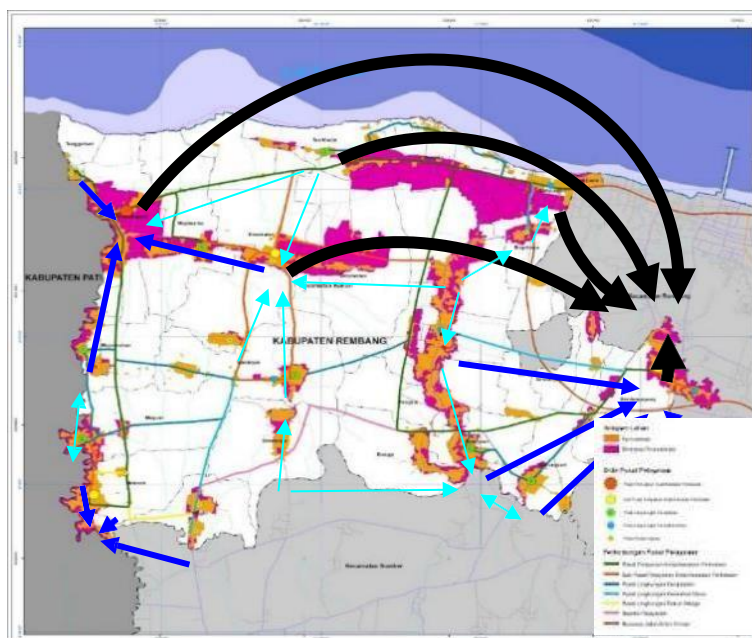
Hasil analisis sistem pusat pelayanan menjelaskan bahwa pusat pelayanan kota yang mampu menjangkau seluruh wilayah kecamatan berada di pusat perkotaan kaliori yaitu desa perkotaan tambakagung, yang didukung oleh subpusat pelayanan di desa perkotaan meteseh, dresikulon, dan sendang agung yang mampu melayani beberapa desa di sekitarnya. Namun pusat-pusat ini cenderung tersebar di wilayah tepi Kecamatan Kaliori, mengingat wilayah tengah kecamatan merupakan kawasan pertanian tanaman pangan beririgasi teknis. Peta hasil analisis kernel density sarana pelayanan ditampilkan pada Gambar 6.



**Gambar 6.**

Peta Hasil Analisis Kernel Density Sarana Pelayanan  
 Sumber: Pengolahan Data, 2023

Kaliori kecenderungan memiliki ruas jalan utama dengan pengaruh aktivitas ekonomi tinggi, sehingga persebaran pusat pelayanan (struktur kota) berada pada wilayah pinggiran yang berbatasan dengan Perkotaan Rembang maupun berbatasan dengan Pati. Peta konektivitas system pusat pelayanan Kecamatan Kaliori ditampilkan pada Gambar 7. Perkembangan bentuk fisik kota berupa konsentris-linier dengan bentuk *monocentric city* dengan kategori model *multi nodal*.



**Gambar 7.**

Peta Konektivitas Sistem Pusat Pelayanan Kec. Kaliori  
 Sumber: Pengolahan Data, 2023

Hal ini sesuai dengan pernyataan Sinullingga (2005) yang menjelaskan bahwa *monocentric city* biasa terjadi pada kota yang belum berkembang pesat, jumlah penduduk belum banyak, dan hanya memiliki satu pusat pelayanan (CBD), yaitu Desa Tambakagung selaku Ibukota Kecamatan Kaliori. Bahkan pada wilayah yang berdekatan dengan Perkotaan Rembang juga secara teori dan jarak tidak menginduk ke Perkotaan Kaliori karena belum berkembang pesat, sehingga secara jarak belum mampu memberikan pengaruh secara langsung, dan lebih tinggi menerima pengaruh dari Perkotaan Rembang.

### **Analisis Sistem Jaringan Jalan**

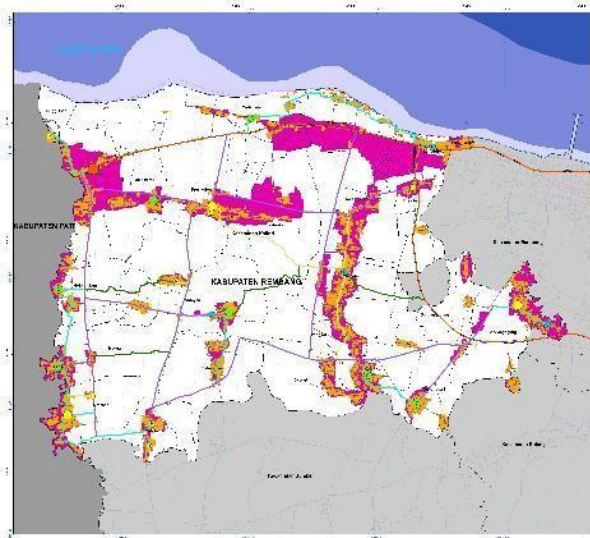
Berdasarkan Gambar 7 diketahui bahwa secara umum PPK Tambakagung mampu melayani seluruh wilayah Kecamatan Rembang. Hanya saja wilayah timur kecamatan yang berbatasan langsung dengan Kecamatan Rembang langsung menginduk kepada PKW Perkotaan Rembang, sehingga PPK Tambakagung cenderung melayani wilayah kecamatan bagian barat saja seperti SPPK Dresikulon, SPPK Meteseh, PLK Mojowarno, dan PLK Mojorembun. SPPK Dresikulon sendiri mampu melayani Desa Dresiwetan, PLK Sambiyon, dan Desa Sidomulyo. SPPK Meteseh mampu melayani PLK Maguan dan PRW Wirototo. Sedangkan wilayah lainnya cenderung menginduk langsung kepada PKW Perkotaan Rembang.

Wilayah-wilayah yang menginduk pada PPK Tambakagung perlu dikembangkan jaringan jalan lokal primer karena menghubungkan PPK (KS 1) dengan PPL. Begitu pula untuk wilayah-wilayah yang menginduk pada PKW Perkotaan Rembang perlu dikembangkan jaringan jalan lokal primer karena menghubungkan PKW dengan PPL. Peta pengembangan fungsi jalan ditampilkan pada Gambar 8.

Berdasarkan hal tersebut, perbaikan struktur yang dapat dilakukan dengan peningkatan fungsi maupun penambahan jalan sebagai penghubung antar wilayah di dalam kecamatan maupun dengan wilayah di sekitarnya, meliputi:

1. Peningkatan fungsi jalan menjadi lokal primer pada ruas:

- a. Jl. Maguan RW 01 untuk menghu-bungkan antara Pusat Pelayanan Kecamatan dengan Pusat Lingkungan Kecamatan;
- b. Jl. Meteseh RW 02-Jl. Maguan RW 01 untuk menghubungkan antara Pusat Lingkungan Kecamatan dengan Sub Pusat Pelayanan Kota/Kawasan Perkotaan;
- c. Jl. Gunungsari-Kuangsan untuk menghubungkan antar Pusat Lingkungan Kecamatan;
- d. Jl. Sendangagung RW 02-RW 03 untuk menghubungkan Pusat Lingkungan Kelurahan dengan Sub Pusat Pelayanan Kota/ Kawasan Perkotaan;
- e. Jl. Tambakagung-Jl. Tunggulsari untuk menghubungkan Pusat Pelayanan Kota/Kawasan Perkotaan dengan Pusat Rukun Warga;
- f. Jl. Meteseh-Wirototo untuk menghu-bungkan Sub Pusat Pelayanan Kota/Kawasan Perkotaan dengan Pusat Rukun Warga;
- g. Jl. Kuangsan-Gunungsari untuk menghu-bungkan antar Pusat Lingkungan Kecamatan;
- h. Jl. Sendangagung untuk menghubungkan Sub Pusat Pelayanan Kota/Kawasan Perkotaan dengan Pusat Lingkungan Kelurahan/Desa;
- i. Jl. Banyudono – Purworejo – Tasikharjo untuk menghubungkan Pusat Lingkung-an Kecamatan dengan Pusat Lingkungan Kelurahan/Desa;
- j. Jl. Sambiyon-Sidomulyo untuk meng-hubungkan Pusat Lingkungan Keca-matan dengan Daerah Pelayanan.

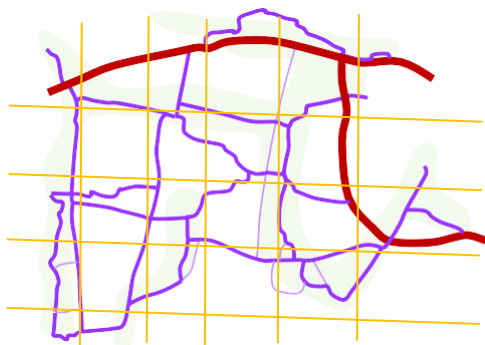


**Gambar 8.**  
Peta Rekomendasi Pengembangan Fungsi Jalan



Gambar 9 menunjukkan bahwa seluruh Kecamatan Kaliori berpotensi untuk direncanakan dengan bentuk kota *gridlines*. Guna memenuhi kebutuhan bentuk wajah kota *gridlines*, maka diperlukan pengembangan jaringan jalan baru yang menghubungkan secara langsung antara wilayah Sidomulyo-PLK Maguan-Kabupaten Pati; PRW Wiroto-SPPK Meteseh-Kabupaten Pati; PLKD Babadan-Dresiwetan-PLK Sambiyon; PLK Sambiyon-PRW Dresikulon-PLK Mojorembun-Kabupaten Pati; Karangsekar-Purworejo; PLKD Babadan-Gunungsari-SPPK Sendangagung; dan Jalan alternatif PPK Tambakagung-Kabupaten Pati. Sedangkan bentuk kota *ribbon shaped cities* dinilai tidak memengaruhi rekomendasi pengembangan jaringan jalan baru karena bentuk kotanya tidak mampu mengintervensi jaringan jalan, justru bentuk kota linier yang mengikuti jaringan jalan akan terintervensi dengan adanya pengembangan jaringan jalan baru.

Kondisi ini sesuai dengan asumsi di masa yang akan datang bahwa WP Kaliori merupakan seluruh wilayah terbangun, pada wilayah yang didominasi oleh fungsi jaringan jalan lokal teridentifikasi potensi pengembangan kota berbentuk *gridlines*, sedangkan pada wilayah pusat kota kaliori dan sekitarnya berpotensi membentuk *ribbon shaped cities* (Gambar 10).



**Gambar 10.**

Bentuk/ Struktur Kota Berdasarkan Jaringan Jalan

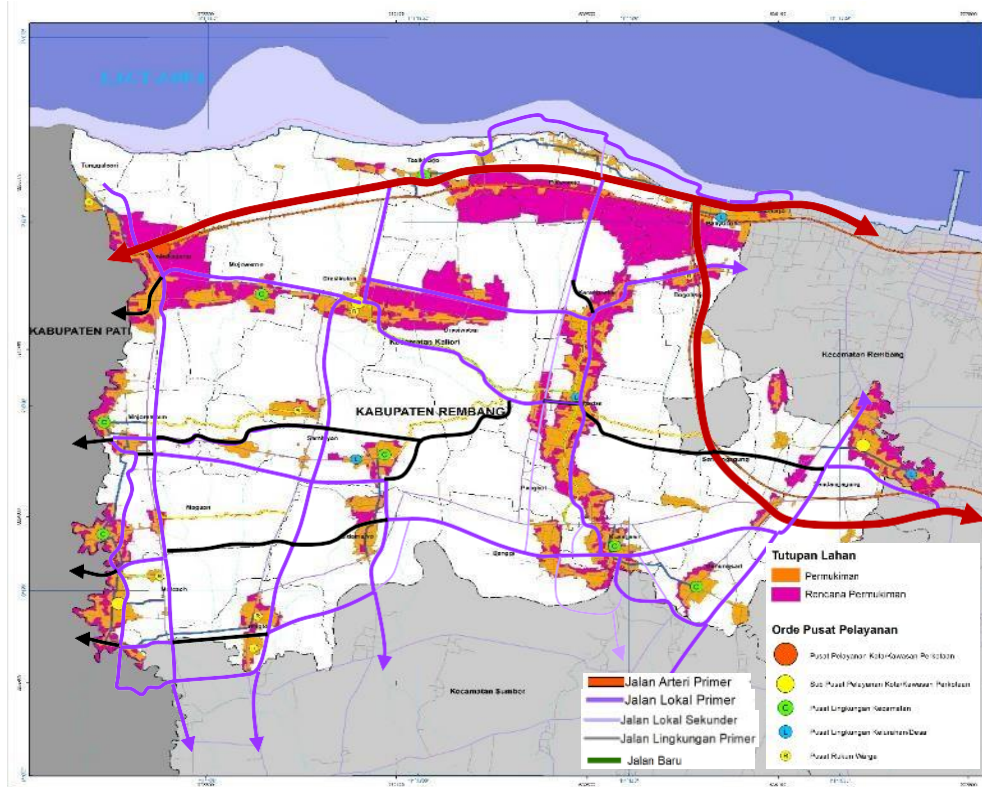
Berdasarkan intervensi pendekatan *regional design* dalam hasil analisis *regional planning*, direkomendasikan pengembangan jaringan jalan baru (warna hitam pada Gambar 11) yang ditambahkan lagi guna pembentukan struktur kota di Kecamatan Kaliori sekaligus aksesibilitas alternatif untuk menghubungkan antarbagian wilayah di dalam kecamatan maupun dengan wilayah lain disekitarnya.

### Struktur Citra Kota

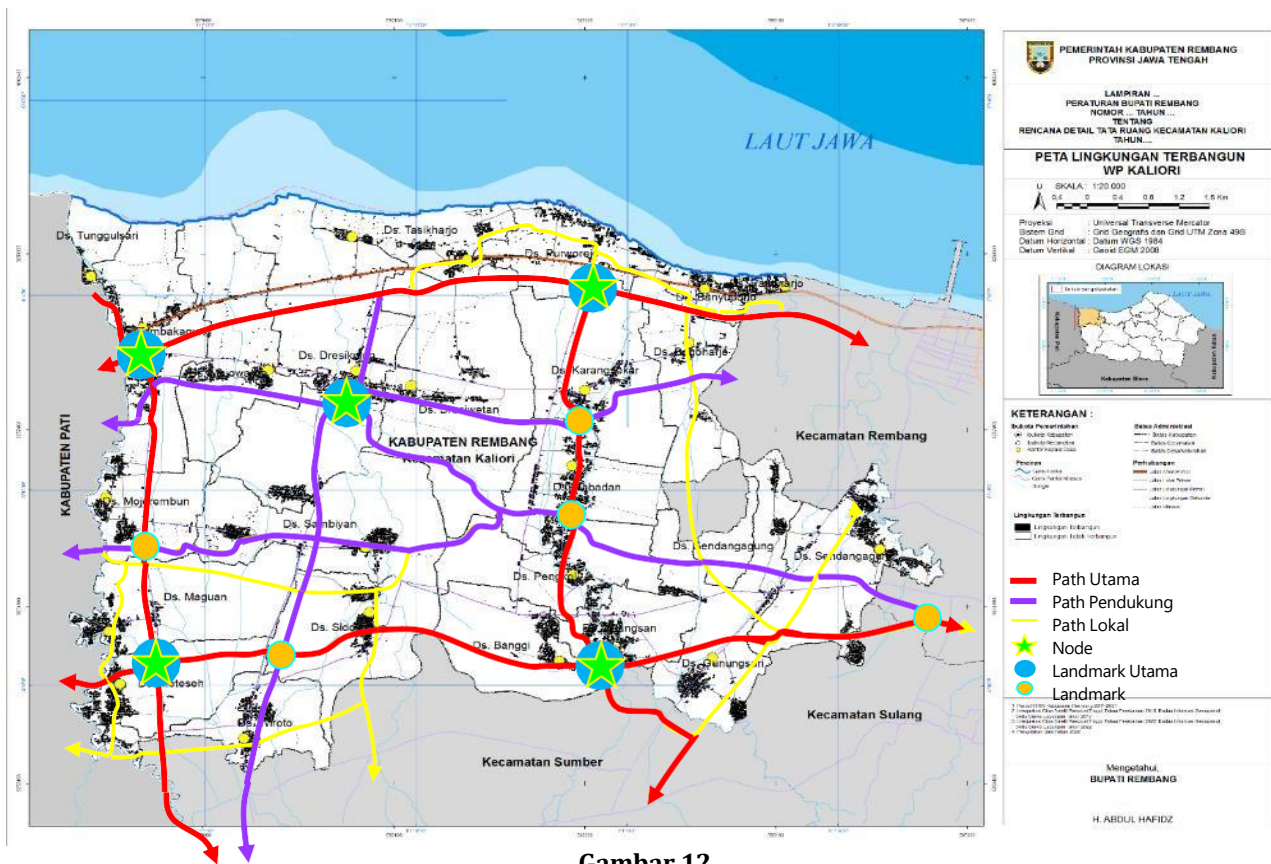
Citra kota merupakan teori penting dalam perancangan kota untuk membentuk identitas, mengarahkan kegiatan kota, dan keselarasan hubungan dengan kawasan disekitarnya melalui 5 elemen citra mental seperti *path, edge, district, node, dan landmark*. Namun dalam pembentuk struktur citra kota, hanya *path, node, dan landmark* yang mampu membentuk struktur wajah kota (Lynch, 1960). *Path* utama merupakan *path* yang mampu menghubungkan ke pusat-pusat kegiatan menuju luar WP Kaliori pada bagian wilayah yang berbeda. Sedangkan *path* pendukung merupakan *path* yang hanya mampu menghubungkan antarkegiatan di dalam WP Kaliori. Walaupun begitu, kedua jenis *path* dalam Gambar 12 telah memenuhi kriteria *path* sebagaimana diungkapkan Lynch (1960) dan Zahnd (1999). *Path* utama dan pendukung harus mampu memberikan visualisasi bentuk/struktur kota yang telah direncanakan, yaitu bentuk/pola grid pada seluruh bagian wilayah.

Gambar 11 menunjukkan bahwa *path* utama (berwarna merah) merupakan jaringan jalan yang mampu menghubungkan wilayah timur dan barat pada bagian wilayah utara menuju selatan, dan sebaliknya. *Path* utama dalam WP Kaliori bersifat menghubungkan antarawilayah di sekitar WP, sekaligus membatasi pergerakan di dalam wilayah karena lokasinya yang berada di pinggiran WP Kaliori, sesuai dengan bentuk kota *ribbon shaped cities* pada Gambar 13 yang mengikuti jaringan jalan di pinggiran WP Kaliori (*path* utama). Berdasarkan lokasi *path* utama yang membatasi wilayah hingga berbentuk kotak (warna merah), maka teridentifikasi 4 *node* yang membatasi ujung wilayah WP Kaliori dan perlu dikembangkan *landmark* utama (Gambar 11), yaitu berlokasi di Purworejo, PPK Tambakagung, PLK Maguan, dan PLK Kuangsan.

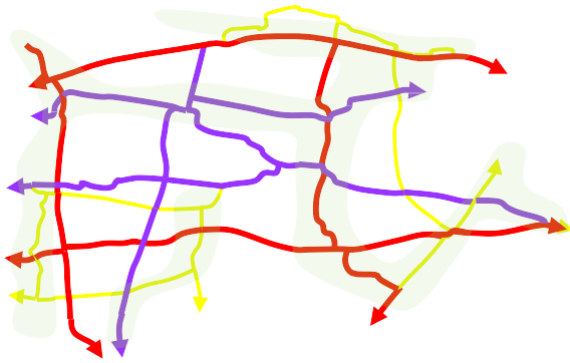
Sementara itu, *path* pendukung (warna ungu) adalah jaringan jalan yang mampu menghubungkan pusat-pusat kegiatan dari berbagai bagian wilayah di dalam WP Kaliori, hingga mampu membentuk 1 nodes sebagai pusat wajah wilayah Kaliori, yaitu di SPPK Dresikulon. Pada lokasi ini juga diperlukan *landmark* utama sebagai penanda wilayah tengah WP Kaliori. Mengingat pusat kegiatan berada di PPK Tambakagung yang berlokasi di ujung wilayah utara bagian barat berbatasan langsung dengan Kabupaten Pati.



Gambar 11.  
Peta Potensi Pengembangan Bentuk/Struktur Kota



Gambar 12.  
Peta Struktur Citra Kota



**Gambar 13.**

*Path* dengan Potensi Bentuk Kota

Pengembangan *landmark* pendukung juga diperlukan pada setiap *node* antara *path* utama dengan *path* pendukung. *Node* secara skalatis (*node* utama dan *node* pendukung) dapat ditentukan berdasarkan pertemuan dua atau lebih jenis *path* yang bersinggungan. *Node* utama dapat diidentifikasi jika merupakan pertemuan antar-*path* utama, memiliki peran dalam sistem pusat pelayanan, dan memenuhi kriteria *node* sebagaimana diungkapkan Lynch (1960) dan Zahnd (1999), sedangkan *node* pendukung diidentifikasi sebagai pertemuan antar-*path* utama yang tidak memenuhi kriteria *node* namun memiliki peran tinggi (PPK/ SPPK) dalam sistem pusat pelayanan dan/atau antara *path* utama dengan *path* pendukung yang memenuhi kriteria *node*.

*Landmark* skala makro atau mikro kemudian juga ditentukan berdasarkan jenis simpulnya (*node*). Pada dasarnya *landmark* buatan tidak harus berada di persimpangan, namun dalam pengembangannya akan lebih baik jika diletakan pada sekitar *node* agar mampu dijadikan sebagai tengara/petunjuk arah, dapat terlihat dari berbagai arah, dan mampu memperkuat citra kota secara keseluruhan. Berdasarkan Gambar 12, diketahui bahwa terdapat:

- a. *Landmark* makro utama berlokasi di pusat kota kaliiori (PPK Tambakagung). Pada lokasi eksisting teridentifikasi Masjid Agung Kaliiori (Masjid Kaliiori) yang mampu menjadi tengara skala kabupaten (Gambar 14);
- b. *Landmark* mikro yang berlokasi di PLK Mojorembun. Berdasarkan kondisi eksisting, teridentifikasi penataan koridor berupa rencana pengembangan *landmark* pintu masuk wilayah PLK Mojorembun yang dilengkapi jalur hijau dan jalur pejalan kaki yang menjadi pembeda dengan jaringan jalan

disekitarnya, sehingga mampu menjadi tengara skala kecamatan (Gambar 15);



**Gambar 14.**

*Landmark* Utama Eksisting PPK Tambakagung  
Sumber: Google, 2022



**Gambar 15.**

*Landmark* Pendukung Eksisting PLK Mojorembun  
Sumber: Google, 2022

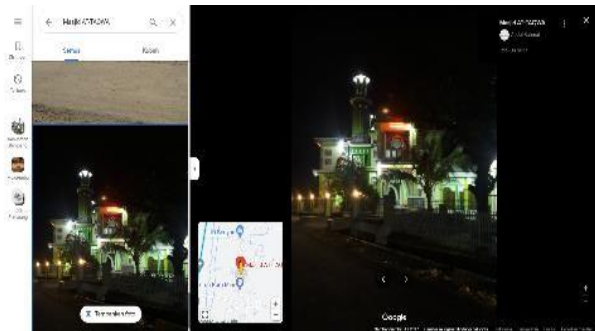
- c. *Landmark* mikro yang berlokasi di Desa Karangsekar. Berdasarkan kondisi eksisting, teridentifikasi Gereja Katolik Hati Kudus Yesus yang mampu menjadi pembeda dan bersifat unik terhadap lingkungan sekitarnya, sehingga mampu dijadikan sebagai tengara dalam skala kecamatan (Gambar 16);



**Gambar 16.**

*Landmark* Pendukung Eksisting Karangsekar  
Sumber: Google, 2022

- d. *Landmark* mikro yang berlokasi di PLKD Babadan. Berdasarkan kondisi eksisting, teridentifikasi Masjid Agung Desa (Masjid At-Taqwa) yang mampu menjadi pembeda terhadap lingkungan sekitarnya, sehingga mampu dijadikan sebagai tengara dalam skala kecamatan (Gambar 17).



**Gambar 17.**

Landmark Pendukung Eksisting PLKD Babadan  
Sumber: Google, 2022

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Perkembangan bentuk fisik Kaliori berupa konsentris-linier dengan bentuk *monocentric city* dengan kategori model *multi nodal*. Hal ini terjadi karena Kaliori belum berkembang pesat secara eksisting maupun rencana tata ruang, jumlah penduduk belum banyak, dan hanya memiliki satu pusat pelayanan (CBD), yaitu Desa Tambakagung selaku Ibukota Kecamatan Kaliori. Bahkan pada wilayah yang berdekatan dengan Perkotaan Rembang juga secara teori dan jarak tidak menginduk ke Perkotaan Kaliori karena belum berkembang pesat, sehingga secara jarak belum mampu memberikan pengaruh secara langsung, dan lebih tinggi menerima pengaruh dari Perkotaan Rembang. Hal ini yang juga menyebabkan Kaliori tidak memiliki bentuk *fan shaped cities* walaupun merupakan kawasan pesisir, melainkan berbentuk grid dengan morfologi *ribbon shaped cities* mengikuti jaringan jalan.

Pemilihan jaringan jalan didasarkan bahwa path akan semakin kuat jika memiliki tujuan yang jelas. Maka dari itu, pengembangan jaringan jalan dideskripsikan sebagai path yang menghubungkan antarpusat kegiatan berdasarkan skalanya. Namun ternyata tidak seluruh jaringan jalan menjadi perlu untuk

ditingkatkan/diturunkan fungsi jalannya untuk meningkatkan aksesibilitas internal maupun antarwilayah di sekitarnya, dan justru terdapat beberapa ruas jalan baru yang perlu dikembangkan agar mampu membentuk struktur wajah kota (daya saing melalui citra kota path) sekaligus mampu meningkatkan aksesibilitas dalam wilayah maupun menuju/ ke luar wilayah kaliori.

Konsep pengembangan jaringan fungsi jalan melalui path (bentuk dan citra kota path yang dikuatkan melalui keberadaan node dan *landmark* eksisting) dalam rangka mendukung aksesibilitas pergerakan internal Kaliori maupun pergerakan Kota Rembang – Juwana secara terstruktur, diantaranya:

- a. Pengembangan path utama meliputi ruas jalan:
  - PKW Perkotaan Rembang – Pantiharjo – PLKD Banyudono – Purworejo – PLK Tasikharjo – Dresikulon – Mojowarno – PPK Tambakagung – Kab. Pati;
  - PRW Tunggulsari – PPK Tambakagung – PLK Mojorembun – PLK Maguan – SPPK Meteseh – PPK Sumber;
  - Kab. Pati – PLKD Maguan – Sidomulyo – Banggi – PLKD Kuangsan – Gunungsari – Sendangagung – PRW Perkotaan Rembang; dan
  - Purworejo – Karangsekar – PLKD Babadan – Pengkol – PLK Kuangsan, PLK Gunungsari – PPK Sumber.
- b. Pengembangan path pendukung meliputi ruas jalan:
  - PLK Tasikharjo – SPPK Dresikulon – Sambiyon – Maguan/Sidomulyo – PRW Wiroto – PPK Sumber;
  - PRW Perkotaan Rembang – PRW Bogoharjo – Karangsekar – Dresiwetan – SPPK Dresikulon – PLK Mojowarno – PPK Tambakagung – Alternatif Kab. Pati;
  - Kab. Pati – PLK Mojorembun – Sambiyon – Dresikulon – Dresiwetan – PLKD Babadan – Sendangagung – Gunungsari – SPPK Sendangagung – PRW Perkotaan Rembang; dan
  - SPPK Dresikulon – Dresiwetan – PLKD Babadan – PLK Sambiyon.
- c. Pengembangan path lokal meliputi ruas jalan:

- SPPK Meteseh – PLK Maguan – PLK Mojorembun – PLK Sambiyon – Sidomulyo – Wiroti;
- SPPK Sendangagung – PLK Gunungsari;
- PLKD Banyudono – PRW Bogoharjo – Sendangagung / Gunungsari – SPPK Sendangagung; dan
- PLK Tasikharjo – Alternatif Purworejo – PLKD Banyudono – Alternatif Pantiharjo

Guna memperkuat perwujudan wajah kota, diperlukan pengembangan *landmark* pada PPK Tambakagung, PKL Maguan, PLK Kuangsan, Purworejo, dan SPPK Dresiweta, serta penguatan *nodes* pada PLK Mojorembun, Maguan/Sidomulyo, Karangsekar, PLKD Babadan, dan SPPK Sendangagung, karena pada kondisi eksisting belum memiliki *landmark* dan *node* yang menjadi penanda dan penguat citra kota path.

#### Saran

Guna memperkuat citra kota menjadi suatu *branding* wajah kota secara utuh, diperlukan kajian lanjutan terhadap *district* dan *edge* WP Kaliwatu. Penggunaan metode disarankan tetap mengacu pada integrasi pendekatan *regional design* dengan *regional planning* yang dihasilkan, misalnya menggunakan analisis ekonomi basis dan sektor unggulan, analisis intensitas pengembangan ruang pada seluruh WP, analisis sosial budaya, hingga analisis lingkungan binaan yang mempengaruhi penggunaan *regional design*, dalam hal ini citra kota elemen *district* dan *edge*.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Aji, D.U. (2023). Jalur Pantura Juwana Pati Rembang Macet Parah hingga 21 Kilometer. <https://www.detik.com/jateng/berita/d-6596409/jalur-pantura-juwana-pati-rembang-macet-parah-hingga-21-kilometer>
- Conzen, M.R.G. (1962). *The Plan Analysis of an English City Center*. K. Norborg (ed.) Proceedings of the I.G.U. Symposium in Urban Geography. Lund: C.W.K. Gleerup.
- Dickinson, R.E. (1961). *The West European City*. London: Routledge and Kegan Paul Ltd.
- Hasanuddin dan Nani, U.A. (2023). 12 Jam Terjebak Macet di Pantura Juwana Pati Menuju Rembang. <https://mediaindonesia.com/nusantara/562444/12-jam-terjebak-macet-di-pantura-juwana-pati-menuju-rembang>
- Herbert, D.T. (1973). *Urban Geography: A Social Perspective*. London: Longman
- Johnson, J.H. (1981). *Urban Geography*. Frankfurt: Pergamon Press.
- Kempenaar, A., & van den Brink, A. (2018). Regional designing: A strategic design approach in landscape architecture. *Design Studies*, 54, 80–95. <https://doi.org/10.1016/j.destud.2017.10.006>
- Khofshoh, J. (2022) DPRD Pati Sarankan Dua Pemkab Kerja Sama Atasi Macet Pantura. <https://beritajateng.id/hot-news/dprd-pati-sarankan-dua-pemkab-kerja-sama-atasi-macet-pantura/>
- Lestari, R. B. (2016). Membangun Citra Sebuah Kota Dalam Persaingan Global Melalui City Branding. *Jurnal Ilmiah STIE MDP*, 5(2), 68-79.
- Lynch, K. (1960). *The Image of The City*. Cambridge: MIT Press.
- Lynch, K. (1981). *A Theory of Good City Form*. Cambridge: MIT Press.
- Mustofa, A. (2023). Jalur Pantura Kaliwatu Rembang Macet hingga Tujuh Kilometer, Ini Penyebabnya. <https://radarkudus.jawapos.com/rembang/691652261/jalur-pantura-kaliwatu-rembang-macet-hingga-tujuh-kilometer-ini-penyebabnya>
- Northam, R.M. (1979). *Urban Geography*. Toronto: John Wiley and Sons.
- Passini, R. (1984). *Wayfinding in Architecture*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2021 tentang Tata Cara Penyusunan, Peninjauan Kembali, Revisi, dan Penerbitan Persetujuan Substansi Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, Kabupaten, Kota, dan Rencana Detail Tata Ruang.

- Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2021 tentang Pedoman Penyusunan Basis Data dan Penyajian Peta Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, Kabupaten, dan Kota serta Peta Rencana Detail Tata Ruang Kabupaten/ Kota.
- Rahman, M. I., & Damayanti, V. (2022). Studi Citra Kawasan Puncut Kota Bandung. *Jurnal Riset Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 167-176.  
<https://doi.org/10.29313/jrpk.v2i2.1404>
- Setiawan, B., & Rudiarto, I. (2016). Kajian Perubahan Penggunaan Lahan Dan Struktur Ruang Kota Bima. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 12(2), 154-168.  
<https://doi.org/10.14710/pwk.v12i2.12892>
- Silondae, S. (2016). Keterkaitan Jalur Transportasi dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawe Utara dengan Kabupaten/Kota Sekitarnya. *Jurnal Progres Ekonomi Pembangunan*, 1(1), 49-64.  
<https://doi.org/10.33772/jpeb.v1i1.871>
- Sinulingga, B. (2005). *Pembangunan Kota*. Pustaka Sinar Harapan Jakarta.
- Syahbana, B. et al. (2014). *Branding Tempat: Membangun Kota, Kabupaten, dan Provinsi Berbasis Identitas*. Jakarta Selatan: Makna Informasi.
- Vamala, M. A. (2021). *Analisis Elemen-Elemen Pembentuk Citra Kota di Kawasan Kota Tua Ampenen*. Mataram: Universitas Muhammadiyah Mataram.
- von Haaren, C., Warren-Kretzschmar, B., Milos, C., & Werthmann, C. (2014). Opportunities for design approaches in landscape planning. *Landscape and Urban Planning*, 130(1), 159-170.  
<https://doi.org/10.1016/J.LANDURBPLA.N.2014.06.012>
- Yunus, H.S. (2004). *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Zahnd, M. (1999). *Perancangan Kota Secara Terpadu: Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Semarang: Soegijapranata University Press.
- Smailes, A.E. (1995). Some Reflections on the Geographical Description and Analysis of Townscapes. *The Institute of British Geographers Transactions and Papers*, 21, 99-115.

#### BIODATA PENULIS

Danna Prasetya Nusantara, lahir pada tanggal 19 Juni 1995 di Purwokerto, Kabupaten Banyumas. Pendidikan terakhir Sarjana (S1) Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro dan sedang menempuh jenjang Magister (S2) Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro. Bekerja di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Rembang sebagai Penata Ruang Ahli Pertama.

Chaterina Shandra Kusuma, lahir pada tanggal 27 Januari 2001 di Kabupaten Kudus. Saat ini sedang menempuh pendidikan pada sarjana Geografi dari Universitas Negeri Semarang.

Adelia Salsabila Anugrah, lahir pada tanggal 14 Januari 2002 di Kabupaten Tegal. Saat ini sedang menempuh pendidikan pada sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota dari Universitas Islam Sultan Agung Semarang.