

# ARAHAN PENEMPATAN *SIGNAGE* DI JALUR PEDESTRIAN JALAN ISKANDAR MUDA KOTA MEDAN

Oleh:

Ardiyanto Prawira Aceh <sup>1)</sup>

Dessy Eresina Pinem <sup>2)</sup>

Rahmad Dian Sembiring <sup>3)</sup>

Institut Sains dan Teknologi TD Pardede <sup>1,2,3)</sup>

*E-mail:*

[ardy\\_wiera@yahoo.com](mailto:ardy_wiera@yahoo.com) <sup>1)</sup>

[eresina22@yahoo.com](mailto:eresina22@yahoo.com) <sup>2)</sup>

[rdians@yahoo.com](mailto:rdians@yahoo.com) <sup>3)</sup>

## ABSTRAK

Kota Medan sebagai Ibu Kota Provinsi Sumatera Utara mengalami kemajuan yang cukup signifikan. Hal ini terjadi seiring dengan pembangunan pusat-pusat perdagangan dan bangunan-bangunan komersil di beberapa tempat, Salah satunya di koridor Jalan Iskandar Muda. Pada umumnya bangunan-bangunan tersebut menyebar di sepanjang koridor jalan yang berfungsi sebagai kawasan komersial di kota Medan. Kondisi ini melahirkan aktivitas pergerakan orang yang cukup tinggi, salah satunya pergerakan orang yang terjadi di jalur pedestrian. hal ini mendorong tingginya penyelenggaraan *signage* dimana pejalan kaki sebagai sasaran utamanya. *Signage* merupakan alat komunikasi yang berfungsi untuk memberi informasi kepada orang-orang yang sedang berjalan maupun berkendara. Kehadiran *signage* di Jalan Iskandar Muda Kota Medan ternyata lebih cenderung memanfaatkan potensi ekonomi kawasan secara maksimal, sehingga terjadi pergeseran fungsi ruang kota menjadi ruang ekspresi media iklan. Hal ini terlihat dari titik-titik pemasangan *signage* yang terlalu banyak dan beragam serta ukuran *signage* yang tidak memenuhi kaidah estetika visual kota yang pada akhirnya mengganggu kenyamanan pejalan kaki dan mengurangi keindahan estetika visual pada koridor Jalan Iskandar Muda tersebut. Sebagai upaya menciptakan kenyamanan kota yang mendukung terhadap estetika visual serta tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki, penelitian ini menghasilkan konsep desain berupa penempatan *signage* sesuai zona peruntukannya yaitu pada zona pedestrian, desain proporsi ketinggian *signage* terhadap lebar jalur pedestrian dengan menggunakan pendekatan skala manusia, desain dimensi panel atau bidang *signage* dengan menggunakan konsep *golden section*, serta pengaturan titik penempatan atau persebaran *signage* dengan menggunakan konsep irama (*rytme*) dan peraturan daerah yang telah ditetapkan dengan tujuan membatasi jumlah *signage* pada jalur pedestrian.

**Kata kunci :Signage, Pedestrian, Estetika Visual Kota**

## 1. PENDAHULUAN

Kota tidak akan pernah lepas dari dua aspek penting yang saling mengisi yaitu aspek fisik sebagai wujud ruang dengan elemen-elemen pembentuk di dalamnya, dimana manusia sebagai subyek dan pengguna ruang kota (Soetomo, 2002:19). Sebagai pengguna ruang kota, manusia sudah tentu membutuhkan kenyamanan untuk tinggal

di dalamnya. Menurut Rustam Hakim dan Hardi Utomo (2003) dalam Anggriani (2009), kenyamanan adalah segala sesuatu yang memperlihatkan penggunaan ruang secara sesuai dan harmonis, baik dengan ruang itu sendiri maupun dengan berbagai bentuk, tekstur, warna, simbol maupun tanda, suara dan bunyi kesan, intensitas dan warna cahaya bau dan lain sebagainya. Kegiatan perancangan kota berkaitan erat dengan tanggapan inderawi

manusia terhadap lingkungan fisik kota seperti penampilan visual, kualitas estetika, dan karakter spasial. Sebagai salah satu elemen perancangan kota atau *urban design*, *Signage* memiliki peranan sebagai elemen yang memberi warna dan menggambarkan dinamisasi kehidupan kota. *Signage* memiliki potensi dan cukup berkontribusi dalam memberikan karakter pemandangan beberapa kota dimasa kini (Cullen, 1961).

Penggunaan lahan yang didominasi oleh kegiatan perdagangan dan jasa di koridor Jalan Iskandar Muda Kota Medan pada akhirnya melahirkan pergerakan manusia yang cukup tinggi, salah satunya adalah para pejalan kaki. Situasi tersebut dimanfaatkan oleh para pelaku *advertising* dengan semakin menjamurnya tiang-tiang *signage* di jalur pedestrian yang mayoritas isinya mempromosikan barang dan jasa. Secara umum, jalur pedestrian merupakan tempat atau jalur khusus bagi orang untuk berjalan kaki. Jalur inilah yang menjadi sasaran lokasi berdirinya *signage*. kondisi ini sangat bertolak belakang dengan apa yang telah diuraikan oleh Hamid Shirvani (1985) terkait zona penempatan *signage* dimana untuk zona pedestrian, *signage* yang diperkenankan adalah *signage* yang bersifat publik atau umum.

Selain itu, jika menyesuaikan antara kondisi penyelenggaraan *signage* yang ada saat ini dengan Peraturan Walikota Medan No. 38 Tahun 2014 Tentang Penataan Reklame, penyelenggaraan *signage* yang juga sering disebut dengan istilah reklame dapat disimpulkan masih belum sesuai, antara lain :

- Jarak antar *signage* jenis *pole signage* yang terlalu rapat yaitu kurang lebih 1 (satu) meter, dimana seharusnya jarak antara bangunan *signage* pada sisi jalan yang sama minimal 50 (lima puluh) meter.

- Titik pondasi atau biasa disebut sebagai tiang untuk *signage* jenis *pole sign* terletak pada sisi luar trotoar dan bahkan ada yang berada diatas badan jalan. Tiang *signage* seharusnya dipasang pada sisi dalam trotoar dengan tidak mengganggu aktifitas pada trotoar tersebut.
- Panel reklame dipasang tidak tegak lurus jalan, dan bahkan melintang di atas badan jalan;
- Reklame banyak yang ditempatkan di persimpangan jalan. Seharusnya letak *signage* (reklame) pada trotoar harus berjarak minimal 50 (lima puluh) meter dari persimpangan jalan yang daerah milik jalannya kurang dari 12 (dua belas) meter;

Penempatan *signage* pada jalur pedestrian di Jalan Iskandar Muda Kota Medan seperti yang telah diuraikan di atas, menyebabkan terganggunya estetika visual pada kawasan di koridor jalan itu sendiri dan mengganggu kenyamanan pejalan kaki. Melihat kondisi tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Arahan Penempatan *Signage* Di Jalur Pedestrian Jalan Iskandar Muda Kota Medan“

## 2. METODE PENELITIAN

Berdasarkan jenisnya, pada penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa, kejadian yang terjadi sekarang. Penelitian deskriptif bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang melukiskan gejala yang ada, mengidentifikasi masalah atau memeriksa kondisi dan praktek-praktek yang berlaku, untuk menetapkan rencana dan keputusan pada waktu yang akan datang. Metode penelitian deskriptif pada hakikatnya adalah mencari teori kemudian menerapkan atau memadukan pada objek penelitian.

Metode analisis yang digunakan dalam studi ini secara umum adalah dengan menggunakan pendekatan terhadap standar serta teori (studi literatur) yang berkaitan dengan judul penelitian yaitu “Arahan Penempatan *Signage* Di Jalur Pedestrian Jalan Iskandar Muda Kota Medan”.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

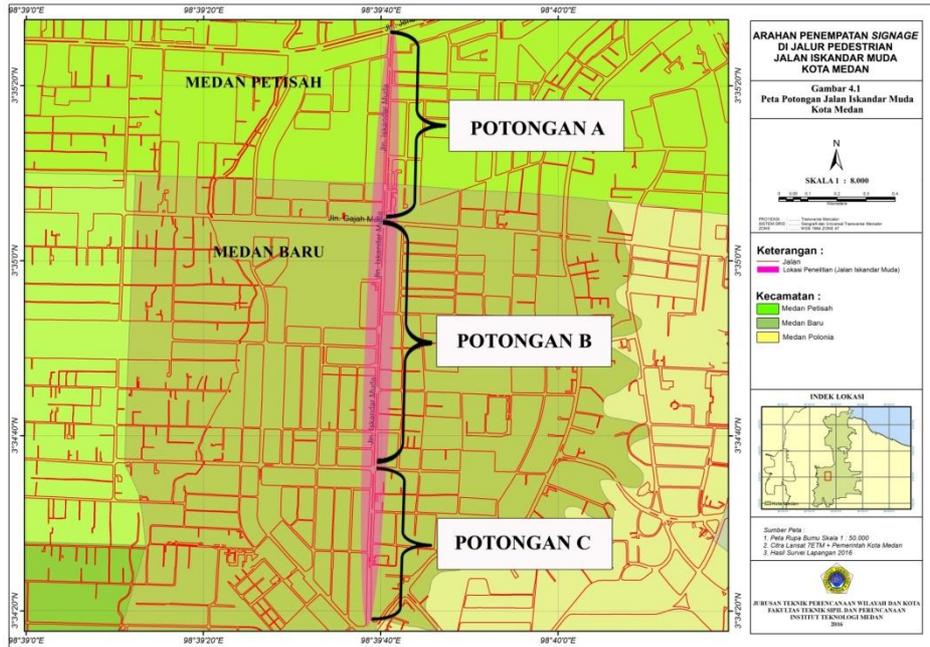
#### A. Pemenggalan Ruas Jalan Iskandar Muda Kota Medan

Dalam proses menentukan arahan penempatan *signage*, hal yang pertama dilakukan adalah membagi lokasi penelitian ke dalam 3 potongan jalan. Pemenggalan lokasi ini didasarkan kepada kepadatan aktivitas orang pada zona pedestrian dan dimensi untuk masing-masing jalur pedestrian serta keberadaan pusat aktivitas seperti mall, pertokoan, dan perkantoran di sekitar kawasan.

Potongan Jalan A, ruas jalan ini merupakan jalan dengan arus lalu lintas satu arah (*one way*) yang dimulai dari persimpangan Jalan Gatot Subroto – Jalan Iskandar Muda sampai dengan persimpangan Jalan Iskandar Muda – Jalan Gajah Mada. Adapun Jalan Iskandar Muda potongan A ini memiliki panjang mencapai 668,51 meter. Pada potongan ini, adanya tempat pemberhentian angkutan umum yang tidak resmi pada persimpangan Jalan Gatot Subroto dan Jalan Iskandar Muda, aktivitas perkantoran serta perdagangan dan jasa memunculkan keramaian orang yang menjadi sasaran utama peletakan *signage* disamping *signage* juga sebagai salah satu *street furniture*. Dimensi pedestrian pada potongan jalan ini antara lain lebar total mencapai 2.65 meter dimana zona lalu lintas pejalan kaki memiliki lebar 1,20 meter, zona *furnishing* 1.20 meter, *curb zone* atau zona pembatas 0.10 m serta *frontage zone* 0.15 m.

Potongan Jalan B, yaitu dimulai dari simpang Jalan Iskandar Muda – Jalan Gajah Mada sampai dengan simpang Jalan Iskandar Muda – Jalan Abdullah Lubis. Panjang Potongan jalan ini adalah 867,47 meter. Adapun aktivitas yang terdapat di koridor ini juga didominasi oleh aktivitas perdagangan bahkan lebih banyak dari koridor jalan A. Pada potongan jalan ini juga terdapat halte bis yang menjadi salah satu tempat peletakan *signage*. Adapun keseluruhan dimensi pedestrian pada potongan jalan ini mencapai 2.90 meter dimana zona lalu lintas pejalan kaki memiliki lebar 1,65 meter, zona *furnishing* 1.00 meter, *curb zone* atau zona pembatas 0.10 m serta *frontage zone* 0.15 m.

Potongan Jalan C, yaitu dimulai dari simpang Jalan Iskandar Muda – Jalan Abdullah Lubis. sampai simpang Jalan Iskandar Muda – Jalan Djamin Ginting. Adapun potongan jalan ini memiliki panjang 554,64 meter. Aktivitas yang ada pada koridor jalan ini tergolong tidak padat. Sebab kegiatan yang ada didominasi oleh kegiatan perkantoran seperti bank dan kegiatan perkuliahan. Dimensi pedestrian pada potongan jalan ini merupakan yang paling kecil yaitu 2.40 meter dimana zona lalu lintas pejalan kaki memiliki lebar 1,15 meter, zona *furnishing* 1.00 meter, *curb zone* atau zona pembatas 0.10 m serta *frontage zone* 0.15 m.



**Gambar 1**  
**Peta Potongan Jalan Iskandar Muda Kota Medan**

## B. Analisis Lokasi Penempatan

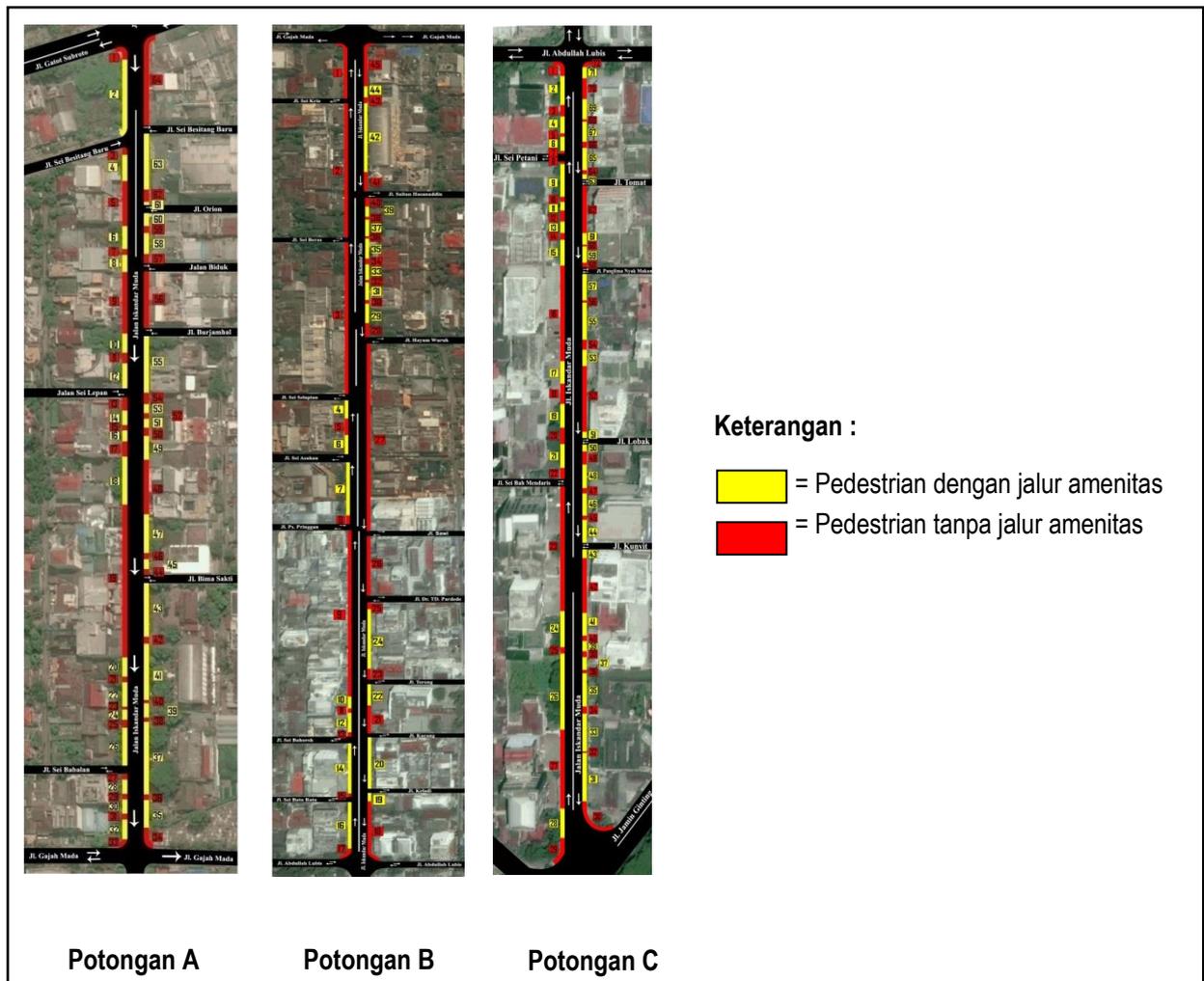
### 1. Jalur Amenitas

Pada jalur pedestrian di koridor Jalan Iskandar Muda potongan A, hampir keseluruhan jalur amenitas terdapat pada sisi kiri dan kanan jalan yang dapat digunakan sebagai lokasi penempatan *signage*. Untuk panjang pedestrian pada potongan jalan ini berbeda-beda. Perbedaan panjang tersebut disebabkan terputusnya jalur pedestrian oleh jalur masuk dan keluar pada bangunan. Adapun dimensi pedestrian pada potongan jalan ini yaitu 2.65 meter dimana zona laluan pejalan kaki memiliki lebar 1,20 meter, zona *furnishing* 1.20 meter, *curb zone* atau zona pembatas 0.10 m serta *frontage zone* 0.15 m.

Adapun pada jalur pedestrian di koridor Jalan Iskandar Muda potongan B, ketersediaan jalur amenitas tidak begitu banyak. Sebab, penggunaan lahan pada koridor jalan ini didominasi oleh pertokoan yang memanfaatkan lahan pedestrian sebagai tempat parkir dan untuk aktivitas bongkar muat barang. Selain itu, terdapat

juga aktivitas pedagang kaki lima. Hanya beberapa lokasi dijumpai pedestrian yang memiliki jalur amenitas. Berdasarkan pengukuran di lapangan, diperoleh total dimensi pedestrian pada potongan jalan ini yaitu 2.90 meter dimana zona laluan pejalan kaki memiliki lebar 1,65 meter, zona *furnishing* 1.00 meter, *curb zone* atau zona pembatas 0.10 m serta *frontage zone* 0.15 m.

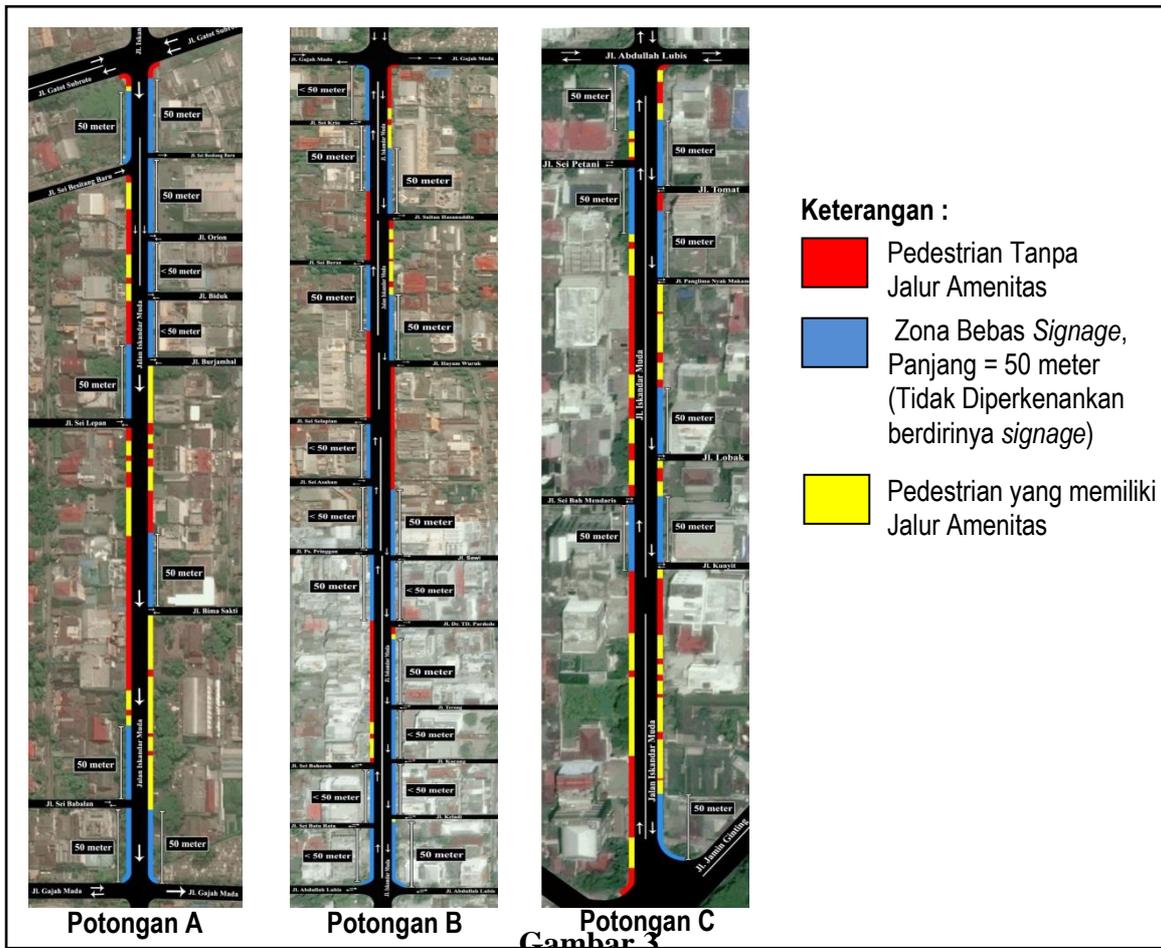
Sedangkan lebar jalur amenitas pada jalur pedestrian pada koridor Jalan Iskandar Muda potongan C hanya mencapai 2.40 meter. Meskipun dimensi jalur amenitas pada potongan jalan ini tidak seperti yang lain, namun keberadaannya cukup potensial untuk dijadikan sebagai lokasi penempatan *signage*. Sebab, hampir disepanjang kiri dan kanan ruas jalan terdapat pedestrian sudah memiliki jalur amenitas. Dimensi pedestrian pada potongan jalan ini antara lain zona laluan pejalan kaki memiliki lebar 1,15 meter, zona *furnishing* 1.00 meter, *curb zone* atau zona pembatas 0.10 m serta *frontage zone* 0.15 meter.



**Gambar 2**  
**Peta Jalur Amenitas Jalan Iskandar Muda Kota Medan**

## 2. Zona Bebas Signage

Dalam menentukan zona bebas *signage* pada penelitian ini yaitu dengan menggunakan Perwal Kota Medan No. 38 Tahun 2014 dimana telah dijelaskan sebelumnya bahwa peletakan *signage* pada trotoar harus berjarak minimal 50 meter dari persimpangan. Dalam penelitian ini, penetapan zona bebas *signage* hanya diberlakukan pada ruas jalan Iskandar Muda dan ditempatkan dari arah datangnya kendaraan menuju pembelokan ke ruas jalan yang lain.



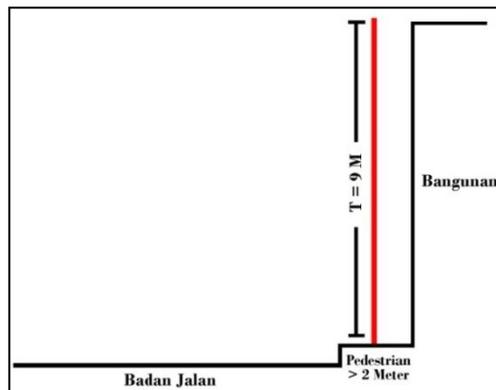
**Peta Zona Bebas *Signage* Jalan Iskandar Muda Kota Medan**

**C. Analisis Ketinggian *Signage***

**1. Berdasarkan Peraturan Walikota Medan No. 38 Tahun 2014**

Berdasarkan peraturan Walikota Medan No. 38 Tahun 2014 tentang teknis penyelenggaraan reklame, reklame atau *signage* ditetapkan dengan ketinggian 9 meter dimana tinggian dasar panel dari trotoar adalah 3 meter dan berlaku untuk pedestrian atau trotoar yang berukuran di atas 2 meter. Dilihat dari tinggi tersebut, sudah tentu akan berpengaruh pada dimensi panel reklame yang besar pula. Selain itu, jika ukuran ini disesuaikan dengan konsep proporsi keruangan, maka tinggi reklame yang ditetapkan oleh pemerintah Kota Medan sendiri dianggap masih belum proporsi dengan ruang dimana reklame tersebut ditempatkan.

**Keterangan :**  
 : Tinggi Maksimal *Signage* yang diperbolehkan



**Gambar 4**

**Tinggi Signage Berdasarkan Peraturan Walikota Medan No. 38 Tahun 2014**

**2. Berdasarkan Konsep Proporsi**

Untuk memperoleh skala ruang netral dan harmonis, hasil pembagian antara lebar pedestrian dengan tinggi signage harus mencapai angka 1 sampai dengan 2. Artinya jika perhitungan tersebut menghasilkan angka 2, maka tinggi signage atau “H” pada perhitungan tersebut merupakan tinggi minimal yang diperbolehkan. Sebaliknya jika yang

dihasilkan adalah 1, maka tinggi signage tersebut merupakan besaran tinggi signage maksimal yang diperbolehkan. Angka 1 dan 2 adalah suatu ketetapan dalam nilai proporsi ketinggian signage. Berikut hasil perhitungan dalam menentukan tinggi signage di jalur pedestrian pada masing-masing potongan ruas Jalan Iskandar Muda Kota Medan.

**Tabel 1**

**Proporsi Ketinggian Signage di Jalan Iskandar Muda Kota Medan**

Potongan Jalan	Lebar Pedestrian (D)	Tinggi Signage (H)	Hasil Perhitungan (D/H)	Skala yang Dihasilkan
A	2.65 m	<1,325 m	>2	Ruang luas atau kesan sunyi
		1,325 m	2	Ruang netral atau harmonis
		2,65 m	1	
		>2,65 m	<1	Ruang yang agak terasa sempit
B	2.90 m	<1,45 m	>2	Ruang luas atau kesan sunyi
		1,45 m	2	Ruang netral atau harmonis
		2.90 m	1	
		>2.90 m	<1	Ruang yang agak terasa sempit
C	2.40 m	<1,20 m	>2	Ruang luas atau kesan sunyi
		1,20 m	2	Ruang netral atau harmonis
		2,40 m	1	
		>2,40 m	<1	Ruang yang agak terasa sempit

Sumber : Hasil Analisis Tahun 2017

**D. Analisis Dimensi Bidang (Panel) Signage**

Untuk menentukan dimensi bidang signage, sebelumnya harus diketahui besaran salah satu sisi signage yang berbentuk persegi panjang. Salah satu sisi signage yang diketahui ukurannya adalah tinggi minimal signage, tinggi maksimal signage yang diperoleh dari perhitungan ketinggian signage pada subbab sebelumnya, serta lebar jalur amenitas atau zona furnishing pedestrian. Akan tetapi, peneliti menilai bahwa pada dasarnya ukuran bidang

*signage* baik *pole sign* maupun *ground sign* dapat dikembangkan selama memenuhi beberapa ketentuan berikut ini :

- Hasil perhitungan antara sisi panjang dan lebar *signage* telah sesuai dengan metode *golden section*.
- Ukuran bidang *signage* yang ditetapkan tidak melewati ukuran lebar jalur amenities pada pedestrian dan ketinggian *signage* yang telah ditetapkan.
- Untuk *signage* jenis *pole sign* tidak menggunakan tinggi minimal, sebab peneliti menilai bahwa orang yang berjalan tidak mungkin melihat *signage* dengan cara menunduk, kecuali *signage* tersebut adalah jenis *ground sign*.

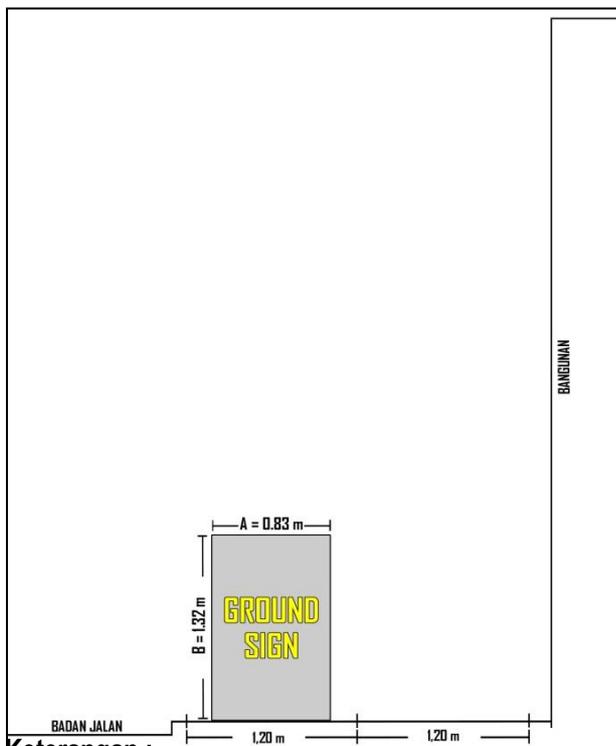
Adapun perhitungan *golden section* sebagai berikut :

$$\frac{A}{B} = \frac{B}{A+B} = 0,618$$

### 1. Jalan Iskandar Muda Potongan A

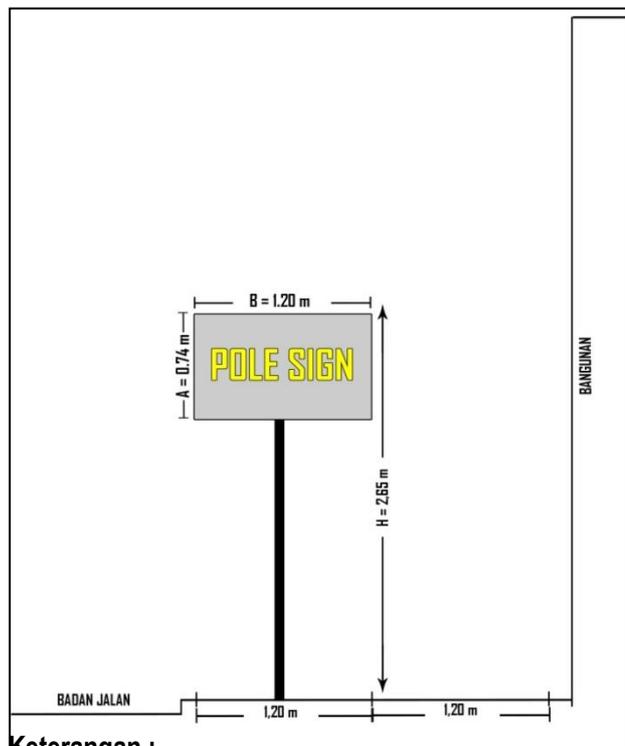
Untuk dimensi *signage* jenis *ground sign*, dari hasil perhitungan metode *Golden Section* menghasilkan angka 0,618 yang artinya panjang dan lebar bidang *signage* tersebut telah sesuai dengan *golden section* dimana A adalah lebar bidang *signage* yang dicari yaitu 0,8157 m dan B sebagai panjang *signage* mengikuti tinggi minimal *signage* tersebut yaitu 1,32 m.

Sedangkan untuk *pole sign*, Dari hasil perhitungan tersebut menghasilkan angka 0,618 yang artinya panjang dan lebar bidang *signage* tersebut telah sesuai dengan *golden section* dimana B adalah lebar bidang *signage* yang mengikuti zona *furnishing* dengan lebar 1,20 meter dan A adalah panjang bidang *signage* yang merupakan nilai  $\Phi$  (*phi*) dari B itu sendiri yaitu 0,74 meter.



**Keterangan :**

- A : Lebar Panel *Signage*
- B : Panjang Panel *Signage*  
(mengikuti tinggi minimal *signage*)



**Keterangan :**

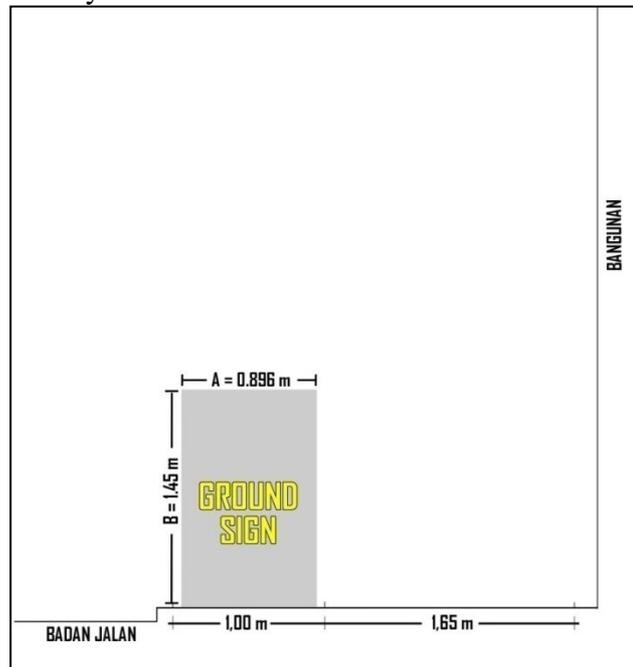
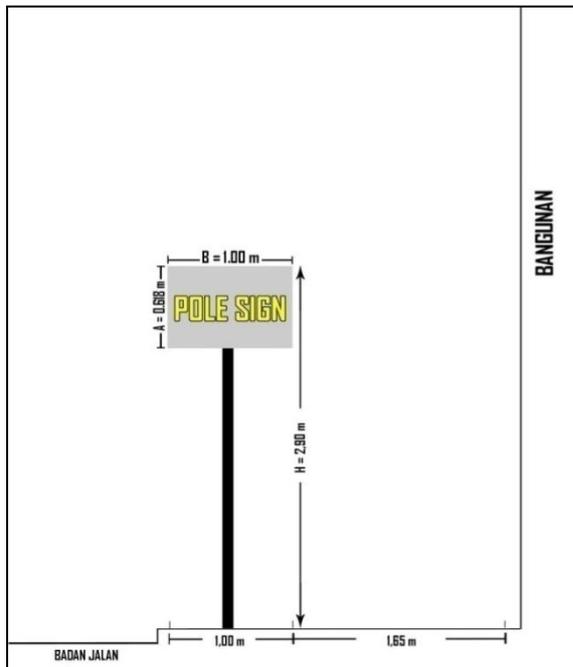
- H : Tinggi *Signage*  
(mengikuti tinggi *signage* maksimal)
- A : Lebar Panel *Signage*
- B : Panjang Panel *Signage*

**Gambar 5**  
**Dimensi Bidang (Panel) Signage Pada Jalur Pedestrian**  
**Jalan Iskandar Muda Potongan A (Tampak Depan)**

**2. Jalan Iskandar Muda Potongan B**

Untuk dimensi panel *signage* jenis *ground sign* di Jalan Iskandar Muda Potongan B, dari hasil perhitungan tersebut menghasilkan angka 0,618 yang artinya panjang dan lebar bidang *signage* tersebut telah sesuai dengan *golden section* dimana A adalah lebar bidang *signage* yang dicari yaitu 0,896 m dan B sebagai panjang *signage* mengikuti tinggi minimal *signage* tersebut yaitu 1,45 m.

Sedangkan untuk jenis *pole sign*, hasil perhitungan dengan menggunakan metode *golden section* juga menghasilkan angka 0,618 yang artinya panjang dan lebar bidang *signage* tersebut telah sesuai dengan *golden section* dimana B adalah lebar bidang *signage* yang mengikuti zona *furnishing* dengan lebar 1,00 meter dan A adalah panjang bidang *signage* yang merupakan nilai  $\Phi$  (*phi*) dari B itu sendiri yaitu 0.618 meter.



**Keterangan :**

- A : Lebar Panel Signage
- B : Panjang Panel Signage  
(mengikuti tinggi minimal signage)

**Keterangan :**

- H : Tinggi Signage  
(mengikuti tinggi signage maksimal)
- A : Lebar Panel Signage
- B : Panjang Panel Signage

**Gambar 6**  
**Dimensi Bidang (Panel) Signage Pada Jalur Pedestrian**  
**Jalan Iskandar Muda Potongan B (Tampak Depan)**

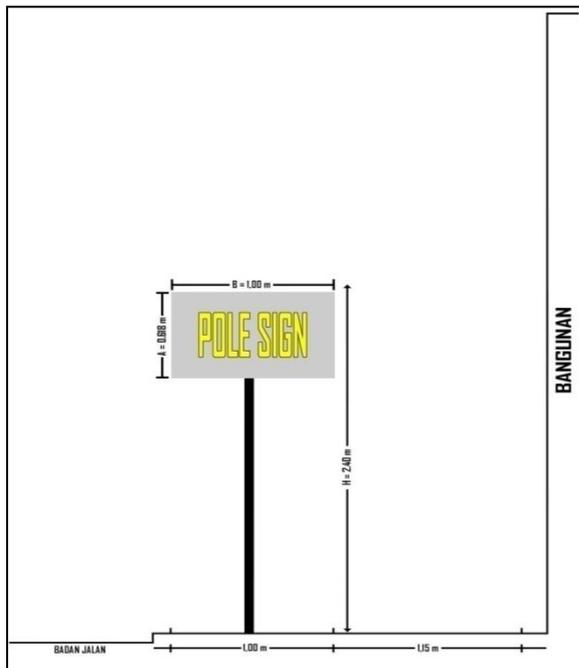
**3. Jalan Iskandar Muda Potongan C**

Untuk dimensi panel *signage* jenis *ground sign* di Jalan Iskandar Muda Potongan C, hasil perhitungan tersebut menghasilkan angka 0,618 yang artinya

panjang dan lebar bidang *signage* tersebut telah sesuai dengan *golden section* dimana A adalah lebar bidang *signage* yang dicari yaitu 0,7416 m dan B sebagai panjang *signage* mengikuti tinggi minimal *signage* tersebut yaitu 1,20 m.

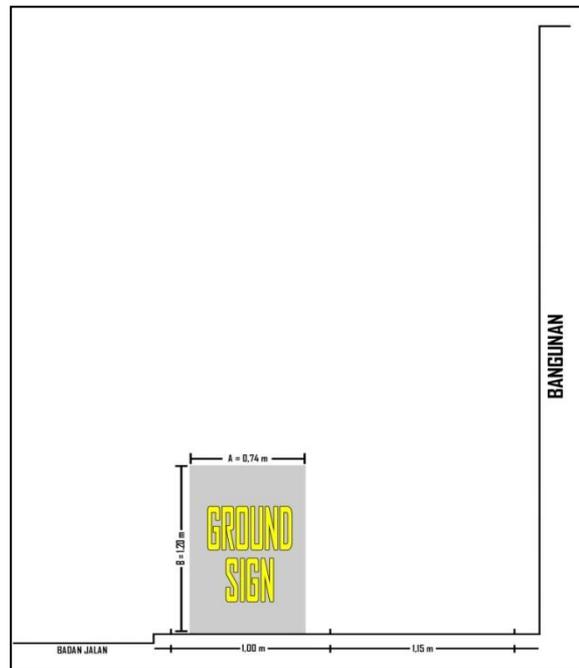
Sedangkan untuk dimensi panel *signage* jenis *pole sign*, juga menghasilkan

angka 0,618 yang artinya panjang dan lebar bidang *signage* tersebut telah sesuai dengan *golden section* dimana B adalah lebar bidang *signage* yang mengikuti zona *furnishing* dengan lebar 1,00 meter dan A adalah panjang bidang *signage* yang merupakan nilai  $\Phi$  (*phi*) dari B itu sendiri yaitu 0.618 meter



**Keterangan :**

- A : Lebar Panel *Signage*
- B : Panjang Panel *Signage*  
(mengikuti tinggi minimal *signage*)



**Keterangan :**

- H : Tinggi *Signage*  
(mengikuti tinggi *signage* maksimal)
- A : Lebar Panel *Signage*
- B : Panjang Panel *Signage*

**Gambar 7**  
**Dimensi Bidang (Panel) *Signage* Pada Jalur Pedestrian**  
**Jalan Iskandar Muda Potongan C (Tampak Depan)**

**E. Titik Penempatan *Signage***

Tahap akhir dari proses analisis arahan penempatan *signage* pada penelitian ini adalah menentukan titik penempatan *signage*. Untuk menentukan titik penempatan *signage* pada jalur pedestrian di Jalan Iskandar Muda Kota Medan menggunakan dua (2) konsep, yaitu konsep irama atau *ritme* dan Peraturan Walikota Medan No. 38 Tahun 2014.

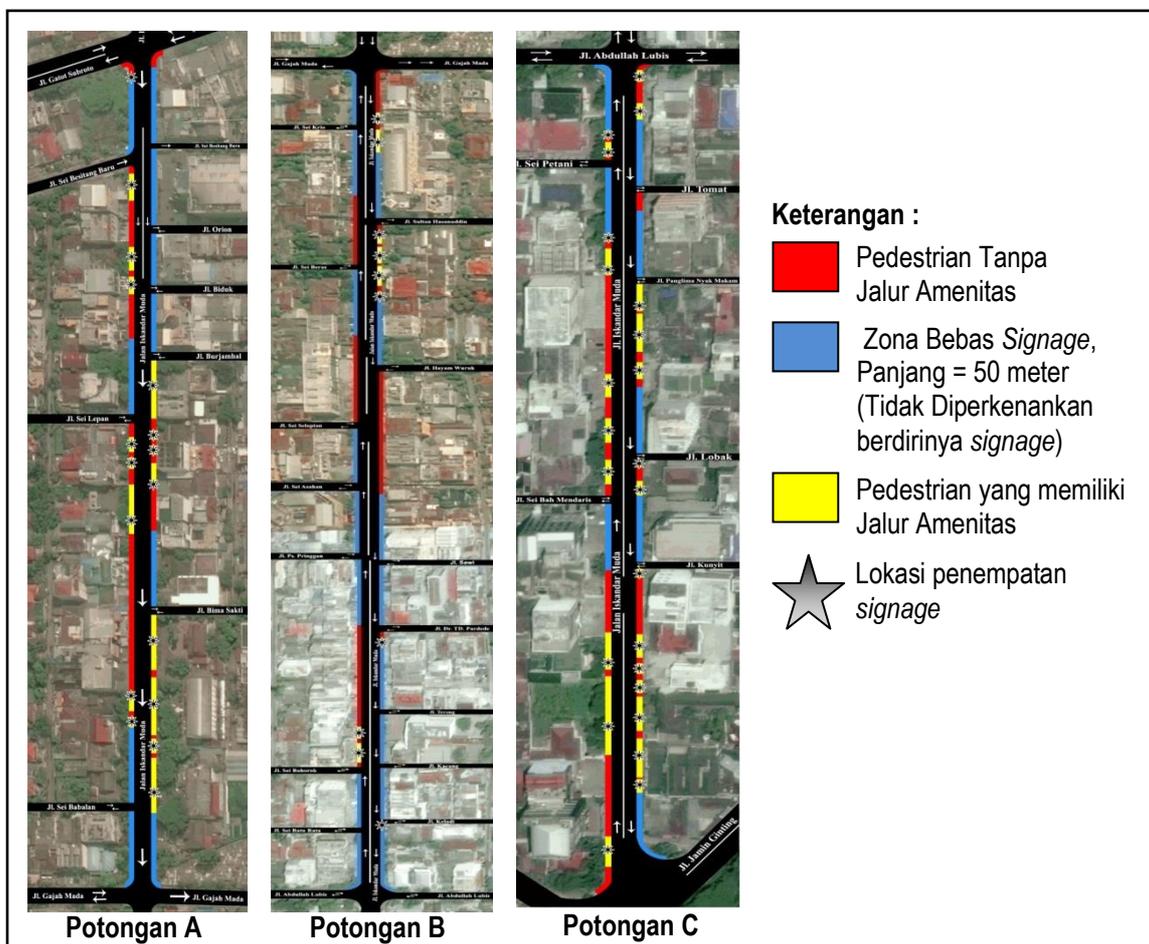
**1. Konsep Irama**

Dalam menentukan titik penempatan *signage* dengan menerapkan konsep irama, peneliti menggunakan pendekatan irama dinamis dimana terjadinya pengulangan keberadaan *signage* dengan peletakan dan jarak yang berbeda-beda disesuaikan dengan keberadaan jalur amenities pedestrian pada masing-masing potongan jalan. Artinya, seluruh zona

*furnishing* pada jalur pedestrian yang layak untuk lokasi *signage* (hasil *overlay* antara zona bebas *signage* dan jalur pedestrian yang memiliki jalur amenitas atau *furnishing*) akan ditempati oleh 1 (satu) unit *signage* pada tiap-tiap zona *furnishing*. Hal yang mendasari peletakan *signage* dengan konsep ini adalah situasi dimana tidak mungkin menempatkan lebih dari 1 *signage* pada 1 zona pedestrian dengan jarak tertentu, sebab *signage* harus berbagi ruang dengan *street furniture* yang lain seperti tiang listrik, lampu jalan, tanaman peneduh dan lain sebagainya. Sebab lainnya adalah persebaran zona pedestrian dengan jalur amenitas yang terdapat pada lokasi penelitian tersebar tidak merata terutama panjang jalurnya yang berbeda-beda. Namun, pendekatan ini memberikan keuntungan tersendiri yaitu *signage* menjadi lebih leluasa menyampaikan informasi yang beragam disebabkan ruang untuk *signage* dalam menyampaikan informasi kepada pejalan kaki yang cukup banyak. Sedangkan kekurangan yang terdapat dalam penggunaan konsep irama ini adalah munculnya rasa bosan bagi

pejalan kaki yang berjalan di sepanjang pedestrian sebab *signage* yang terlalu sering dijumpai. Selain itu keberadaan *signage* yang cukup banyak berpotensi mengganggu keindahan estetika visual kawasan di sepanjang koridor Jalan Iskandar Muda Kota Medan.

Pada jalur pedestrian Jalan Iskandar Muda potongan A yang dimulai dari simpang Jalan Gatot Subroto – Jalan Iskandar Muda sampai dengan simpang Jalan Iskandar Muda – Jalan Gajah Mada, terjadi pengulangan *signage* sebanyak 25 titik penempatan. Sedangkan pada Jalan Iskandar Muda potongan B yaitu dimulai dari simpang Jalan Iskandar Muda - Jalan Gajah Mada sampai dengan simpang Jalan Iskandar Muda – Jalan Abdullah Lubis, terjadi pengulangan keberadaan *signage* sebanyak 17 titik penempatan. Sedangkan pada Jalan Iskandar Muda potongan C yaitu dimulai dari simpang Jalan Iskandar Muda Jalan Abdullah Lubis sampai dengan simpang Jalan Iskandar Muda – Jalan Jamin Ginting, terjadi pengulangan *signage* sebanyak 21 titik penempatan.



**Gambar 8**  
**Titik Penempatan Signage Di Jalur Pedestrian Jalan Iskandar Muda**  
**Berdasarkan Konsep Irama/Rytme**

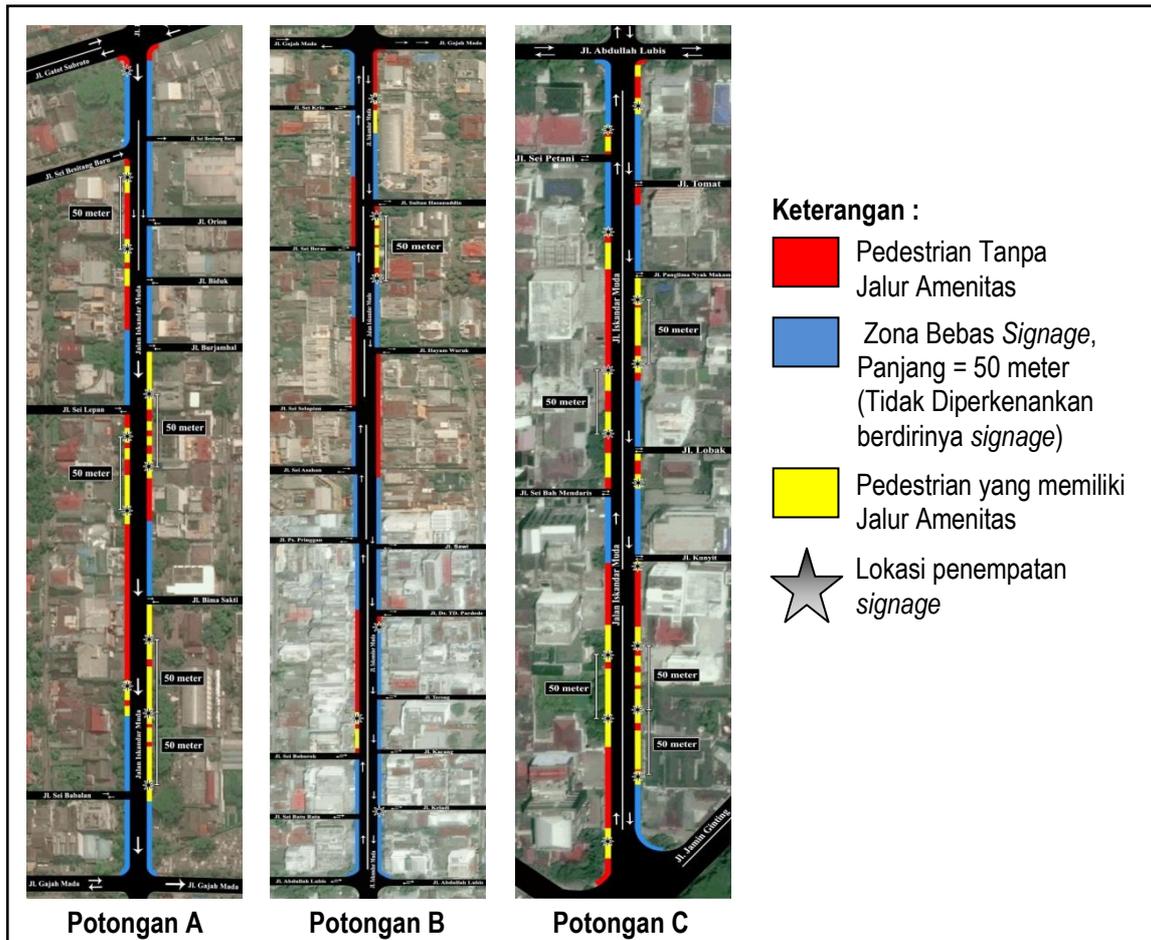
**2. Peraturan Walikota Medan No. 38 Tahun 2014**

Dari hasil penerapan peraturan Walikota Medan No. 38 Tahun 2014, pada ketiga penggal ruas Jalan Iskandar Muda Kota Medan terdapat perbedaan yang cukup signifikan pada jumlah dan jarak *signage* jika dibandingkan dengan konsep irama. Pada ruas Jalan Iskandar Muda potongan A, terdapat 11 titik penempatan *signage*. Jalan Iskandar Muda potongan B sebanyak 6 titik penempatan, dan Jalan Iskandar Muda potongan C sebanyak 15 titik.

Kelebihan yang diperoleh jika menerapkan Peraturan Walikota Medan No. 38 Tahun 2014 adalah terjadinya keseimbangan antara *signage* dengan

perabot jalan lainnya. Berbeda dengan konsep irama yang menjadikan keberadaan *signage* lebih mendominasi dari pada *street furniture* lainnya. Selain itu para pejalan kaki juga akan terhindar dari rasa bosan akibat jumlah *signage* yang terlalu banyak.

Namun sama halnya jika menggunakan konsep irama, penerapan jarak ini juga memiliki kekurangan yaitu jarak *signage* yang kurang teratur dan jumlah *signage* menjadi lebih sedikit sehingga informasi yang ingin disampaikan menjadi lebih terbatas. Penyebabnya terletak pada ketersediaan jalur amenities yang dapat ditempati oleh *signage*. Hanya beberapa lokasi saja yang dapat diterapkan penempatan *signage* dengan jarak 50 meter.



**Gambar 9**  
**Titik Penempatan Signage Di Koridor Jalan Iskandar Muda**  
**Berdasarkan Perwal Kota Medan No. 38 Tahun 2014**

#### 4. SIMPULAN

Arahan penempatan *signage* di jalur pedestrian Jalan Iskandar Muda Kota Medan ini didasarkan oleh pemikiran bahwa keberadaan *signage* sangat berperan penting dalam suatu kota guna mewujudkan kenyamanan secara visual kepada orang yang berada di dalamnya. Dari hasil penelitian ini dapat disimpulkan

1. penempatan atau peletakan *signage* yang baik adalah dengan memperhatikan beberapa faktor yang dapat memenuhi visibilitas *signage* tersebut antara lain : penempatan *signage* yang disesuaikan berdasarkan pesan atau isi *signage* dengan lokasi penempatan *signage* pada zona pedestrian, ketinggian dan dimensi *signage* yang seimbang atau proporsional dengan tempatnya berada, serta pengaturan jarak *signage* yang satu dengan yang lain.
2. Pada kenyataannya kaidah-kaidah tersebut belum diterapkan pada ruas-ruas jalan yang terdapat di Kota Medan khususnya koridor Jalan Iskandar Muda. Adapun bentuk-bentuk ketidaksesuaian yang dimaksud yaitu *signage* bersifat privat atau komersil yang ditempatkan pada zona pedestrian dimana seharusnya *signage* yang diperbolehkan hanya *signage* yang bersifat publik, ketinggian *signage* yang tidak seimbang dengan ruang tempatnya berada, dimensi panel *signage* yang melebihi dimensi ruang zona *furnishing (street furniture zone)* pada jalur pedestrian serta peletakan *signage* yang saling berdekatan dan diletakkan pada persimpangan yang dapat menutup ruang pandang pengguna kendaraan di jalan raya.
3. Adapun permasalahan utama mengenai keberadaan *signage* di Jalan Iskandar Muda Kota Medan khususnya yang terdapat pada jalur pedestrian saat ini

adalah *signage* lebih dimanfaatkan sebagai potensi ekonomi guna meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Medan melalui nilai sewa pajak papan reklamenya seperti yang telah diatur di dalam Peraturan Walikota Medan Nomor 58 Tahun 2011 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 11 Tahun 2011 tentang Pajak Reklame.

4. Pemerintah Kota Medan sendiri telah membuat aturan tentang teknis penyelenggaraan reklame yang tertuang dalam Peraturan Walikota Medan Nomor 34 Tahun 2014. Namun hal tersebut dinilai masih belum cukup optimal dalam meminimalisir jumlah *signage* yang begitu banyak. Sebab, hanya sebagian dari peraturan tersebut yang sesuai dengan faktor-faktor penempatan *signage* yang mendukung kenyamanan estetika visual kota, antara lain pengaturan jarak *signage* dan zona bebas *signage* pada persimpangan.

Adapun saran yang ingin diberikan oleh peneliti terkait dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Pemerintah Kota Medan hendaknya lebih mempertegas penyelenggaraan *signage*. Baik dari segi peraturan maupun dalam pelaksanaannya dilapangan. Sebab, keberadaan *signage* atau yang biasa disebut reklame harus diakui dapat meningkatkan pendapatan daerah itu sendiri. Namun, keberadaan *signage* yang semakin banyak juga akan memberikan dampak negatif terhadap estetika visual kota dan juga mengganggu kenyamanan pengguna jalur pedestrian. Sebab, *signage* terkesan saling berlomba untuk menunjukkan eksistensinya sehingga banyak *signage* yang ditempatkan tidak pada tempatnya termasuk pada zona pedestrian yang pada akhirnya mengganggu kenyamanan

- pejalan kaki sebagai pengguna zona tersebut.
2. Hendaknya pemerintah Kota Medan juga mengawasi pemanfaatan zona pedestrian. Sebab, selain keberadaan *signage* di jalur pedestrian yang tidak pada tempatnya, terdapat juga aktivitas lain yang tidak seharusnya dilakukan di sepanjang jalur pedestrian, antara lain : keberadaan pedagang kaki lima yang berjualan tepat di atas pedestrian dan juga aktivitas parkir sepeda motor.
  3. Perlunya peningkatan kualitas fisik jalur pedestrian di Jalan Iskandar Muda. Kondisi fisik pedestrian yang cukup parah selain mengganggu kenyamanan pejalan kaki juga memaksa elemen-elemen *street furniture* termasuk *signage* untuk saling berdiri.
  4. Penelitian terkait *signage* ini dapat diterapkan pada koridor jalan yang lain khususnya ruas jalan yang terdapat di wilayah Kota Medan yang berpotensi dalam pemanfaatan *signage* sehingga dapat mewujudkan kota yang nyaman dari sudut pandang estetika visualnya. Selain itu, penelitian ini juga dapat dilanjutkan terutama pada desain bentuk *signage* pada tiap-tiap *cross section* pada ruas Jalan Iskandar Muda. Sebab peneliti menilai jika bentuk dasar yang digunakan adalah persegi panjang seperti pada analisa yang telah dilakukan, akan menimbulkan kemonotonan pada visual kawasan tersebut. Sehingga perlu dilakukan kajian yang lebih mendalam terkait bentuk *signage*.

## 5. DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor : 38 Tahun 2004 Tentang *Jalan*.
- Peraturan Daerah Kota Medan Nomor : 13 Tahun 2011 Tentang *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Medan Tahun 2011-2031*.
- Peraturan Walikota Medan Nomor : 58 Tahun 2011 Tentang *Petunjuk Teknis Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Medan No 11 Tahun 2011 Tentang Pajak Reklame*.
- Peraturan Walikota Medan Nomor : 38 Tahun 2014 Tentang *Penataan Reklame*.
- Atmadjaja Srisusana Jolanda, *Seri Diktat Kuliah "Estetika Bentuk"*, Penerbit Gunadarma : Jakarta, 1999.
- Ching, D.K, Franchis, *Arsitektur, Bentuk, Ruang dan Tatanan (Edisi Kedua)*, Penerbit Erlangga : Jakarta , 2000.
- Anggraini Niniek, *Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota*, Yayasan Humaniora : Klaten, 2009.
- Hakim Rustam Ir, *Rancangan Visual Landsekap Jalan*, Bumi Aksara : Jakarta, 2006.
- Badan Pusat Statistik, *Kota Medan Dalam Angka Tahun 2016*, Medan : Badan Pusat Statistik, 2016
- Siregar Zulkifli, *Kajian Penataan Signage Di Jalan Gatot Subroto Medan Sebagai Upaya Menciptakan Kota Yang Manusiawi Secara Visual*, Universitas Sumatera Utara, 2013
- Lumbantoruan Frans, *Pedestrianisasi Kawasan Pusat Kota Medan (Studi Kasus : Jalan Brigjen Katamso Depan Istana Maimun Medan)*, Universitas Sumatera Utara, 2008