

TIDAK BERFUNGSIONYA JALUR LAMBAT PADA KORIDOR JL. IR SUKARNO SOLO BARU

Djoko Pratikto

Abstrak

Hasil Penelitian dengan judul Analisis Pertumbuhan dan Perkembangan Tata Bangunan pada Koridor Jl.Ir.Soekarno Solo Baru menemukan beberapa permasalahan yang timbul akibat pertumbuhan dan perkembangan tata bangunan di koridor Jl.Ir Soekarno Solo Baru diluar tata bangunan yang menjadi topik penelitian. Salah satu permasalahan tersebut adalah tidak berfungsinya jalur lambat pada koridor Jl.Ir.Soekarno Solo Baru.

Jalur Jl.Ir.Soekarno yang dulu bernama Jl.Raya Solo Permai yang berada di kawasan kota Solo Baru didesain sedemikian rupa dengan tujuan untuk memberikan pelayanan kepada pengguna jalan yaitu para pengendara kendaraan dan arus lalu lintas kendaraan agar berjalan secara teratur, lancar, tertib dan aman, dengan memisahkan kendaraan cepat atau kendaraan bermotor mempunyai jalur terpisah dengan jalur untuk kendaraan tidak bermotor. Namun dalam perkembangannya (dari pengamatan pada penelitian ini) jalur lambat praktis tidak berfungsi akibat ketidak disiplin para pemakai jalan, pemilik lahan/bangunan dengan memanfaatkan jalur lambat ini untuk kepentingan bisnisnya atau kepentingan pribadinya. Permasalahan yang lain dengan tidak berfungsinya jalur lambat ini mengundang para pedagang kaki lama yang menjajakan dagangannya di jalur lambat ini.

Penelitian dengan judul Analisis Pertumbuhan dan Perkembangan Tata Bangunan pada Koridor Jl.Ir.Soekarno Solo Baru ini akan memberikan penyelesaian masalah yang terjadi baik yang terkait dengan tata bangunan maupun penyelesaian masalah yang terkait dengan jalur lambat ini.

Kata kunci : Fungsi jalur lambat

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Terbentuknya kawasan Solo Baru yang berlokasi di wilayah Kecamatan Grogol Kabupaten Sukoharjo, tepatnya di perbatasan antara Kota Surakarta dan Kabupaten Sukoharjo, diawali dengan pembangunan lingkungan pemukiman yang berada di kawasan tersebut. Pembangunan pemukiman ini dibarengi dengan pembangunan infra struktur terutama jalan akses yang membelah kawasan ini yang cukup lebar yang saat itu merupakan

Jalan raya Solo Baru yang berfungsi sebagai jalan antar kota dan antar propinsi. Jalan tersebut sekarang bernama Jalan Ir.Soekarno yang telah diresmikan penggunaannya oleh Bupati Sukoharjo pada bulan Januari 2013 yang lalu. Dengan dibangunnya jalan protokol ini maka kawasan pemukiman bertambah besar dari segi luasan/area dan jumlah penghuninya. Perkembangan luas area dan jumlah penghuni pemukiman menjadi besar. Lingkungan pemukiman yang besar

dan luas ini mestinya membutuhkan fasilitas pelayanan sebagai penunjang dalam kehidupan mereka. Munculah fasilitas pelayanan pendidikan, ekonomi perdagangan, Stasiun Pengisi Bahan Bakar Umum (SPBU), deretan Ruko sehingga kawasan ini berubah menjadi kawasan bisnis.

Perkembangan kawasan bisnis Solo Baru tak terbendung. Kawasan yang dibangun sejak tahun 1980-an ini terus melesat. Tak tanggung-tanggung, pengembangan kawasan ini telah merambah ke empat desa di Kecamatan Grogol, Sukoharjo. Bangunan rumah toko (ruko), pertokoan bertingkat (*mall*) dan besar (*super market*) dan hotel pencakar langit menghiasi jalanan utama di kota Satelit ini (*Solo Pos*, Sabtu 16 Maret 2013). Saat ini kawasan ini sedang giat-giatnya pelaksanaan pembangunan pusat perdagangan moderen dan rumah sakit, serta hotel dengan skala besar. Namun perlu diketahui, bahwa kawasan Solo Baru ini berada di empat desa di wilayah Kecamatan Grogol yaitu desa Langenharjo, desa Gedangan, desa Madegondo dan desa Kwarasan yang juga sudah ada lingkungan pemukiman lama dalam bentuk lingkungan pemukiman pedesaan yang masih asli. Mau tidak mau lingkungan juga kena dampaknya terutama lingkungan lama ini berkembang dari lingkungan pedesaan menjadi lingkungan perkotaan. Perubahan fisik nampak pada lingkungan ini dengan mencoba penyesuaian penampilan bangunan dengan kawasan kota di Solo Baru ini. Bagi masyarakat yang mampu akan merubah penampilan bangunannya dengan tampilan yang moderen, bagi yang tidak mampu

terpaksa harus menjual tanah miliknya dengan harga yang cukup tinggi dan menyingkir ke daerah yang lain. Perubahan fisik lingkungan terutama nampak pada lingkungan lama yang berada dipinggir jalan protokol termasuk Jl.Ir,Soekarno.

Jalan Ir.Soekarno yang membentang dari bundaran Tanjung Anom dari arah kota Surakarta sampai ke Jembatan Bacem sepanjang +/- 3 km (dulunya bernama Jl.Raya Solo Permai) yang berada di kawasan kota baru Solo Baru didesain atau direncanakan untuk melayani arus lalu lintas dari dan ke arah Solo Baru, dan jalur ini merupakan jalur utama yang membelah kawasan Solo Baru. Dalam struktur jalan, maka desain jalan ini dibagi menjadi beberapa jalur yang memisahkan jalur lambat untuk kendaraan tidak bermotor dan jalur cepat untuk kendaraan bermotor. Namun dalam perkembangannya jalur cepat dapat berfungsi dengan baik sedangkan jalur lambat tidak berfungsi bahkan dapat dikatakan berubah fungsi sebagai tempat mangkal pedagang kaki lima atau dimanfaatkan para pemilik bangunan yang ada dipinggir jalan untuk kepentingan pribadinya (misalnya untuk *carport* atau perluasan tempat tinggalnya).

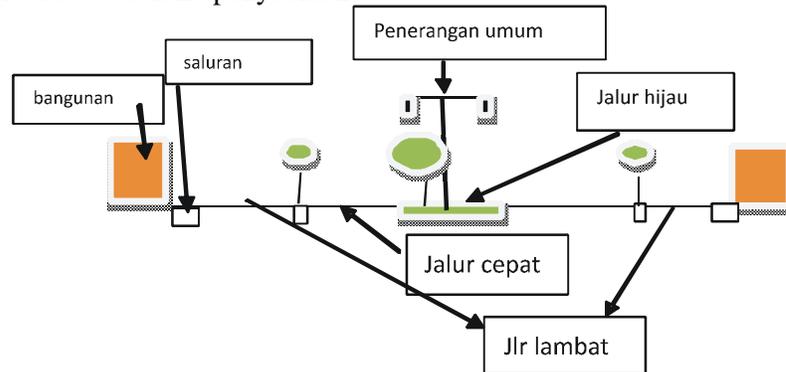
Salah satu permasalahannya yang timbul dalam penataan tata bangunan di koridor Jl.Ir.Soekarno terkait dengan tidak berfungsinya jalur lambat ini. Tulisan ini akan mengkaji tentang penyebab tidak berfungsinya jalur lambat di Koridor Jl.Ir Soekarno serta usulan pemecahannya dengan mengambil contoh kasus di *secsion* desa Ngasinan.

1.2. Permasalahan.

Seperti yang telah dijelaskan dalam latar belakang masalah, perkembangan kawasan kota Solo Baru terutama yang berada di pusat kotanya yaitu sekitar bundaran patung Pandawa ke arah utara sampai pada seputar bangunan Hartono Mall begitu sangat pesat. Perkembangan baik fisik kota /bangunan dan sarana prasarana maupun perkembangan kegiatan bisnisnya merupakan *magnet* yang sangat kuat untuk mempengaruhi daerah *hinterlandnya* untuk mengimbangi apa yang sudah terjadi di pusat kotanya

Salah satu yang perlu disiapkan dalam mengimbangi perkembangan kota tersebut adalah penyediaan

fasilitas infra struktur yaitu berupa jalur jalan yang cukup representatif untuk akses utama keluar masuk ke kawasan kota Solo Baru yang sudah disiapkan oleh investor sejak awal sebelum kawasan Solo Baru ini berkembang. Fasilitas ini adalah berupa jalur jalan utama untuk akses keluar masuk kawasan kota Solo Baru dengan lebar 36 m dengan pemisahan jalur menjadi 2(dua) arah jalan jalur cepat untuk kendaraan bermotor dengan masing-masing lebar 10 m, jalan dengan lebar masing 3 m ditepi kanan kiri jalan jalur lambat 2 arah serta ditengah merupakan jalur hijau dengan lebar 10 m.



Gambar 1.
Struktur Jalan Utama/Jl.Ir Soekarno kota Solo Baru.

Permasalahan yang muncul adalah bahwa jalur lambat ini kenyataannya sudah berfungsi akibat dari beberapa faktor yang akan dikaji dalam tulisan ini.

2. LANDASAN TEORI

2.1. Definisi Kota

Istilah “kota” secara arsitektural masih banyak aspek yang

perlu diperhatikan dan masing-masing aspek berbeda dari satu daerah ke daerah lain. Oleh karena itu sudah banyak orang mencoba mendefinisikan “kota”. Tetapi menurut Amos Rapoport, sebagian definisi yang sudah sering disebutkan dan digolongkan sebagai definisi “klasik” bersifat etnosentris,

yang berdasarkan pada kota Barat moderen yaitu :

Sebuah kota adalah suatu permukiman yang relatif besar, padat dan permanen, terdiri dari kelompok individu-individu yang heterogeen dari segi sosial.

2.2. Kriteria Kota

Amost Rapoport mengutip Jorge F. Hardoy yang menggunakan 10 (sepuluh) kriteria secara lebih spesifik untuk merumuskan kota sebagai berikut :

1. Ukuran dan jumlah penduduknya yang besar terhadap massa dan tempat.
2. Bersifat permanen.
3. Kepadatan minimum terhadap massa dan tempat.
4. Struktur dan tata ruang perkotaan seperti yang ditunjukkan oleh jalur jalan dan ruang-ruang perkotaan yang nyata.
5. Tempat dimana masyarakat tinggal dan bekerja.
6. Fungsi perkotaan minimum yang diperinci, meliputi sebuah pasar, sebuah pusat administrasi atau pemerintahan, sebuah pusat militer, sebuah pusat keagamaan, atau sebuah pusat aktivitas intelektual bersama dengan kelembagaan bersama.
7. Heterogeenitas dan perbedaan yang bersifat herakis pada masyarakat.
8. Pusat ekonomi perkotaan yang menghubungkan sebuah daerah per-tanian

di pinggiran kota dan memproses bahan mentah untuk pemasaran yang lebih luas.

9. Pusat pelayanan (service) bagi daerah-daerah lingkungan setempat.
10. Pusat penyebaran memiliki suatu falsafah hidup perkotaan pada massa dan tempat.

2.3. Pola Jalan dalam Kota

2.3.1. Fungsi Jalan.

Berdasarkan fungsinya jalan dalam kota dibagi dalam :

- a. Jalur Utama, yaitu pola jalan yang ada didalam suatu kota yang berfungsi untuk akses utama masuk dan keluar dalam kota.
- b. Jalur Lingkar Kota (Ring Road), yang terdiri dari jalur lingkar dalam (inner ring road) adalah sebuah dalam kota yang berfungsi sebagai penghubungan antar kawasan yang ada didalam kota tersebut, sedangkan jalur lingkar luar (outher ring road) adalah sebuah jalan yang berada dipinggiran kota dan merupakan jalur lintas antar kota.
- c. Jalan Antar Lingkungan, adalah sebuah jalan yang berfungsi sebagai penghubung antar lingkungan yang ada didalam kota.
- d. Jalan Lingkungan, adalah suatu jalan yang ada didalam lingkungan yang ada dalam suatu kota biasanya berada pada lingkungan pemukiman.

2.3.2. Pemisahan jalur jalan.

Pemisahan jalur jalan dimaksud untuk peruntukaan jalan bagi kendaraan khusus untu alasan kelancaran dan keamanan lalu lintas kendaraan..

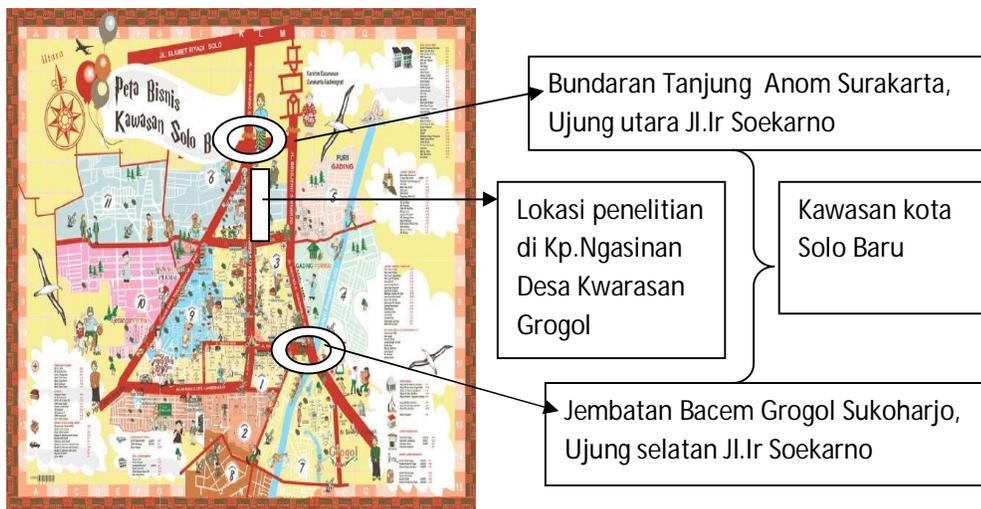
- a. Jalur Bebas Hambatan, adalah jalur jalan yang biasa disebut dengan nama jalan TOL merupakan jalur bebas hambatan yang dikhususkan untuk kendaran bermotor beroda 4 atau lebih, kecepatan kendaraan cukup tinggi minimal 80 Km/jam.
- b. Jalur Cepat untuk kendaraan bermotor, yaitu jalur jalan khusus untuk kendaraan bermotor.
- c. Jalur Lambat yaitu jalur jalan khusus untuk kendaraan tidak bermotor

- d. Jalur kendaraan Campuran yaitu jalur jalan yang diperuntukkan untuk segala jenis kendaraan.

3. TINJAUAN TERHADAP JL.IR.SOEKARNO (Existing data)

3.1. Lokasi Jl. Ir. Soekarno Solo Baru.

Jalan Ir. Soekarno adalah sebuah jalan akses masuk utama ke kota Solo Baru yang membentang dari Tanjung Anom (Surakarta) kearah selatan membelah kota baru Solo Baru dan berakhir di jembatan Bacem (Sukoharjo) sepanjang kurang lebih 3,5 Km.



Gambar 2.
Peta Solo Baru

Ada 3 (tiga) kawasan di Jalan.Ir. Soekarno ini yang berkembang baik secara fisik bangunan maupun fungsi kawasan sebagai daerah bisnis di Solo Baru :

1. Kawasan dari jembatan Bacem sampai bundaran

Patung Pandawa merupakan deretan Ruko yang berkembang menjadi daerah perdagangan (*shopping street*).

2. Kawasan dari bundaran Patung Pandawa ke utara

sampai kawasan pusat bisnis yang didominasi oleh pusat perbelanjaan (*mall*), perhotelan, *show room* mobil kantor lembaga keuangan serta hotel.

3. Kawasan daerah Ngasinan Desa Kwarasan yang berkembang menjadi daerah perdagangan / *shopping street*, yang perkembangannya secara alamiah tanpa di tata seperti yang ada di Solo Baru.

Kawasan inilah yang menjadi obyek peneliti dalam tema penelitian Analisis Perkembangan dan Pertumbuhan Tata Bangunan di Koridor Jl.Ir.Soekarno.

3.1.1. Kondisi secara umum

Kondisi secara umum jalur koridor Ir.Soekarno yang membentang dari bundaran patung Ir.Soekarno di Tanjung Anom sampai ke perempatan *Show Room* Mobil Izusu, sebagai lokasi penelitian adalah merupakan Jalur masuk utama ke kota Solo Baru, Jalur ini mempunyai panjang kurang lebih sepanjang 1/2 Km, Arus lalu lintas dibagi menjadi dua arah yang dipisahkan oleh *boulevard* yang berfungsi sebagai jalur hijau/ruang terbuka atau taman kota. Lebar jalan keseluruhan adalah 36 m yang dibagi menjadi dua jalur cepat dua arah selebar masing-masing 8m boulevard 10 m kemudian dua jalur lambat kanan kiri masing-masing 3,5 m serta pedestrian 1,5 m, jadi total lebar jalan 36 m. Saat ini jalur ini berkembang secara alamiah sehingga belum ada peraturan penataan bangunan secara baik. Masih banyak bangunan yang

kumuh yang oleh pemiliknya belum dibangun. Pada saat penelitian ini dilaksanakan banyak beberapa lokasi/tapak yang melakukan kegiatan pembangunan. Fungsi bangunan di koridor Jl.Ir.Soekarno (lokasi penelitian) didominasi oleh pertokoan, kemudian disusul oleh warung makan/restoran dan banyak bertebaran Pedagang Kaki Lima (PKL) yang memanfaatkan jalur lambat untuk tempat dagang mereka dengan mendirikan tenda-tenda semi permanen, para PKL ini berdagang baik siang hari maupun malam hari. Fungsi jalan ini juga sebagai jalur transportasi antar kota yang berasal dari Wonogiri/Sukoharjo dan sekitarnya menuju ke arah kota Solo (merupakan jalur masuk kota Solo). Terkait kondisi jalur lambat disamping dimanfaatkan oleh para Pedagang Kaki Lima (PKL) juga oleh pemilik toko dimanfaatkan untuk car port/garasi. Karena dianggap bahwa jalur lambat ini sudah tidak berfungsi..

Kondisi arus lalu lintas cukup padat terutama pada jam-jam sibuk (pagi berangkat sekolah, berangkat kerja/kekantor), Jenis kendaraan yang lewat mulai dari kendaraan tidak bermotor sepeda dan becak, kendaraan bermotor roda dua sampai mobil, truk dan bus.

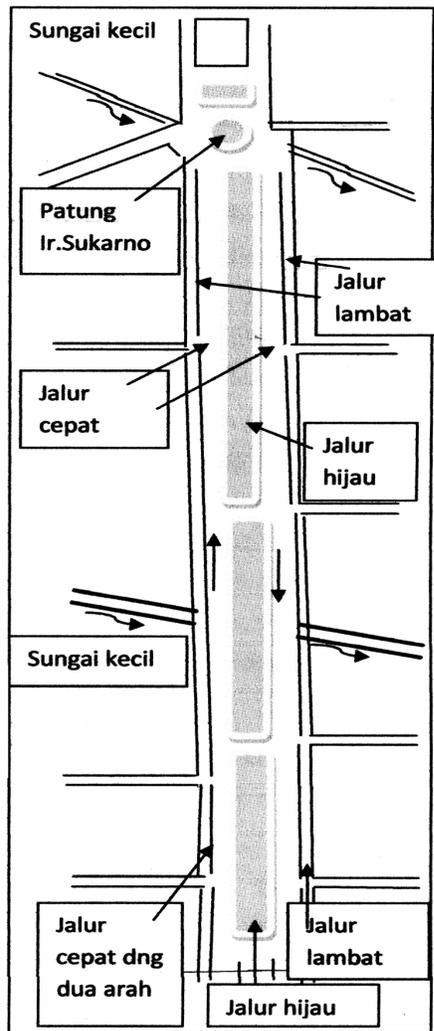
Jalur ini juga merupakan jalur angkutan mulai dari angkota, bus kota, bus antar kota sampai bus antar propinsi.

3.1.2. Kondisi struktur jalan dan utilitas lingkungan.

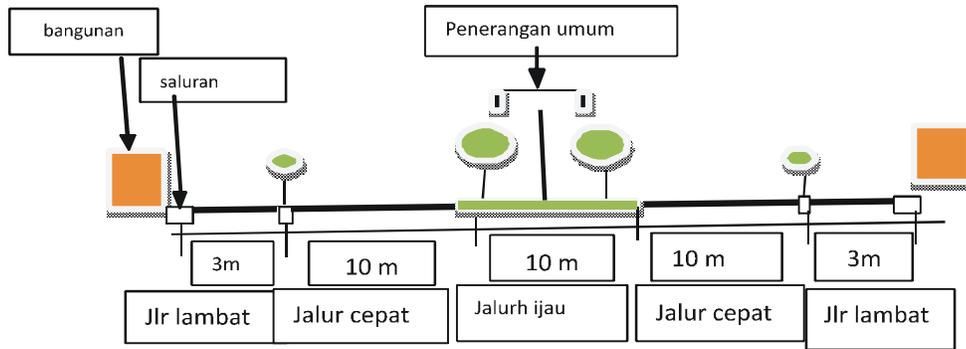
Kondisi struktur jalan Ir.Soekarno pada *section* Desa Ngasinan menggunakan struktur dari

aspal untuk jalur lalu lintas cepat, Sedangkan untuk jalur lambat menggunakan *paving blok*. Jalan dibagi menjadi 9 elemen jalur jalan yaitu jalur *trottoir* lebar 1,5 m berada di kanan kiri jalan/tmur dan barat, jalur lambat dengan lebar 3m ini juga berada di timur dan barat, kemudian jalur lalu lintas cepat dengan aspal dan ada di jalur barat/keluar dari Solo Baru serta jalur timur/masuk ke Solo baru dan

masing- masing dengan lebar 10 m dan ditengah 2 jalur ini membentang jalur hijau selebar 7 m, jadi lebar total jalan adalah 36 m sedangkan panjang jalan 500 m



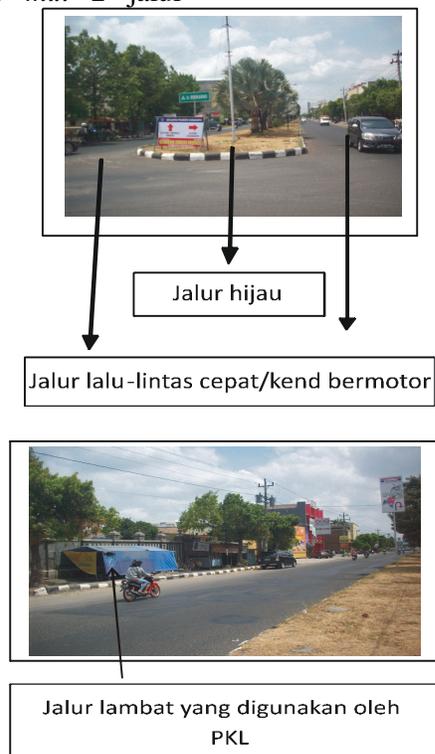
Gambar 3.
Struktur Jl. Ir. Sukarno



Gambar 4.
Potongan Melintang Jl. Ir. Soekarno Solo Baru

Utilitas lingkungan meliputi jaringan listrik serta penerangan umum yang berada di tengah jalur hijau. Saluran pembuangan air kotor berada dibawah jalur lambat dan dibuang atau mengalir ke Sungai kecil yang ada disebelah utara. Kondisi koridor jl.Ir Soekarno masih cukup baik dengan lebar jalan 36 m yang dibagi menjadi 2 jalur utama/cepat 2 arah, dng struktur jalan dari aspal *hot mix* 2 jalur

lambat dikanan dan kiri jalan namun jalur lambat ini sudah tidak berfungsi atau berubah fungsi yang digunakan oleh para pedagang kaki lima, atau perluasan untuk menmpatkan barang dagangannya bagi toko yang ada dibelakangnya, bahkan ada yang difungsikan sebagai garasi, sedangkan jalur tengah untuk jalur hijau/taman, di beberapa tempat taman tidak terawat.



Gambar . Kondisi Jl. Ir Soekarno

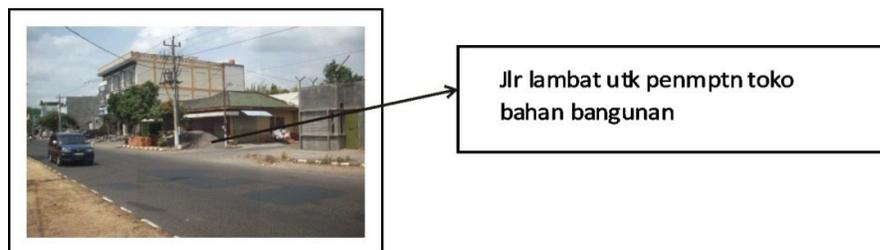
3.1.4. Keberadaan pedagang kaki lima (PKL) di Jalur Lambat.

Pedagang kakai lima (PKL) yang berada sepanjang koridor Jl.Ir.Soekarno pada waktu siang hari tidak begitu banyak, sangat akan kelihatan menonjol pada waktu malam hari. Jenis dagangan yang diajakan oleh PKL ini terutama adalah perdagangan makan ataupun minuman seperti warung makan

Ayam Goreng, pedagang susu segar, pedagang angkringan. Para PKL ini menempati jalur lambat disepanjang kanan kiri jalan sehinggat jalur lambat ini tidak dapat difungsikan untuk jalur lalu lintas kendaraan lambat (tidak bermotor). Kondisi bangunannya adalah dari bahan bangunan temporer atau tenda-tenda kumuh serta berdiri secara tidak teratur.



Gambar 6. Bangunan PKL di Jalur Lambat Jl. Ir Soekarno



Gambar 7. Salah satu toko bangunan yang menggunakan jalur lambat untuk memajang barang dagangannya.



Pembatas jalur yang hilang
yg dimanfaatkan utk parkir

Gambar 8. Pembatas jalur lambat dan jalur cepat sengaja dihilangkan oleh pemilik bangunan



Gambar 9. Toko Variasi mobil yang pajangan dagangannya menutup jalur lambat

3.1.5. Kondisi arus lalu-lintas.

Kondisi arus lalu lintas pada jalur cepat di kedua tidak begitu padat

pada bahkan pada jam tertentu antara jam 10.000- jam 12.00 cukup lengang, jumlah kendaraan tidak bermotor sangat sedikit sekali



Arus lalu lintas tdk padat, kendaraan tdk bermotor sangat sedikit, hanya pd jam puncak kegiatan lalu lintas jadi padat



Gambar 10. Situasi arus lalu lintas di Jl.Ir. Soekarno.

Namun pada jam-jam puncak kegiatan (peak hour) yaitu pada saat jam berangkat dan jam pulang sekolah/bekerja lalu lintas menjadi padat

4. FAKTOR PENYEBAB TIDAK BERFUNGSIONYA JALUR LAMBAT.

Seperti yang telah dijelaskan diatas bahwa jalur lambat pada Koridor Jl.Ir.Soekarno untuk menyediakan para pengguna jalan khusus untuk kendaraan tidak bermotor (sepeda, becak, bendi /dokar, gerobak dll) agar keamanan, kelancaran akan terjaga baik pengguna jalan jalur lambat ini maupun pengguna kendaraan lain di jalur cepat yang terpisah dengan jalur lambat. Namun dalam kenyataannya banyak para pengguna jalur lambat ini enggan untuk memanfaatkan jalur lambat untuk berkendara.

Dari hasil pengamatan dalam penelitian ini ditemukan beberapa hal yang menyebabkan paran pengguna jalur lambat (kendaraan tidak bermotor) enggan atau tidak mau menggunakan jalur lambat

untuk melintas dari beberapa faktor yang menyebabkan tidak berfungsinya jalur lambat di jalan Jl. Ir.Soekarno Solo Baru yaitu :

1. Demensi Jalur Lambat

Menurut data yang diperoleh dari laapangan demensi jalan untuk jalur ini adalah 3 meter, demensi selebar ini sebetulnya cukup untuk kendaraan sepeda dan becak, akan tetapi tidak cukup untuk kendaraan angkutan tradisional seperti dokar/andong atau gerobak sapi, sehingga untuk kendaraan tradisional ini akan memilih jalur cepat.

2. Material Jalan.

Material jalan untuk jalur lambat di jalan ini menggunakan bahan paving blok balok (segi empat). Bhan paving blok ini kurang nyaman bagi pengendara sepeda/becak karena permukaannya tidak halus atau rata.

3. Kondisi jalan yang rusak

Banyak kondisi jalur lambat ini yang rusak atau berganti material oleh ulah pemilik bangunan didepannya.



Gambar 11.
Bahan material untuk jalur lambat



Gambar 12 . Perubahan bahan material dan merusakkan pada jalur lambat.

4. Keberadaan Pedagang Kaki Lima (PKL) di Jalur Lambat.

Pedagang kakai lima (PKL) yang berada sepanjang koridor Jl.Ir.Soekarno pada waktu siang hari tidak begitu banyak, akan sangat kelihatan menonjol pada waktu malam hari. Jenis dagangan yang diajakan oleh PKL ini terutama adalah perdagangan makan ataupun minuman seperti warung makan Ayam Goreng,

pedagang susu segar, pedagang angkringan. Para PKL ini menempati jalur lambat disepanjang kanan kiri jalan sehingga jalur lambat ini tidak dapat difungsikan untuk jalur lalu lintas kendaraan lambat (tidak bermotor). Kondisi bangunannya adalac dari bahan bangunan temporer atau tenda-tenda kumuh serta berdiri secara tidak teratur.





Pedagang martabak di malam hari dengan menggunakan gerobak untuk bergagang dan bangunan emplek -emplek

Gambar 13.
Bangunan PKL di Jalur lambat

5. Penempatan barang dagangan dan perluasan halaman oleh pemilik bangunan.

Banyak para pemilik bangunan dipinggir jalan (toko, kantor,

warung makan), yang memanfaatkan jalur lambat ini untuk penempatan barang dagangannya, atau perluasan halaman, bahkan digunakan untuk car pot atau parkir.



Penempatan pasir dan batu bata di jalur lambat oleh pemilik toko bahan bangunan

Gambar 14.
Toko Bahan Bangunan



Rumah penduduk yang memperluas bangunan tempat tinggalnya di jalur lambat

Gambar 15 .
Perluasan bangunan yang menjorok ke jalur lambat



Restourant yang memperluas halamannya ke jalur lambat untuk parkir mobil pengunjungnya

Gambar 16.
Perluasan halaman di Jalur lambat untuk parker

5. KESIMPULAN DAN USULAN PERENCANAAN

5.1. Kesimpulan,

Ada beberapa faktor yang mengakibatkan tidak berfungsinya jalur lambat di Koridor Jl.Ir.Soekarno yaitu :

1. Ketidak nyamanan bagi pengguna jalur lambat ini akibat bahan lapisan jalan menggunakan *paving blok* yang tidak rata sehingga pengguna jalur lambat ini lebih senang melalui jalur cepat yang lebih mulus dan lebar.
2. Volume penggunaan jalur ini (kendaraan tidak bermotor) tidak signifikan atau sangat sedikit sekali.
3. Jalur lambat dimanfaatkan oleh para Pedagang Kaki Lima (PKL) menmpati jalur ini untuk berdagang terutama PKL kuliner.
4. Begitu juga para pemilik bangunan dipinggir jalur ini menggunakan jalur lambat untuk, perluasan barang dagangannya, untuk parkir kendaraan pengunjung yang menghambat alur lalu lintas di jalur lambat ini.

5.2. Usulan Perencanaan.

5.2.1. Dasar Pertimbangan

Dengan kondisi jalur lambat seperti sekarang ini maka perlu penataan jalur lambat secara keseluruhan yang dapat memberikan manfaat bagi pengguna jalan, pedagang kaki lima, dan masyarakat sekitarnya yang dapat membuat suasana jalan yang lebih asri, aman berkendara dan bebas untuk berdagang yaitu dengan menata jalur secara keseluruhan baik jalur lambat, jalur cepat, jalur hijau maupun penempatan PKL serta parkir dengan pertimbangan :

1. Kendaraan pengguna jalur lambat (kendaraan tidak bermotor) tidak terlalu banyak yang lewat jalan ini.
2. Lebar jalan yang cukup memadai untuk ditata sehingga masing-masing elemen dapat berfungsi dengan baik.
3. Jalur lambat difungsikan sebagai area bagi para pejalan kaki dan pengendara sepeda yang dipadukan dengan penempatan PKL dan parkir yang didasin sedemikian baik agar masing-masing fungsi tidak saling terganggu bahkan mendukung.

5.2.2. Konsep perencanaan jalur jalan , jalur hijau, jalur lambat dan PKL.

Lebar jalan keseluruhan adalah 36 m' dibagi dalam 2 jalur cepat masing-masing 8 m (16 m'), jalur hijau ditengah selebar 5 m' dan 2 jalur lambat dikanan –kiri jalan lebar 5m dan *trotoir* masing-masing 2,5 m.

Kondisi seperti ini untuk jalur cepat tidak ada permasalahan yang timbul, untuk jalur hijau juga tidak permasalahan yang berarti hanya masalah perawatan saja yang perlu ditingkatkan. Untuk Parkir dipinggir jalan sementara waktu ini belum mengganggu arus lalu lintas, namun dikhawatir dalam 5 (lima) tahun mendatang perlu dikaji lebih dalam lagi.

Permasalahan yang timbul adalah tidak berfungsinya jalur lambat karena beberapa tempat digunakan oleh para pedagang meluaskan barang dagangannya, dan juga jalur lambat ini dimanfaatkan oleh pedagang kaki lima.

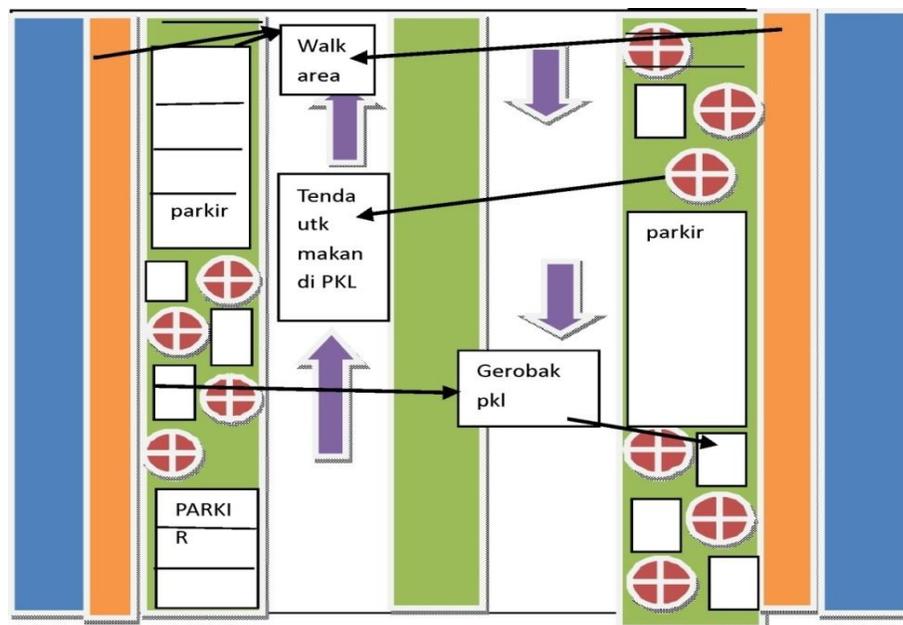
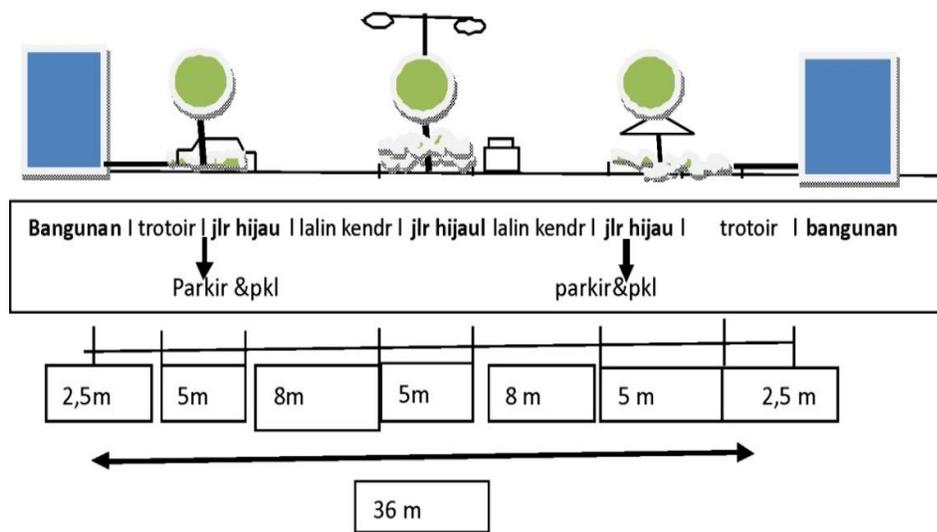
Dengan kondisi demikian usulan yang dilakukan adalah :

- a. Merubah dimensi jalan dengan menyesuaikan dengan fungsi jalur.
- b. Merubah jalur lambat sebagai walk area/city walk yang hanya dipergunakan untuk pejalan kaki dan pengendara sepeda, sedangkan kalau ada becak diberikan di jalur cepat tapi sisi paling kiri.

- c. Area parkir ditempatkan pada *walk area* dengan berselang seling dengan area PKL.
- d. Alternatif lain dengan menempatkan para PKL ini pada lokasi khusus (di bekas pangkalan menjadi area PKL dan kantong parkir pada sisi jalan sebelah barat, dan tanah kosong dipinggir sungai kecil untuk sisi jalan sebelah timur
- e. Trotoir langsung ditempatkan didepan bangunan yang berfungsi untuk *walk area* dengan lebar kurang lebih 2,5 m, Konsep desain ini hanya merupakan konsep pra desain yang masih ada kemungkinan pengembangan yang lebih detail lagi dengan membuat *Detail Engineering Design (DED)*

Pada konsep penataan jalur lambat ini pedagang kakilima (PKL) di buatkan sebuah gerobak yang didesain secara baik dan gerobak ini tidak permanen, sehingga dapat dipindahkan setiap saat. Tentunya dalam penataan ini juga dipikirkan tentang sarana utilitasnya seperti pengadaan air bersih dengan membuat titik –titik sumur untuk keperluan PKL, saluran sanitasi untuk pembuangan air kotor, sehingga lokasi ini akan selalu dapat dibersihkan.

Gambaran umum konsep desain penataan jalur Jl.Ir Soekarno dapat dilihat dibawah ini :



Gambar 17.
Konsep Penataan Jalur Lambat Koridor Jl.Ir.Soekarno

6. DAFTAR PUSTAKA

Anthony J.Catenese and James C, Snyder, 1988 *Urban Planning*, Mc Grew Hill Inc, New York

Arthur B, Gallion and Gorge Stemlieb, 1994, *America's Housing Prospect and Problem*, Centre for Urban Policy Research, Rutgers

- University, New Brunswick, New Jersey.
- Bruce Stokes, Housing Committee of The American Institute of Architects, 1982, *Housing for a Maturing Population*, Urban Land Institute, Washington DC
- Budiharjo, Eko, 1986, *Arsitektur dan Kota di Indonesia*, Alumni Bandung
- Budiharjo, Eko, 1998 *Percikan Masalah Arsitektur, Perumahan, Perkotaan*, Gajah Mada University Press.
- Budiharjo, Eko, 1984, *Sejumlah Masalah Permukiman Kota*, Alumni Bandung
- Djoko Pratikto, 2008, *Laporan Penelitian dengan Judul : Studi Perencanaan Rencana Teknis Ruang Kawasan (RTRK) Kecamatan Galur Kabupaten Kulon Progo*, FT UTP Surakarta,
- Edward, T, White, 1985, *Analisa Tapak*, Intermatra Bandung .
- Handinoto, 2010, *Arsitektur dan Kota-Kota di Jawa pada Masa Kolonial*, Surabaya
- Kartiko, Drs, Dkk, 1998, *Sekilas Sejarah Perjuangan Solo Baru Kota Mandiri*, Cipta Sarana Megah Utama, Surakarta

Biodata Penulis :

Djoko Pratikto, Tempat/tgl lahir di Surakarta, 31 Mei 1953. S1 – Jurusan Arsitektur FT UNDIP, S2 - Magister Teknik, Prodi Manajemen Konstruksi, Program Pasca Sarjana Universitas Atma Jaya Yogyakarta. Dosen PNS Kopertis Wil VI Jateng Dpk UTP Surakarta. Pengampu Mata Kuliah, Utilitas, Teknologi Pembangunan I, Paranc. Ars 3. Manajemen Konstruksi, Etika Keprofesional Arsitektur