

EVALUASI TATA LETAK BANGUNAN TERHADAP GARIS SEMPADAN JALAN DI KECAMATAN TOMONI, KABUPATEN LUWU TIMUR

Moesayyid Hidayatullah¹, Sri Listyarini²

¹Kementerian Agraria dan Tata Ruang, Badan Pertanahan Nasional

²Program Studi Magister Studi Lingkungan, Sekolah Pascasarjana, Universitas Terbuka

e-mail: *nyaimoesayyid@yahoo.com, listyarini@ecampus.ut.ac.id

ABSTRACT

The Mangkutana, Tomoni, and Tomoni Timur Urban Areas, later shortened to “Matoto”, are urban areas in East Luwu Regency. The center of economic activity in this region is located in Tomoni District, which later experienced regional development. The development of the region has led to substantial building growth that does not comply with the Regional Regulation (Perda) of East Luwu Regency Number 5 of 2012, as amended by Regional Regulation Number 8 of 2018, concerning Border Lines. Therefore, we are interested in evaluating the layout of buildings in the sub-district that violate and do not conform to existing regional regulations. Next, we specify the research area on the Trans Sulawesi Road Section. This study aims to assess the extent of non-conformity of building lot areas with regional regulations. The analysis employed is overlay analysis with union commands. The results of the analysis indicate that the area of building lots that encroached into the Rumaja area was 46.76%, Rumija covering an area of 16.70%, and Ruwasja at 36.54%.

Keywords: *Building Layout, Road Boundaries*

ABSTRAK

Kawasan Perkotaan Mangkutana, Tomoni, dan Tomoni Timur yang kemudian disingkat menjadi “Matoto” merupakan kawasan perkotaan yang ada di Kabupaten Luwu Timur. Pusat kegiatan ekonomi di kawasan ini terletak di Kecamatan Tomoni yang kemudian mengalami perkembangan wilayah. Perkembangan wilayah menimbulkan banyaknya pertumbuhan bangunan yang tidak sesuai dengan Peraturan Daerah (Perda) Kabupaten Luwu Timur Nomor 5 Tahun 2012 sebagaimana telah diubah dengan Perda Nomor 8 Tahun 2018 tentang Garis Sempadan, maka dari itu penulis tertarik untuk melakukan evaluasi tata letak bangunan di kecamatan tersebut yang melanggar dan tidak sesuai dengan peraturan daerah yang ada. Kemudian penulis memspesifikkan daerah penelitian pada Ruas Jalan Trans Sulawesi. Penelitian ini bertujuan untuk melihat besaran ketidaksesuaian luasan kaveling bangunan terhadap peraturan daerah. Adapun analisis yang digunakan adalah analisis overlay dengan perintah union. Dari hasil analisis diperoleh bahwa luas wilayah kaveling bangunan yang masuk ke dalam daerah Rumaja seluas 46,76%; Rumija seluas 16,70%; dan Ruwasja sejumlah 36,54%.

Kata Kunci : *Tata Letak Bangunan, Sempadan Jalan*

Pendahuluan

Hakekatnya pembangunan prasarana jalan memberikan fasilitas pergerakan bagi orang, barang, dan jasa dari satu simpul ke simpul lainnya. Sejalan dengan itu, pertumbuhan wilayah akan berpengaruh kepada perubahan guna lahan dari lahan kosong menjadi lahan terbangun yang dipengaruhi oleh semakin meningkatnya pertumbuhan penduduk. Perkembangan pertumbuhan ekonomi daerah berdampak bagi pemenuhan akan lahan

dan bangunan guna memenuhi aktivitas wilayah. Hal ini kemudian memengaruhi rencana tata ruang pada setiap bangunan dan menyebabkan ketidaksesuaian garis sempadan bangunan dengan peraturan daerah yang berlaku (Viasari & Osly, 2019). Dalam rangka penyelarasan pembangunan ekonomi, masyarakat membutuhkan ketersediaan bidang pada kanan-kiri sumbu jalan yang digunakan untuk memberikan jarak antara bangunan dengan daerah milik jalan. Namun demikian, terjadi permasalahan pembangunan yang dilakukan masyarakat maupun pihak swasta yang seringkali tidak memperhatikan aturan garis sempadan bangunan (Ruwaidah, 2019).

Perkembangan suatu wilayah dengan sistem transportasi memiliki keterkaitan yang kian kuat. Terdapatnya prasarana transportasi berupa jalan juga mengindikasikan struktur pembangunan wilayah itu sendiri. Adanya perkembangan wilayah akan membentuk simpul-simpul kegiatan dalam suatu wilayah administrasi, namun kadang kala perkembangan wilayah menimbulkan dampak yang lebih serius, salah satunya yakni permasalahan akibat interaksi antar tata guna lahan dan transportasi. Tersedianya prasarana jalan namun tidak disertai dengan peraturan ruang pada wilayah tersebut mengakibatkan kesemrawutan, baik dari segi tata letak bangunan maupun pembangunan infrastruktur pendukungnya.

Pelayanan jalan ditentukan dari seberapa jauh kemampuan jalan melayani arus lalu lintas yang melewatinya (Putranindya, *et al.* 2014). Pergerakan manusia, barang, dan jasa yang semakin meningkat membutuhkan pelayanan jalan yang tinggi pula. Munculnya pusat-pusat kegiatan dalam suatu wilayah menyebabkan tingginya angka gangguan lalu lintas serta menurunkan tingkat pelayanan jalan. Dinamika pertumbuhan wilayah dengan kaitannya pemanfaatan ruang di sepanjang ruas jalan khususnya tata letak bangunan yang tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan juga mempengaruhi kondisi ukuran lebar jalan yang tumbuh rata-rata sangat dekat, berhimpit, dan cenderung masuk ke daerah sempadan jalan.

Kawasan Perkotaan Matoto merupakan salah satu kawasan perkotaan di Kabupaten Luwu Timur yang terbentuk berdasarkan Peraturan Bupati Nomor 13 Tahun 2022. Kawasan Perkotaan Matoto secara administrasi terbagi atas tiga kecamatan, yakni Kecamatan Mangkutana, Kecamatan Tomoni, dan Kecamatan Tomoni Timur. Kecamatan Tomoni merupakan pusat kegiatan daerah, salah satunya kegiatan ekonomi sehingga memicu pertumbuhan wilayah di kecamatan ini. Namun demikian, banyak bangunan memiliki tata letak yang masuk ke dalam daerah sempadan jalan.

Pembangunan yang dilakukan oleh masyarakat dan pihak swasta seringkali tidak memperhatikan ketentuan garis sempadan bangunan. Hal ini dipicu oleh kurangnya pemahaman tentang aturan sempadan jalan, lahan yang digunakan untuk sempadan bangunan berada dalam sertifikat lahan pemilik bangunan sehingga pemilik lahan berkepentingan membangun sesuai dengan haknya, tidak seragamnya luas kaveling, pembangunan yang dilakukan secara individual dan tanpa melalui prosedur izin, serta jenis dan intensitas bangunan yang beragam (Ruwaidah, 2019). Penelitian terdahulu menunjukkan masih adanya permasalahan ketidaksesuaian garis sempadan bangunan di sejumlah wilayah, di antaranya Kota Semarang (Putranindya, *et al.* 2014), Kabupaten Kuningan (Hadiyanti, *et al.* 2018), Kota Mataram (Ruwaidah, 2019), dan Kota Bogor (Viasari & Osly, 2019). Maka penulis berupaya untuk mengetahui apakah terjadi

permasalahan serupa di Kabupaten Luwu Timur, dalam hal ini Kecamatan Tomoni. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengevaluasi bagaimana tata letak bangunan terhadap garis sempadan jalan di Kecamatan Tomoni, Kabupaten Luwu Timur. Hasil yang diperoleh diharapkan dapat menjadi informasi bagi peneliti selanjutnya, bagi masyarakat luas untuk mengetahui informasi mengenai sempadan jalan, serta bagi pemerintah sebagai referensi di daerah penelitian mengenai informasi bagi instansi yang terkait.

Tinjauan Pustaka

Tata Guna Lahan dan Transportasi

Transportasi adalah tindakan atau aktivitas bepergian untuk mengangkut dan memindahkan manusia, barang, dan jasa dari satu lokasi ke lokasi lainnya, juga merupakan penghubung, menjembatani dari satu pihak ke pihak lainnya. Transportasi menciptakan guna, tempat, dan waktu yang bersifat multisektoral dengan menunjang pengembangan kegiatan pada bidang ekonomi, sosial, politik dengan artian apabila terdapat hambatan pada aspek transportasi maka semua aspek dalam kehidupan akan terhambat. Transportasi bukan hanya sebuah aspek namun sebagai suatu sistem, sehingga perlu direncanakan dengan baik yakni secara cepat dan terarah agar kinerja keberhasilan dapat tercapai secara optimal.

Sistem transportasi terdiri atas beberapa aktivitas dengan berbagai bidang lahan sebagai tata guna lahan. Mobilitas manusia dan barang merupakan gabungan dari kegiatan atau aktivitas lahan dan kemampuan sistem dalam transportasi. Keterkaitan antara intensitas dan jenis tata guna lahan dengan berbagai fasilitas transportasi yang tersedia. Sebagai tujuan utama perencanaan transportasi yakni agar terciptanya keseimbangan antara aktivitas dan guna lahan dengan kemampuan transportasi.

Sistem Jaringan Jalan

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, jalan didefinisikan sebagai prasarana transportasi yang meliputi semua bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Jaringan jalan mempunyai peran penting dalam sistem transportasi dan cenderung paling penting, biasanya jika terjadi hambatan lingkup sistem jaringan jalan akan menjadi masalah.

Jika melihat fungsi kota terhadap perkembangan wilayah, maka terdapat dua macam jaringan jalan yakni (1) jaringan jalan primer sebagai penghubung antara dua wilayah serta (2) jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarsimpul di dalam suatu wilayah. Dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan diatur mengenai pengelompokan jalan umum berdasarkan fungsinya, antara lain:

1. Jalan arteri, yakni jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna. Jalan arteri terdiri atas jalan arteri primer (skala wilayah nasional) dan jalan arteri sekunder (skala perkotaan);

2. Jalan kolektor, yakni jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. Jalan kolektor dibagi menjadi jalan kolektor primer (skala wilayah nasional) dan jalan kolektor sekunder (skala perkotaan);
3. Jalan lokal, yaitu jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Jalan lokal terdiri dari jalan lokal primer (skala wilayah tingkat lokal) dan jalan lokal sekunder (skala perkotaan);
4. Jalan lingkungan, yaitu jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat dan kecepatan rata-rata rendah. Jalan lingkungan meliputi jalan lingkungan primer (skala wilayah tingkat lingkungan seperti perdesaan) dan jalan lingkungan sekunder (skala perkotaan seperti lingkungan perkotaan, perdagangan, dan pariwisata).

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan juga diatur mengenai jenis jaringan jalan umum berdasarkan statusnya, antara lain:

1. Jalan nasional, yaitu jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, jalan strategis nasional, dan jalan tol;
2. Jalan provinsi, yaitu jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antaribukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi;
3. Jalan kabupaten, yaitu jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk dalam jalan nasional dan jalan provinsi, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten;
4. Jalan kota, yakni jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota;
5. Jalan desa, yakni jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpermukiman di dalam desa serta jalan lingkungan.

Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi umum, jalan khusus adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas khusus yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, bagian dari jalan adalah sebagai berikut:

1. Ruang manfaat jalan, meliputi bahu jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengaman jalan;
2. Ruang milik jalan, meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan;
3. Ruang pengawasan jalan merupakan ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang ada di bawah pengawasan penyelenggaraan jalan.

Ketiga bagian dari jalan diilustrasikan dengan Gambar 1.

Tata Guna Lahan dan Transportasi

Lokasi penelitian yakni Jalan Trans Sulawesi di Kecamatan Tomoni. Adapun jalan tersebut melintasi di delapan kelurahan dan desa yakni Kelurahan Tomoni, Desa Mandiri, Desa Beringin Jaya, Desa Bayondo, Desa Tadulako, Desa Lestari, Desa Mulyasari, dan Desa Bangun Karya. Gambar 2 memperlihatkan peta pada lokasi penelitian.

Teknik Pengumpulan Data

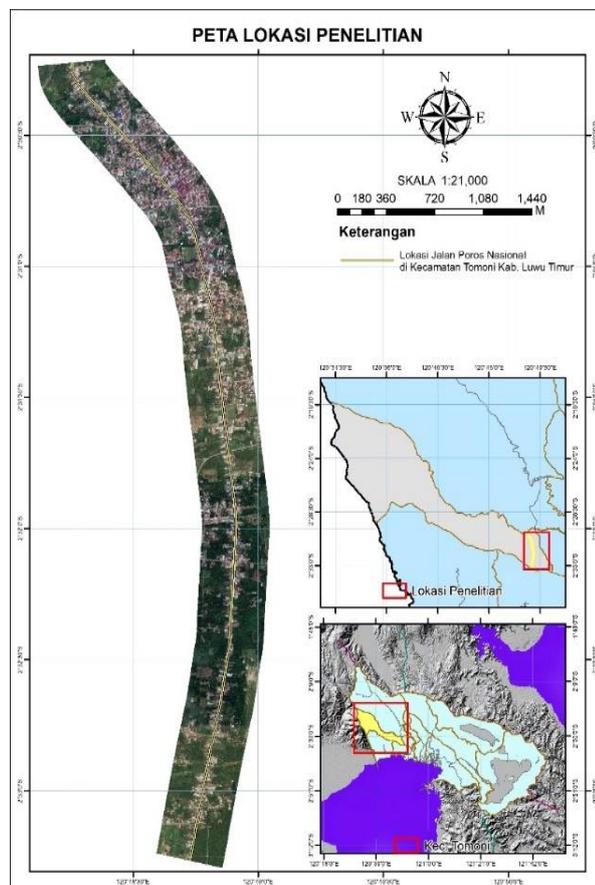
Data yang digunakan adalah data sekunder yang diperoleh dari institusi tertentu baik berupa laporan, bahan perkuliahan, penelitian yang linear serta penelitian lainnya. Adapun data yang digunakan meliputi:

1. Peta administrasi Kecamatan Tomoni;
2. Citra satelit lansat 8 OLI/TRIS tahun 2022;
3. Peta jaringan jalan di Kecamatan Tomoni;
4. Peta kondisi eksisting penggunaan lahan sepanjang Jalan Trans Sulawesi, Tomoni.

Teknik Pengolahan Data

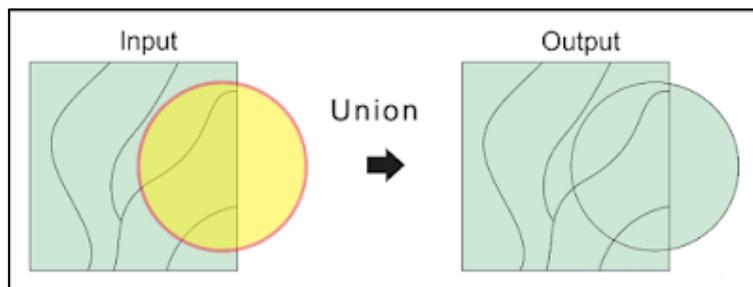
Teknik pengolahan data yang digunakan adalah identifikasi penggunaan lahan menggunakan Citra Satelit Lansat 8 OLI/TRIS Tahun 2022. Identifikasi tata letak bangunan Tahun 2022 dan Perda Kabupaten Luwu Timur Nomor 8 Tahun 2018 tentang Garis Sempadan. kemudian dilakukan analisis overlay. Analisis ini menggunakan dua layer, layer pertama merupakan hasil indentifikasi tata latak bangunan dan layer kedua merupakan Perda Kabupaten Luwu Timur Nomor 8 Tahun 2018 tentang Garis Sempadan.

Gambar 2. Peta Lokasi Penelitian



Jenis analisis *overlay* yang sesuai digunakan dalam penelitian ini menggunakan perintah *union* dimana digunakan untuk menggabungkan dua jenis *layer* yang terdapat potongan. Hasil analisis yang dihasilkan yakni fungsi spasial kedua *layer* tersebut, *layer* yang terdapat potongan merupakan indikasi ketidak sesuaian tata letak bangunan serta *layer* pertama yang tidak terdapat potongan mengindikasikan kesesuaian tata letak bangunan. Berikut merupakan gambarana analisis *overlay* dengan perintah *Union*:

Gambar 3. Gambaran Analisis Overlay pada Perintah Union



Sumber: Kahfi Na,2014 dalam Awad Tahun 2019

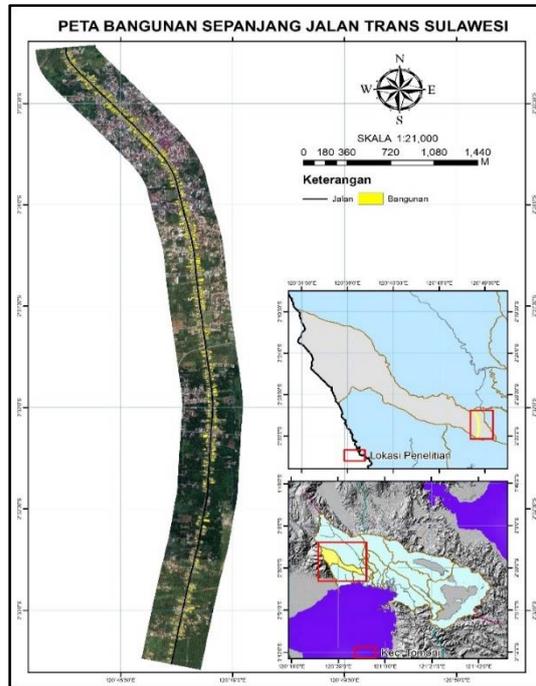
Web : Analisis Overlay Peta pada ArcGIS Terlengkap - Lapak GIS, 20/12/2022

Setelah *overlay* dengan perintah *union* diatas, kemudian dilakukan *calculator geometry* yang merupakan prosedur perhitungan otomatis pada aplikasi ArcGis 10.8, dari perhitungan ini kemudian dapat dilihat tata letak bangunan terhadap sempadan jalan. Hasil anslisis *overlay* ini menggambarkan kesesuaian tata letak bangunan terhadap Perda Kabupaten Luwu Timur Nomor 8 Tahun 2018 tentang Garis Sempadan.

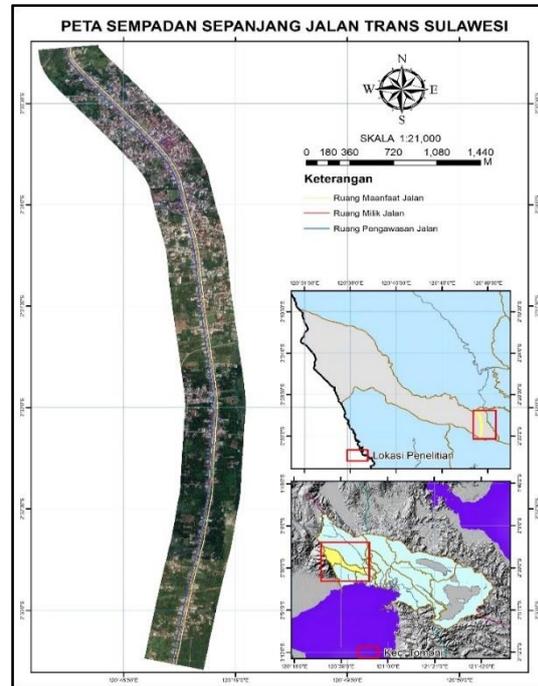
Pembahasan

Digitasi bangunan sebagai *layer 1* dilakukan dengan mengacu terhadap Citra Satelit Lansat 8 OLI/TRIS Tahun 2022 dengan menggunakan aplikasi ArcGis 10.8, yang diilustrasikan pada Gambar 4. Setelah identifikasi tata letak bangunan dengan menggunakan penginderaan jauh dan ArcGis, kemudian berikut ini merupakan hasil deliniasi daerah sempadan sesuai dalam Perda Kabupaten Luwu Timur Nomor 8 Tahun 2018 tentang Garis Sempadan jalan sebagai *layer 2*, yang dapat dilihat pada Gambar 5.

Gambar 4. Deliniasi Sempadan pada Jalan Trans Sulawesi Selatan, Tomoni

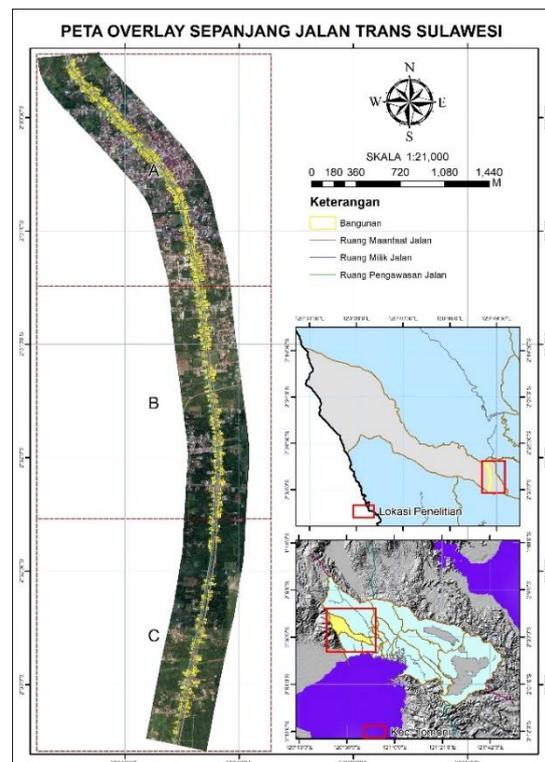


Gambar 5. Deliniasi Sempadan pada Jalan Trans Sulawesi Selatan, Tomoni



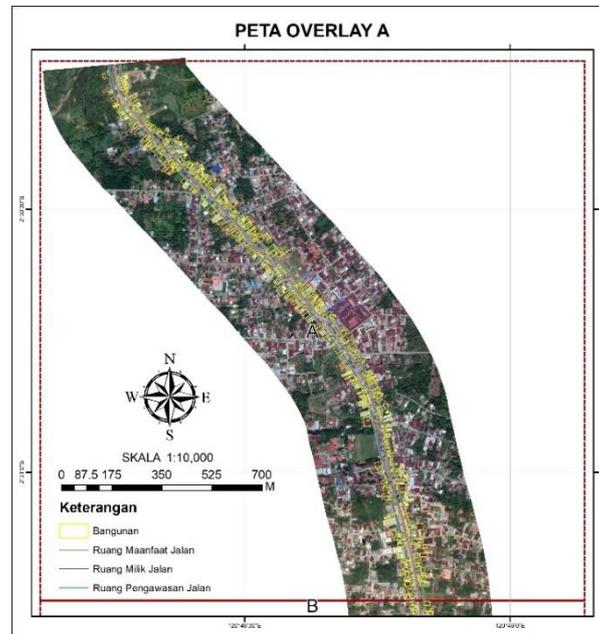
Identifikasi tata letak bangunan pada *layer 1* dan deliniasi sempadan jalan pada *layer 2* kemudian dianalisis *overlay* dengan perintah *union* dengan hasil seperti pada Gambar 6. Berdasarkan gambar tersebut, evaluasi tata letak bangunan dibagi menjadi tiga blok, yaitu blok A, blok B, dan blok C. masing-masing blok menunjukkan evaluasi tata letak bangunan dengan panjang 2 km. Adapun analisis masing-masing blok dijabarkan sebagai berikut.

Gambar 6. Hasil Evaluasi Tata Letak Bangunan terhadap Garis Sempadan Jalan



Blok A

Gambar 7. Hasil Evaluasi Tata Letak Bangunan terhadap Garis Sempadan Jalan pada Blok A



Dari Gambar 7 di atas diketahui luas tiap digitasi bangunan yang melanggar Perda Kabupaten Luwu Timur Nomor 8 Tahun 2018 tentang Garis Sempadan diuraikan sebagai berikut.

Tabel 2. Evaluasi Kesesuaian Tata Letak Bangunan terhadap Sempadan Jalan pada Blok A

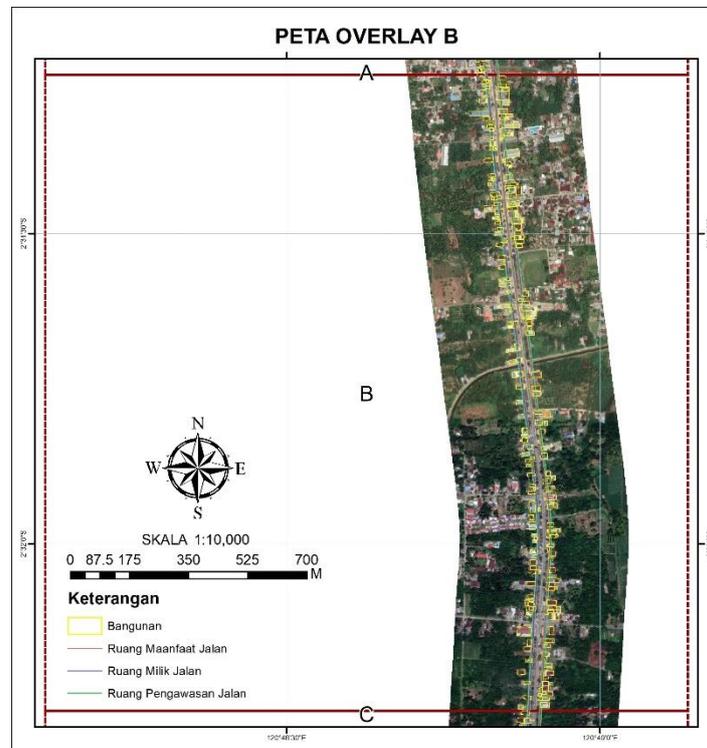
No.	Bagian Jalan	Tidak Sesuai (m ²)
1	Ruang Manfaat Jalan	12.737,85
2	Ruang Milik Jalan	4.198,47
3	Ruang Pengawasan Jalan	8.026,31
	Total	24.962,63

Sumber: Data diolah, 2023

Berdasarkan tabel tersebut, hasil evaluasi tata letak bangunan terhadap sempadan jalan pada Blok A menunjukkan ketidaksesuaian tata letak bangunan terluas adalah daerah ruang manfaat jalan, dengan luasan sebesar 12.737,85 m² atau 51,03% dari luas keseluruhan yang tidak sesuai dalam Blok A.

Blok B

Gambar 8. Hasil Evaluasi Tata Letak Bangunan terhadap Garis Sempadan Jalan pada Blok B



Dari Gambar 8 tersebut dapat diidentifikasi luas tiap digitasi bangunan yang melanggar Perda Kabupaten Luwu Timur Nomor 8 Tahun 2018 tentang Garis Sempadan, yang diuraikan sebagai berikut.

Tabel 3. Evaluasi Kesesuaian Tata Letak Bangunan terhadap Sempadan Jalan pada Blok B

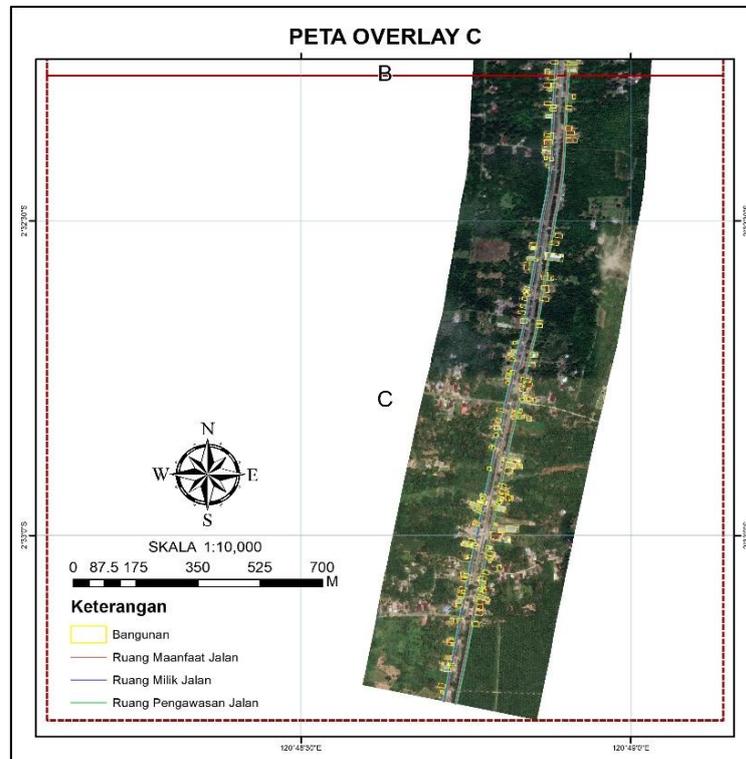
No.	Bagian Jalan	Tidak Sesuai (m ²)
1	Ruang Manfaat Jalan	5.174,42
2	Ruang Milik Jalan	1.992,42
3	Ruang Pengawasan Jalan	4.640,50
	Total	11.807,34

Sumber: Data diolah, 2023

Berdasarkan tabel di atas, hasil evaluasi tata letak bangunan terhadap sempadan jalan pada Blok B menunjukkan ketidaksesuaian tata letak bangunan terluas adalah daerah ruang manfaat jalan, dengan luasan sebesar 5.174,42 m² atau 43,82% dari luas keseluruhan yang tidak sesuai dalam Blok B.

Blok C

Gambar 9. Hasil Evaluasi Tata Letak Bangunan terhadap Garis Sempadan Jalan pada Blok C



Dari Gambar 9 di atas diketahui luas tiap digitasi bangunan yang melanggar Perda Kabupaten Luwu Timur Nomor 8 Tahun 2018 tentang Garis Sempadan diuraikan sebagai berikut.

Tabel 4. Evaluasi Kesesuaian Tata Letak Bangunan terhadap Sempadan Jalan pada Blok C

No.	Bagian Jalan	Tidak Sesuai (m ²)
1	Ruang Manfaat Jalan	1.420,42
2	Ruang Milik Jalan	716,28
3	Ruang Pengawasan Jalan	2.439,98
	Total	4.576,68

Sumber: Data diolah, 2023

Berdasarkan Tabel 4, hasil evaluasi tata letak bangunan terhadap sempadan jalan pada Blok C menunjukkan ketidaksesuaian tata letak bangunan terluas adalah daerah ruang pengawasan jalan, dengan luasan sebesar 2.439,98 m² atau 53,31% dari luas keseluruhan yang tidak sesuai dalam Blok C.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian tersebut di atas, evaluasi tata letak bangunan dengan Citra Satelit Lansat 8 OLI/TRIS Tahun 2022 menggunakan metode penginderaan jauh dan kesesuaiannya terhadap Perda Kabupaten Luwu Timur Nomor 8 Tahun 2018 tentang Garis Sempadan menunjukkan bahwa terdapat beberapa letak bangunan yang masih masuk ke dalam deliniasi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan dan ruang pengawasan jalan. Hasil evaluasi tata letak bangunan terhadap sempadan jalan menunjukkan adanya ketidaksesuaian tata letak bangunan dengan ruang manfaat jalan (rumaja) sebesar 19.332,69 m²; ketidaksesuaian tata letak bangunan dengan ruang milik jalan (rumija) sebesar 6.907,17 m²; dan ketidaksesuaian tata letak bangunan dengan ruang pengawasan jalan (ruwasja) sebesar 15.106,79 m². Adapun tata letak bangunan yang sudah sesuai dengan daerah bagian jalan ialah sebesar 112.641,21 m².

Daftar Pustaka

- Hadiyanti, H., Budiman, H., Dialog, B.L. (2018). Implementasi Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2013 tentang Garis Sempadan Jalan di Kabupaten Kuningan. *Jurnal Unifikasi: Jurnal Ilmu Hukum*. 5 (1), 1-9.
- Putranindya, E., Kahar, S., Wijaya, A.P. (2014). Evaluasi Tata Letak Bangunan terhadap Garis Sempadan Jalan di Kawasan *Central Bussiness District* Kota Semarang. *Jurnal Geodesi Undip*. 3 (2), 92-105.
- Peraturan Daerah Kabupaten Luwu Timur Nomor 5 Tahun 2012 sebagaimana telah diubah dengan Perda Nomor 8 Tahun 2018 tentang Garis Sempadan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.
- Ruwaidah, E. (2019). Kajian mengenai Garis Sempadan Bangunan Koridor Jalan Dr. Sudjono-Jalan Arya Banjar Getas. *Jurnal Sangkareang Mataram*. 5 (3), 71-79.
- Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
- Viasari, L., Osly, P.J., (2019). Analisis Garis Sempadan Bangunan (Studi Kasus Jalan Raya Pajajaran Kota Bogor). *Jurnal Infrastruktur*. 3 (2), 71-80.