TUGAS AKHIR

PENATAAN PASAR PALUR
DENGAN STUDI KASUS SEBAGAI PUSAT PERDAGANGAN DAN TRANSPORTASI

LANDASAN KONSEPSUAL
PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

DISUSUN OLEH :

ARRY KOESTINI
91 340 037

JURUSAN TEKNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA

1996

TUGAS AKHIR

PENATAAN PASAR PALUR

DENGAN STUDI KASUS SEBAGAI

PUSAT PERDAGANGAN DAN TRANSPORTASI

LANDASAN KONSEPSUAL

PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Memperoleh

Gelar Sarjana Teknik Pada Jurusan Teknik Arsitektur

Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan

Universitas Islam Indonesia

Yogyakarta

Tidak Dipublikasikan
untuk kepentingan

Disusun Oleh

ARRY KOESTINI

No. Mhs. 91 340 037

NIRM 910051013116120035

JURUSAN TEKNIK ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

1996

LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR

PENATAAN PASAR PALUR

DENGAN STUDI KASUS SEBAGAI

PUSAT PERDAGANGAN DAN TRANSPORTASI

Disusun Oleh

ARRY KOESTINI

No. Mhs. 91 340 037

NIRM 910051013116120035

Yogyakarta, 1996

Menyetujui

Pembimbing Utama	Pembimbing Pendamping
(Ir. Hadi Setiawan)	(Ir. A. Saifudin M.Mt)

Mengetahui

Ketua Jurusan Teknik Arsitektur

(Ir. Wiryono Raharjo, MArch.)

JURUSAN TEKNIK ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

1996

MOTTO

"Jadikanlah sabar dan sholat sebagai pertolongan dan sesungguh-nya yang demikian itu sungguh berat, kecuali bagi orang-orang yang meyakini dan mereka akan menemui Tuhannya dan mereka akan kembali kepada-Nya."

(QS. Al-Baqarah 45-46)

PERSEMBAHAN

Untuk:

Ibu - Bapak tercinta yang selalu memberikan doa, bimbingan, serta kasih sayang.

Mba' Tuti, mba' Nur, De' Budi, Mas Fiq, dan orang-orang tersayang terima kasih atas doa, dukungan, dan kebersamaannya.

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmaanirrahiim.

Segala puji hanyalah untuk Allah SWT, shalawat dan salam semaga tercurah pada Nabi Muhammad SAW beserta keluarga dan para sahabatnya. Berkat rahmat dan karunia-Nya, hingga kami diberi kekuatan menyelesaikan skripsi ini yang merupakan persyaratan dalam Tugas Akhir pada Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Jurusan Teknik Arsitektur Universitas Islam Indonesia.

Untuk memenuhi persyaratan tersebut dengan kemampuan yang ada kami menyusun skripsi ini dengan judul:

PENATAN PASAR PALUR

Dengan Studi Kasus

Sebagai Pusat Perdagangan Dan Transportasi

Skripsi ini dapat terselesaikan atas bantuan dari berbagai pihak. Pada kesempatan ini kami menghaturkan terima kasih dengan tulus kepada yang terhormat:

1. Bapak **Ir. Hadi Setiawan** selaku Dosen Pembimbing Utama.
2. Bapak **Ir Ahmad Saifudin, M.MT** selaku Dosen Pembimbing Pendamping.
3. Bapak **Ir. Wiryono Raharjo, M.Arch.** selaku Ketua Jurusan Teknik Arsitektur UII Yogyakarta.
4. Ibu Bapak tercinta yang telah banyak memberikan dorongan dan perhatian baik moril maupun materiil, selalu berdoa dan memberikan kasih sayang, hingga membuat kami tidak pernah putus asa dan patah semangat dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini. Juga kepada mba' Tuti, mba' Nur, de' Budi, bulik Nanik, dan mas Fiq yang setia memberikan dukungan.
5. Sahabat-sahabat yang tidak bisa kami sebutkan satu persatu, khususnya anak '91 yang telah banyak mendorong dan memberi semangat.

6. Semua pihak yang telah embantu penulisan skripsi ini.

Akhirnya dengan segala kerendahan hati kami menyadari dalam penyusunan skripsi ini masih jauh dari sempurna, baik ditinjau dari segi pembahasan, maupun dari segi teknis. Walaupun demikian semoga tulisan sedserhana ini dapat bermanfaat bagi kita semua. ***Amin!***

Yogyakarta, JUNI 1996

Penyusun

(Arry Koestini,91 340 037)

ABSTARAKSI

Pertumbuhan dan mobilitas penduduk yang semakin berkembang dari tahun ke tahun, disebabkan kerena meningkatnya kehidupan dibidang ekonomi dan industri. Demikian juga usaha semakin berkembang, didukung dengan kemampuan daya beli dan kebutuhan masyarakat yang kian beragam, maka pengadaan barang, sarana pemasaran, dan transportasi merupakan kebutuhan yang sangat diperlukan.

Perkembangan pasar yang didukung dengan perkembang daerah, terutama yang memiliki potensi dan letak strategis, akan menjadi suatu pusat perdagangan yang terus meningkat. Apalagi ditunjang dengan kemudahan transportasi. Pasar akan ramai dikunjngi, serta daerah pasar biasanya dekat dengan pemukiman, sehingga jasa transportasi termanfaatkan lebih dari yang diharapkan.

Keadaan di atas akan memacu pertumbuhan sarana traansportasi untuk memenuhi kebutuhan yang ada. Daerah pasar akhirnya akan ramai dengan dua aktifitas, yaitu perdagangan dan transportasi.

Pasar Palur yang terletak diperbatasan Kotamadia Surakarta dan Kabupaten Karanganyar mempunyai potensi untuk terus tumbuh. Berkembangnya Pasar Palur dan banyaknya alat transportasi yang ada, menjadikan Pasar PAlur kawasan yang ramai. Ditunjang daerah Palur adalah daerah untuk pemukiman, dan masyarakat kelas ekonomi menengah ke bawah yang banyak memanfaatkan angkutan umum. Hal ini memerlukan penataan.

Khususnya daerah Pasar yang ramai, akan menimbulkan adanya kesemrawutan lalu lintas dan pengguna kawasan. Selain itu akan timbul kegiatan-kegiatan transportasi yang tidak pada tempatnya.

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL i
HALAMAN PENGESAHAN ii
MOTTO iii
HALAMAN PERSEMBAHAN iv
KATA PENGANTAR v
ABSTRAKSI vii
DAFTAR ISI viii
DAFTAR TABEL xiii
DAFTAR GAMBAR PETA xiv
DAFTAR GAMBAR xv
BAB I PENDAHULUAN 1
1.1. Latar Belakang 1
1.1.1. Transportasi Dan Pengaruhnya 1
1.1.2. Pasar Palur 2
1.1.3. Perdagangan di Pasar Palur 4
1.1.4. Transportasi di Pasar Palur 5
1.2. Rumusan Masalah 7
1.3. Tujuan dan Sasaran 7
1.3.1. Tujuan 7
1.3.2. Sasaran 7
1.4. Lingkup Pembahasan 7
1.5. Metode Pembahasan 8
1.6. Sistematika Penulisan 8
BAB II TINJAUAN PASAR PALUR SEBAGAI PUSAT PERDAGANGAN DAN TERMINAL 10
2.1. Kondisi Kawasan 10
2.1.1. Penduduk 10
2.1.2. Tata Guna Tanah 11

2.1.3. Perkembangan Kawasan 12
2.1.4. Pusat Perdagangan di Pasar Palur 15
2.1.5. Pasar Palur Sebagai Sarana Terminal 18
2.2. Gambaran Umum 20
2.2.1. Pengembangan Kawasan 20
a. Perencanaan Kawasan 20
b. Perencanaan Terpadu 22
c. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Perkembangan Kawasan 23
2.2.2. Pusat Perdagangan 24
a. Pengertian 24
b. Perkembangan Fungsi Pasar Dalam Masyarakat 25
c. Pusat Perdagangan Sebagai Sistem Pelayanan 26
d. Kegiatan Utama Pusat Perdagangan 28
e. Fasilitas Fisik Perpasaran 29
f. Sirkulasi Dalam Pasar 31
2.2.3. Terminal Bis 32
a. Pengertian 32
b. Fungsi Dan Tujuan 32
c. Klasifikasi Terminal 34
d. Unsur-unsur Terminal 35
e. Kegiatan Utama Dalam Terminal 36
f. Pola Sirkulasi Dalam Terminal 37
2.2.4. Penataan Ruang 39
2.3. Kawasan Pasar Palur Kemungkinan Masa Datang 41
2.3.1. Pendukung Perencanaan 41
2.3.2. Prediksi Kawasan Pasar Palur 45
2.3.3. Hubungan ruang di pasar Palur 49
2.3.4. Pemilihan Pola Sirkulasi Dalam Terminal 50

BAB III PENATAAN PASAR PALUR 52
3.1. Ide Penataan Pasar Palur 52
3.2. Keberadaan Pasar Palur Sebagai Pusat Perdagangan Dan Terminal 52
3.3. Lokasi Site 53
3.3.1. Kriteria Pemilihan Dan Bobot Kriteria 54
3.3.2. Alternatif Lokasi Site 55
3.3.3. Penilaian Kriteria 55
3.3.4. Pemilihan Alternatif 56
3.3.5. Batasan Site 56
3.4. Tuntutan Wadah Kegiatan 57
3.4.1. Pelaku dan Pola kegiatan 57
3.4.2. Kebutuhan dan Kelopok Ruang 58
3.4.3. Pola Hubungan Ruang 60
3.4.4. Perletakan Ruang 60
3.4.5. Besaran Ruang 61
3.5. Ungkapan Fisik Bangunan 66
3.5.1. Bentuk dasar Ruang 66
3.5.2. Bentuk Fisik Bangunan 67
a. Dasar Pertimbangan 67
b. Kriteria Penentuan 67
c. Beberapa Alternatif Bentuk 67
d. Alternatif pilihan Bentuk 67
3.6. Sistem Sirkulasi 68
3.6.1. Pola Sirkulasi Kawasan Pasar Palur 68
3.6.2. Sirkulasi Pada Bangunan 69
3.7. Persyaratan Ruang 72
3.7.1. Sistem Penghawaan 72
3.7.2. Sistem Pencahayaan 73

3.8. Sistem Utilitas 74
3.8.1. Jaringan Air Bersih 74
3.8.2. Pembuangan Limbah 74
3.8.3. Jaringan Pemadam Kebakaran 74
3.8.4. Jaringan Listrik 75
3.8.5. Jaringan Komunikasi 75
3.8.6. Jaringan Penangkal Petir 75
BAB IV KESIMPULAN 77
4.1. Kawasan Pasar Palur 77
4.2. Pasar Palur 77
BAB V KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN 78
5.1. Konsep Pengolahan Pasar Palur 78
5.1.1.Guna Lahan 78
5.1.2. Sirkulasi 78
5.2. Konsep Penataan Ruang 79
5.2.1. Lokasi Site 79
5.2.2. Pengolahan Site 80
5.2.3. Konsep Pola Ruang 80
a. Konsep Penataan Ruang Dalam 80
b. Konsep Penataan Ruang Luar 84
5.2.4. Sistem Sirkulasi Pusat Perdagangan dan Terinal 85
a. Sirkulasi Di Pusat Perdagangan 85
b. Sirkulasi di Terminal 85
5.2.5. Persyaratan Ruang 86
a. Penghawaan 86
b. Pencahayaan 86
5.2.6. Sistem Utilitas 87
a. Jaringan Air Bersih 87
b. Pembuangan Limbah 87
c. Pemadam Kebakaran 88

d. Jaringan Listrik 89
e. Jaringan Komunikasi 89
f. Penangkal Petir 90
DAFTAR PUSTAKA 91
LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Halaman

I- 1 Penyebaran penduduk kawasan Palur th. 2000 3

I- 2 Jumlah kendaraan yang melewati Pasar Palur 5

II- 1 Perincian penggunaan tanah di Palur 11

II- 2 Angkutan yang berhenti di Pasar Palur 44

III- 1 Pemilihan site 56

III- 2 Kelompok dan klasifikasi ruang 58

III- 3 Dimensi dan lama berhenti bis 62

III- 4 Penentuan bentuk dasar ruang 66

DAFTAR PETA

Halaman

I- 1 Peta daerah Palur 2

II- 1 Tata guna lahan 11

II- 2 Lokasi Pasar Palur 12

II- 3 Pengembangan daerah Surakarta 13

II- 4 Rencana pengembangan daerah Surakarta masa mendatang 46

II- 5 Rencana perkembangan kawasan Pasar Palur 49

III- 1 Alternatif site 55

DAFTAR GAMBAR

Halaman

I- 1 Diagram alir angkutan 2

II- 1 Diagram pengelola pasar 17

II- 2 Letak pemberhentian angkutan di Pasar Palur 18

II- 3 Diagram distribusi materi perdagangan 29

II- 4 Sirkulasi dengan empat sisi 31

II- 5 Arus sirkulasi pembeli 31

II- 6 Pengaturan parkir bis 38

II- 7 Peron penumpang 39

II- 8 Macam hubungan ruang 40

II- 9 Alternatif hubungan ruang di Pasar Palur 50

II-10 Alternatif pola sirkulasi dalam terminal 51

III- 1 Peta alternatif site 55

III- 3 Peta lokasi site 57

III- 3 Diagram kegiatan pengguna bangunan 58

III- 4 Pola hubungan ruang 60

III- 5 Pola perletakan ruang 61

III- 6 Perletakan ruang dalam site 61

III- 7 Alternatif bentuk bangunan 67

III- 8 Sirkulasi pejalan kaki 69

III- 9 Sirkulasi kendaraan umum 69

III-10 Sirkulasi kendaraan pribadi 70

III-11 Diagram pola sirkulasi manusia dalam bangunan 70

III-12 Diagram pola sirkulasi kendaraan pribadi 71

III-13 Diagram pola sirkulasi kendaraan umum 71

III-14 Diagram pola sirkulasi barang dalam bangunan 72

III-15 Sirkulasi masuk dalam bangunan 72

III-16 Pencahayaan alami tidak langsung 73

V- 1 Arus sirkulasi di Pasar Palur 78
V- 2 Gambar hubungan ruang 80
V- 3 Hubungan ruang 81
V- 4 Zoning los dalam pasar 82
V- 5 Sirkulasi pengunjung searah los 82
V- 6 Saluran air hujan 82
V- 7 Zoning dalam terminal 83
V- 8 Jalur bis berdasarkan rutenya 83
V- 9 Pengolahan ruang transisi 84
V-10 Sirkulasi manusia dan barang dalam pasar 85
V-11 Sirkulasi kendaraan dalam terminal 85
V-12 Sirkulasi manusia dalam terminal 86
V-13 Aliran udara 86
V-14 Pencahayaan diantara dua bangunan 86
V-15 Jaringan air bersih 87
V-16 Jaringan limbah 88
V-17 Aliran air ke hydrant 88
V-18 Jaringan listrik 89

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

1.1.1. Transportasi Dan Pengaruhnya

Transportasi/perangkutan bukanlah tujuan melainkan sarana untuk mencapai tujuan.[1)] Yaitu sarana yang berfungsi mempermudah manusia dalam aktifitasnya. Seperti misalnya dalam bidang ekonomi, transportasi yang lancar akan mempercepat hasil produksi untuk dipasarkan pada konsumen.

Berkembangnya transportasi maka jumlah angkutan yang ada mulai bertambah, baik angkutan pribadi maupun umum. Banyaknya angkutan umum maka perlu adanya suatu prasarana pendukung.

Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.[2)] Keberadaan terminal untuk memberikan sarana pelayanan dan kemudahan pada masyarakat. Selain itu juga sebagai kantong bagi kendaraan umum supaya tidak berhenti mencari penumpang di sepanjang jalan yang menimbulkan terminal bayangan dan lalu lintas macet.

Transportasi semakin jelas dilihat dalam hubungan antar dua daerah yang saling berbatasan. Terutama untuk daerah yang merupakan suatu kota dan desa. Dalam hal ini tentu saja akan terjadi interaksi antar keduannya akibat adanya komunikasi dan transportasi.[3)] Penduduk desa mulai beralih profesi pada bidang non-agraris. Mereka menjadi kaum penglaju untuk bekerja di kota. Ini menyebabkan penduduk daerah lain

---

1) Suwarjoko Warpani, Merencanakan Sistem Perangkutan, ITB, Bandung, 1990.

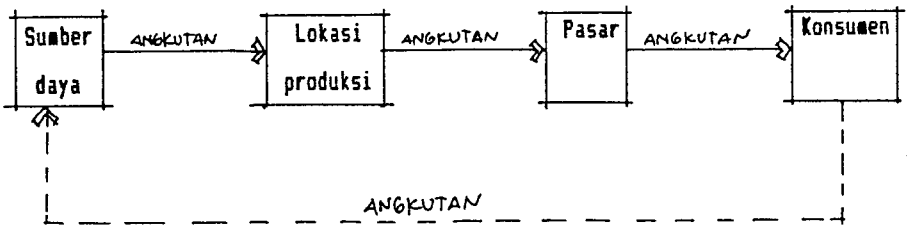
2) Sub Dinas Angkutan Antar Kota, Terminal Transportas Jalan, DLLAJR, Semarang, 1996.

3) Prof. Drs. R. Bintarto, Interaksi Desa - Kota dan Permasalahannya, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1984.

untuk menetap, karena lebih dekat dengan kota dan biaya lebih murah. Hal tersebut mengakibatkan kian merebaknya perumahan.

Perkembangan tersebut juga mempengaruhi perdagangan. Perdagangan desa-kota pun terjalin dengan lancar. Pasar dan pusat perdagangan mulai bermuculan. Untuk memperlancar arus sirkulasi perdagangan, biasanya pasar dekat dengan tempat transportasi.

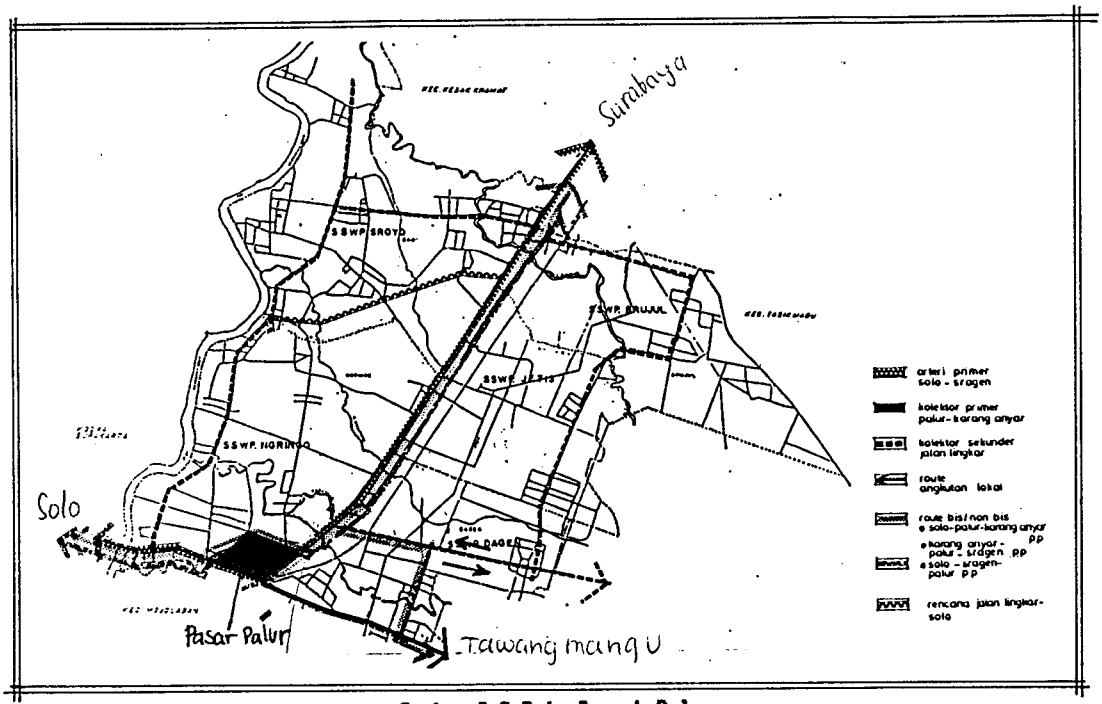
Diagram alir angkutan.[4)]



Gambar I-1 Diagram alir angkutan

Sumber: Suwarjoko Warpani

1.1.2. Pasar Palur



Gambar I-2 Peta Daerah Palur

Sumber RUTRK - RDTRK Palur

---

4) Suwarjoko Warpani, Merencanakan Sistem Perangkutan, ITB, Bandung, 1990.

Pasar Palur terletak di daerah Ngringo, bagian Kecamatan Jaten, Kabupaten Karanganyar, Propinsi Jawa Tengah. Daerah perbatasan antara wilayah Kotamadia Surakarta dengan Wilayah Dati II Karanganyar.

Rata-rata pertumbuhan penduduk daerah Palur sebesar 1,44 % pertahun. Diperkirakan penduduk kawasan Palur pada tahun 2000 nanti adalah 45.352 jiwa. Dengan penyebaran terbanyak di daerah Ngringo, karena dekat dengan kota dan transportasi mudah.

Tabel I-1 penyebaran penduduk kawasan Palur tahun 2000:

	Jumlah Penduduk	Kepadatan (Jiwa/Ha)
Ngringo	24.250	62
Dagen	6.799	25
Jetis	4.912	19
Sroyo	5.429	14
Brujul	3.962	14
Kawasan Palur	45.352	27

Sumber: Biro Statistik Karanganyar 1991

Perkembangan perumahan di batas/pinggir kota yang didukung transportasi merupakan salah satu cara untuk mengantisipasi adanya urbanisasi.[5)] Begitu juga perkembangan perumahan di Ngringo ini diharapkan dapat mengatasi urbanisasi.

Selain potensi di atas Palur juga merupakan kawasan yang mempunyai lokasi yang sangat strategis, yaitu:

- Sebagai pintu gerbang masuk Kabupaten Daerah tingkat II Karanganyar.
- Sebagai transit penumpang dari dan ke Solo, Tawangmangu, dan Sragen.
- Terletak di jalur utama (titik simpul) transportasi dari dan ke kota Solo, Karanganyar, dan Sragen.
- Kawasan Palur berkembang sebagai daerah pusat perdagangan,

---

5) Ir. Hastuti Saptorini, Materi Kuliah APP Kota, UII, Yogyakarta, 1993.

sehingga kawasan Palur sebagai fasilitas pendukung bagi kebutuhan masyarakat Palur dan sekitarnya.

- Di Palur ada trayek kendaraan dengan peberangkatan awal dari Palur ke arah kota.

1.1.3. Perdagangan Di Pasar Palur

Menurut sejarah asalnya, Pasar Palur adalah pasar desa, cakupan pelayanannya sebatas desa. Perkembangan penduduk dan ekonomi yang meningkat, maka pasar pun ikut berkembang. Letak Pasar Palur yang strategis, maka banyak pula pengunjungnya. Keadaan itulah yang akhirnya mengubah status Pasar Palur menjadi pasar kabupaten berdasarkan pelayanannya. Pengelolaan Pasar Palur tidak lagi dikelola oleh desa tapi langsung dari pemerintah Kabupaten Karanganyar.

Sebagaimana pasar lainnya, di pasar ini tidak hanya menyediakan barang-barang kebutuhan masyarakat, namun juga menyediakan pelayanan jasa. Seperti misalnya bank dan agen-agen perjalanan bis cepat.

Berkembangnya pusat perdagangan tersebut, maka jumlah pedagang dan pengunjung bertambah banyak, ditunjang dengan pemanfaatan lahan sirkulasi untuk berjualan, semakin mempersempit area pasar. Selain itu penataan yang kurang teratur, terkadang membingungkan pengunjung, dan mengesankan kekumuhan.

Meningkatnya perdagangan disekitar Pasar Palur, transportasi pun bertambah. Pasar Palur dianggap sebagai terminal bayangan. Ditinjau dari peran terminal sebagai pelayanan penumpang, yang didukung dengan keberadaan fasilitas penunjang, guna memenuhi kebutuhan para penumpang, seperti toko, rumah makan, dan biro perjalanan, maka keberadaan terminal pada area pasar ataupun sebaliknya dipandang sebagai hal yang positif. Karena pengguna terminal bisa memanfaatkan waktu tunggunya dengan berbelanja untuk menghilangkan kejenuhan. Selain itu juga konsumen pasar lebih mudah mendapatkan angkutan.

1.1.4. Transportasi Di Pasar Palur

Pasar Palur daerah yang cukup padat lalu lintasnya. Dikarenakan Pasar Palur daerah perbelanjaan, dengan beraneka ragam angkutan yang berhenti disekitarnya.

Tabel I-2 Jumlah kendaraan yang melewati pasar Palur

No.	Sifat Route	Jenis	Jumlah	Rit
1.	Antar kota dalam propinsi			
	Solo - Palur - Sragen	bis	72	720
	Solo - Palur - Karanganyar	bis	42	252
	Solo - Palur - Matesih	bis	33	198
2.	Antar kota antar propinsi			
	Solo - Palur - Yogyakarta	bis	4	8
	Solo - Palur - Jakarta	bis	14	14
	Solo - Palur - Surabaya	bis	162	324
	Karanganyar - Palur - Jakarta	bis	12	12
3.	Dalam kota	nonbis	36	360
4.	Antar pedesaan			
	Pedesaan	mikrobis	49	294
	Karanganyar - Palur	mikrobis	38	228
	Sragen - Palur - Sukoharjo	mikrobis	84	504
		Jumlah	546	2914

Sumber: DLLAJR, 1995

Tabel diatas menunjukkan jumlah kendaraan yang berhenti di Palur sangat banyak. Ini sangat mempengaruhi kepadatan lalu lintas. Ditunjang dengan kendaraan umum yang berhenti tidak pada tempatnya.

Berdasarkan wawancara dengan pihak DLLAJR, dengan adanya rencana jalur lingkar kota Solo yang terletak diluar kota dan rencana jembatan layang di pertigaan Pasar Palur jalan Solo - Karanganyar, belum bisa mengatasi kemacetan.

Pasar Palur merupakan tempat berakhir/berawalnya bis-bis kota dengan rute Kartasura - Palur. Hal ini dikarenakan pertimbangan, Pasar Palur merupakan daerah ramai permukimam, dan kebanyakan penduduknya mempunyai aktifitas ke arah Solo.

Bis kota milik Damri yang telah membuat garasi sebagai tempat penyimpanan dan putar khususnya bis tingkat, letaknya sedikit keluar dari dari daerah Pasar Palur sepi penumpangnya. Walaupun pada awalnya

diharapkan penumpang mau naik dari tempat tersebut.

Angkutan-angkutan tersebut mempunyai kecenderungan berhenti di Pasar Palur dikarenakan:

- Pasar palur merupakan tempat paling akhir bagi jalur lambat bis-bis kota, setelah itu merupakan jalur cepat luar kota.
- Banyak penduduk yang membutuhkan transportasi di daerah Pasar, baik penduduk perumahan maupun pengunjung dan pedagang pasar.
- Daerah Pasar Palur merupakan tempat terdekat bagi penduduk untuk keluar dari perumahan.
- Banyak pedagang pasar yang menggunakan angkutan umum untuk mengangkut dagangannya.
- Banyak penumpang bis yang turun di pasar untuk meneruskan perjalanan (pergantian moda angkutan) maupun ke pasar untuk berbelanja.

Terminal merupakan suatu wadah dari beberapa moda angkutan antara lain bis antar kota, bis cepat, bis kota, bis pedesaan, angkuta, colt, dan becak sebagai angkutan lokal, yang semuanya itu saling berhubungan erat. Terminal yang berfungsi sebagai pelayanan penumpang, maka memperlancar/mempercepat perpindahan penumpang untuk sampai ketujuan merupakan suatu hal yang perlu diutamakan.

Perencanaan terminal di Palur, mempunyai peran besar dalam interaksi pergerakan kendaraan dan manusia, karena tidak saling merugikan, baik dari segi kualitas maupun kuantitasnya. Jadi terminal tersebut dapat memberikan kemudahan bagi kendaraan dan memberi pelayanan penumpang untuk dapat saling bertemu dan saling membutuhkan.

Dari uraian diatas dapat dilihat bahwa keramaian dan kekacauan sirkulasi di daerah Pasar Palur disebabkan oleh meningkatnya pengguna pasar serta banyaknya bis dan angkutan lain yang berhenti di daerah pasar, karena tidak adanya tempat pemberhentian yang semestinya. Dari kondisi yang ada ini menimbulkan berbagai pertanyaaan besar sebagai berikut: ***bagaimana mengatasi dan mengatur banyaknya bangkitan penumpang,***

serta beragamnya angkutan yang berhenti di pasar Palur sebagai pusat perdagangan, sehingga tidak menimbulkan kekacauan dan kemacetan arus lalu lintas.

1.2. RUMUSAN MASALAH

1. Plotting Pasar Palur, sehingga tersedia tempat untuk kegiatan transportasi (terminal bayangan) yang ada sekarang ini.
2. Plotting Pasar Palur agar tidak terjadi adanya crossing sirkulasi antara pengunjung pusat perdagangan dan pengguna transportasi (terminal).

1.3. TUJUAN DAN SASARAN

1.3.1. Tujuan

- Mengungkapkan kondisi Pasar Palur sebagai daerah perdagangan dan pergerakan transportasi
- Memberikan alternatif konsep penataan Pasar Palur sebagai pusat perdagangan dan terminal pada area kawasan terpilih.

1.3.2. Sasaran

- Mengungkapkan penataan Pasar Palur guna mendukung kegiatan transportasi/terminal.
- Mendapatkan sirkulasi yang teratur di Pasar Palur.

1.4. LINGKUP PEMBAHASAN

- Ruang lingkup wilayah daerah Palur
- Ruang lingkup pasar sebagai pusat perdagangan
- Ruang lingkup terminal sebagai komponen transportasi
- Ruang lingkup penataan pasar yaitu pengembangan kegiatan, pola sirkulasi, dan tata ruang
- Ruang lingkup bangunan, yaitu pola sirkulasi, organisasi, bentuk dan tata ruang.

1.5. METODE PEMBAHASAN

1. Deskriptif

   Menerangkan potensi dan kendala kawasan Pasar Palur sebagai obyek perencanaan.

2. Perumusan masalah

   Merumuskan permasalahan kedalam bentuk yang sederhana menyangkut ketersediaan lahan untuk kegiatan transportasi, crossing sirkulasi, kemudian membahasnya sesuai dengan ruang lingkup pembahasan.

3. Analisis

   Mengolah data-data kondisi kawasan Pasar Palur yang ada dengan perkembangannya berdasarkan literatur, yaitu pengembangan kawasan, teori ruang , terminal dan pusat perdagangan, maupun argumen-argumen yang mendukung, guna memecahkan masalah.

4. Sintesis

   Merumuskan hasil analisa menjadi suatu konsep perencanaan dan perancangan.

5. Transformasi konsep kedalam suatu desain penataan Pasar Palur.

1.6. SISTEMATIKA PENULISAN

Bab I.

Merupakan tahap pendahuluan yang berupa pengenalan secara umum tentang obyek yang akan direncanakan, yang isinya antara lain:

- latar belakang permasalahan
- permasalahan
- tujuan dan sasaran
- lingkup pembahasan
- methode pembahasan
- sistematika pembahasan

Bab II

Meninjau secara umum tentang kawasan Palur, mengenai kondisi dan pengembangan kawasan Palur, juga tentang pusat perdagangan dan terminal secara umum dan keberadaan yang ada di Pasar Palur.

Bab III

Meninjau penataan Pasar Palur. Mulai dari ide penataan, keberadaan Pasar Palur sebagai pusat perdagangan, lokasi pusat perdagangan dan terminal, hubungan dan pengelompokkan ruang, sistem sirkulasi kegiatan, ungkapan fisik bangunan, persyaratan ruang, dan sistem utilitas.

Bab IV

Kesimpulan dari uraian-uraian pada bab-bab sebelumnya.

Bab V

Merupakan tahap penyusunan konsep perencanaan dan perancangan.

BAB II

TINJAUAN PASAR PALUR

SEBAGAI PUSAT PERDAGANGAN DAN TERMINAL

2.1. KONDISI KAWASAN

2.1.1.Penduduk

Pertambahan penduduk kawasan Palur rata-rata pertahunnya 1,44 %. Angka pertumbuhan ini dianggap tetap hingga tahun 2000. Proyeksi hingga tahun 2000 jumlah penduduk mencapai 45.352 jiwa. Penyebarannya dapat dilihat pada bab sebelumnya.

Jumlah penduduk yang paling banyak ternyata berada pada wilayah yang terdapat pusat-pusat kegiatan umum. Seperti Sub Wilayah Ngringo yang mempunyai pusat perdagangasn Pasar Palur, dengan tingkat kepadatan sebanyak 40,4%.[1)] Selain itu juga dikarenakan letaknya yang langsung berbatasan dengan Kotamadia Surakarta, dan daerah pengembangan perumahan. Perumahan yang ada di daerah Ngringo adalah:

- Perumahan Perumnas Palur
- Perumahan RC
- Perumahan Ngringo Indah
- Perumahan Wahyu Utomo
- Perumahan Subur Makmur

Dari sekian jumlah penduduk Kawasan Palur, cenderung melakukan kegiatan dengan menggunakan angkutan umum. Sebagian besar untuk urusan perdagangan, industri, dan pendidikan.

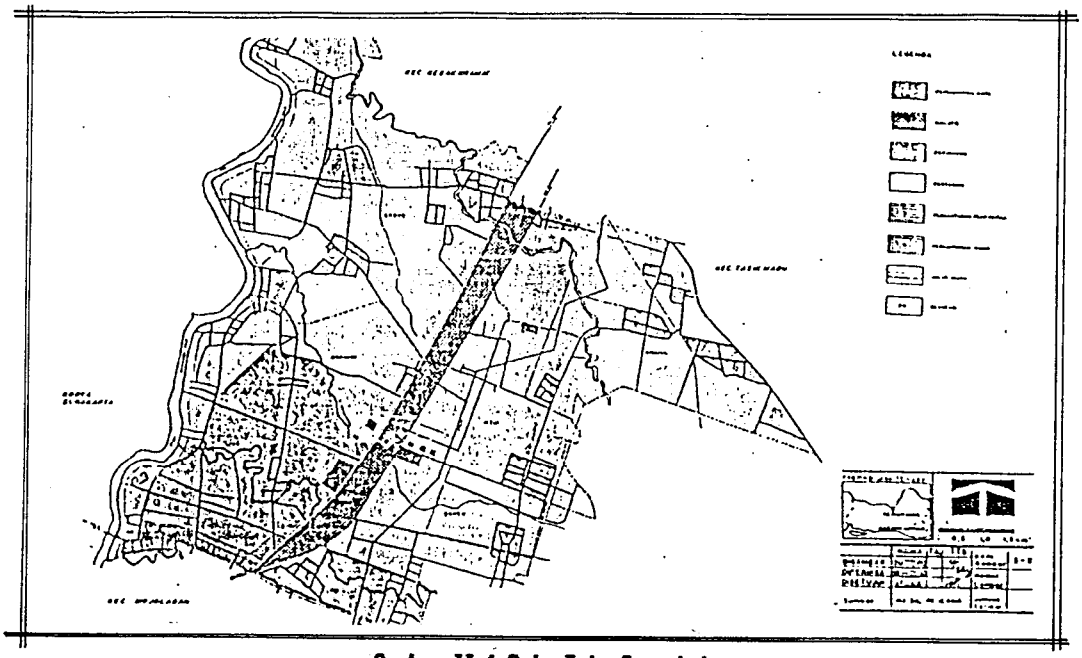
Sejak tahun 1987 jumlah penduduk yang bermatapencaharian petani maupun buruh tani terlihat adanya penurunan, sebesar 4,8% untuk petani pemilik dan buruh tani sebesar 1,1%. Namun terjadi peningkatan penduduk yang bermatapencaharian pengusaha, buruh bangunan, dan pegawai dibidang industri, yaitu sebesar 4,43%.

---

1) RUTRK - RDTRK Palur

Dengan keadaan tersebut maka diperkirakan kebutuhan angkutan akan meningkat pada masa yang akan datang, seiring dengan pertambahan dan perkembangan penduduk. Ditunjang dengan meningkatnya taraf hidup masyarakat.

2.1.2. Tata Guna Tanah



Gambar II-1 Peta Tata Guna Lahan
Sumber : RUTRK - RDTRK Palur

Wilayah Ruang Kawasan Palur memiliki luas 1707,95 Ha. Dengan tata guna tanah seperti tabel berikut ini:

Tabel II-1 Perincian Penggunaan Tanah di Palur

No	Pengguna	Luas (Ha)	Prosentase
1.	Pertanian	1194.90	70,00
2.	Perumahan	350,37	20,50
3.	Industri	120,45	7,05
4.	Fasilitas Umum	12,28	0,71
5.	Jalan dan Saluran	15,50	0,90
6.	Jalur Hijau	13,50	0,79
	Kawasan Palur	1707,95	100,00

Sumber: RUTRK -RDTRK Palur

Untuk lahan permukiman terluas terdapat di Sub Wilayah Pengembangan Ngringo. Sedangkan untuk kegiatan perdagangan dikembangkan di sisi

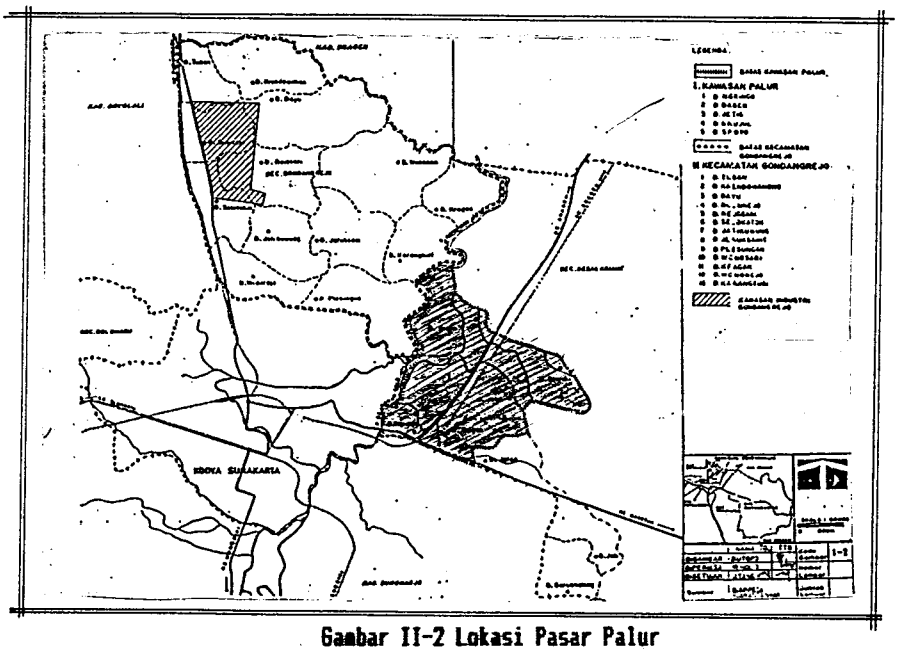
utara jalan Solo - Palur, berfungsi sebagai pusat utama kawasan Palur.

2.1.3.Perkembangan Kawasan

Kota-kota umumnya timbul sebagai akibat perkembangan potensi wilayah (alam dan manusia) dan kemudian kota dapat berperan dalam pengembangan wilayah.[2)] Seperti misalnya suatu persimpangan/potongan jalan yang dimanfaatkan sebagai tempat perdagangan, akhirnya berkembang menjadi suatu daerah pusat pedagangan. Hal ini juga terjadi pada Kawasan Pasar Palur.

Kawasan Palur luas sesluruhnya adalah 1707,95 Ha. Secara administrasi Kecamatan Jaten berbatasan dengan:[3)]

- Sebelah Utara : Kecamatan Kebakkramat
- Sebelah Timur : Kecamatan Tasikmadu
- Sebelah Selatan: Kecamatan Mojolaban
- Sebelah Barat : Kotamadia Surakarta



Gambar II-2 Lokasi Pasar Palur
Sumber RUTRK - RDTRK Palur

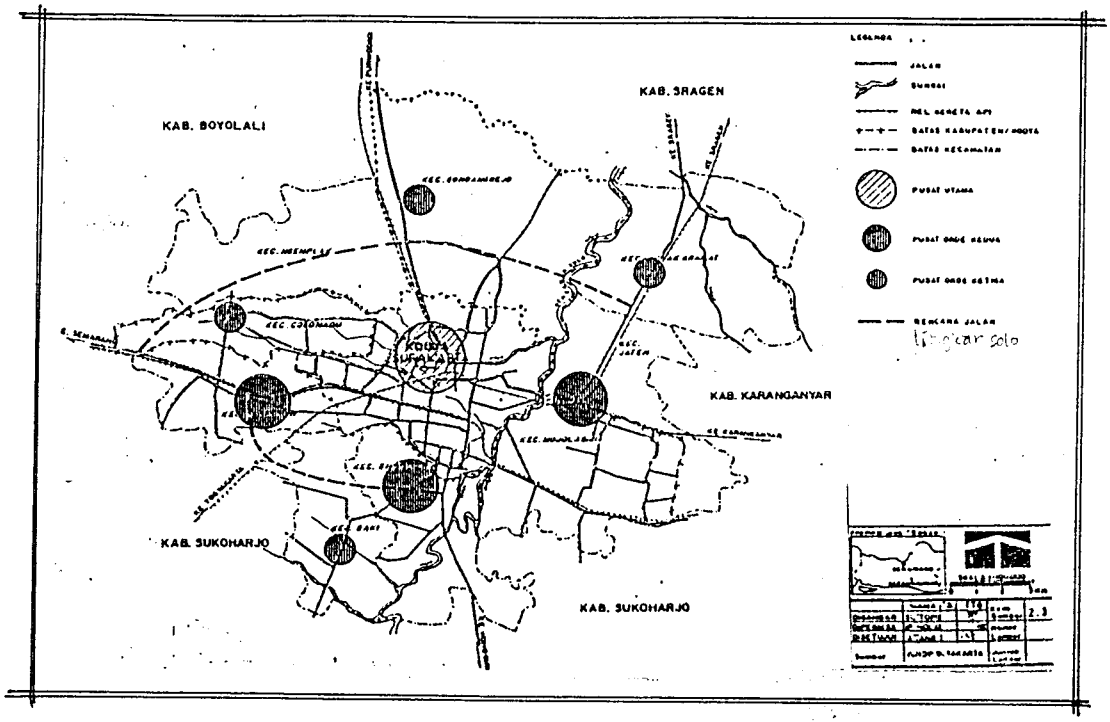
---

2) Johara T. Jayadinata, Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan, dan Wilayah, ITB, Bandung, 1992.

3) RUTRK - RDTRK Palur

Kotamadia Surakarta merupakan pusat pertumbuhan bagi wilayah pembangunan IV Jawa Tengah. Wilayah terbangunnya secara fisik telah tumbuh dan berkembang melebihi batas administratifnya. Perkembangan ini masih akan terjadi, terutama di wilayah administrasi kabupaten yang langsung berbatasan, sehingga daerah-daerah sekitarnya akan menjadi satu kesatuan dalam perkembangan kota Surakarta. Daerah-daerah tersebut direncanakan sebagai simpul perkembangan wilayah perkotaan Surakarta. Simpul tersebut adalah:[4)]

- Kotamadia Surakarta sebagai pusat utama
- Kartosuro, Grogol, dan Jaten sebagai pusat orde kedua
- Colomadu, Baki, Gondangrejo, dan Gatak sebagai pusat orde ketiga



Gambar II-3 Peta Pengembangan Daerah Surakarta
Sumber RUTRK - RDTRK Palur

Palur sebagai ujung wilayah Jaten yang termasuk pusat orde kedua diarahkan sebagai kawasan perumahan, perdagangan, dan industri. Kawasan Palur ini mempunyai pusat pergerakan di Pasar Palur.

---

4) RUTRK - RDTRK Palur

Pusat pergerakan adalah tempat yang banyak digunakan sebagai tempat aktifitas. Daerah pusat perdagangan timbul karena daerah tersebut berada pada suatu tempat yang banyak dilalui dan dikunjungi orang, terletak pada jalur yang menuju daerah pemukiman, dan biasanya tempat terjadinya transaksi baik barang maupun jasa. Daerah tersebut akan terus berkembang dan akhirnya menjadi daerah inti kota. Daerah inti kota dikatakan sebagai pusat daerah kegiatan (PDK). Daerah PDK ini pada siang hari sangat ramai dan padat dengan orang-orang, lebih-lebih pada saat menjelang jam kerja dan menjelang habis jam kerja.[5)]

Bertambahnya penduduk dan jaringan lalu lintas di suatu daerah akan mempercepat perkembangan daerah tersebut. Perkembangan itu tidak hanya tergantung pada penduduk saja, tetapi dapat pula pada suatu lokasi yang menguntungkan.[6)] Letak Pasar Palur yang strategis (menguntungkan) membuat kawasan Pasar Palur berkembang dengan pesat.

Perkembangan tersebut ditunjang dengan pembukaan jalur transportasi Palur - Kartasura, yang berawal dari Palur. Dengan adanya jalur tersebut Pasar Palur harus memiliki pusat transportasi/terminal. Hal ini berdasarkan kebijakan pemerintah, bila membuka suatu jalur transportasi harus menyediakan sarana terminal.[7)]

Ditunjang dengan kemudahan di bidang sarana trasnportasi, maka perdagangan di Pasar Palur makin meningkat, dan berkembang menjadi pusat perdagangan.

Wadah pelayanan tersebut biasanya suatu tempat yang merupakan titik simpul yang bernilai tinggi, biasanya berada di tengah kota ataupun pusat kegiatan.[8)]

---

5) Prof. Drs. R. Bintarto, Interaksi Desa - Kota dan Permasalahannya, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1984.

6) ibid 5.

7) Wawancara dengan Bapak Soerono, Ketua Seksi Angkutan, DLLAJR, KAranganyar, 7 Maret 1996.

8) Trenggono Dwiharsono, Pusat Perdagangan, Thesis Teknik Arsitektur, UGM, 1991.

2.1.4. Pusat Perdagangan Di Pasar Palur

Pusat perdagangan adalah suatu tempat yang harus mampu berfungsi sebagai:[9)]

- pusat pengumpulan barang
- pusat persinggahan barang
- pusat distribusi barang

Dilihat dari fungsi tersebut Pasar Palur berkembang sebagai pusat perdagangan. Pasar Palur merupakan magnet pengumpul barang-barang dari petani dan pemroduksi barang-barang baik dari daerahnya sendiri maupun daerah lain. Dimana barang-barang tersebut kemudian didistribusikan lagi kepada pedagang yang lebih kecil dan para konsumen secara langsung.

Jumlah penduduk kawasan Palur yang makin bertambah akan mengakibatkan kebutuhan barang juga bertambah. Hal ini sangat mempengaruhi perdagangan. Pedagang mulai berusaha memenuhi kebutuhan para konsumennya. Barang-barang yang merupakan hasil dari daerahnya sendiri kurang mencukupi. Sehingga banyak di datangkan dari luar daerah, baik barang-barang kebutuhan pokok maupun kebutuhan lainnya.

Dari uraian tersebut dapat diketahui bahwa perekonomian di daerah Palur masih tergantung dari daerah lain. Dalam hal ini tentu saja tidak lepas dari sektor perhubungan. Perhubungan dalam kegiatan perdagangan sangat penting, guna memperlancar arus barang kebutuhan masyarakat, dan dalam memperlancar pemasaran hasil produksi masyarakat baik didalam maupun diluar kawasan Palur.

Sebagai pusat perdagangan daerah Pasar Palur memperoleh beberapa manfaat diantaranya:

- Kebutuhan barang untuk keperluan produksi dan konsumsi masyarakat sekitar terpenuhi
- Perkembangan perekonomian daerah Pasar Palur dan sekitarnya makin meningkat

---

9) Wawancara dengan Badan Perencana Pembangunan Daerah Karanganyar, 8 Maret 1996.

- Meningkatkan pendapatan daerah dan masyarakat sekitarnya
- Membuka kesempatan kerja dan lapangan usaha

Jumlah pedagang yang ada di Pasar Palur yang tercatat oleh pihak pengelola Pasar Palur adalah 408 pedagang. Jumlah pedagang ini tiap tahunnya ada kecenderungan penaikan kurang lebih 2%.

Kondisi Pasar Palur yang ada sekarang ini dapat diuraikan sebagai berikut:

a. Fungsi

Pasar Palur berfungsi sebagai pusat perdagangan bagi masyarakat Palur dan daerah sekitarnya.

b. Fasilitas yang tersedia

Fasilitas-fasilitas yang tersedia di Pasar Palur berdasar peruntukannya terdiri atas:

1. Fasilitas utama:

Fasilitas utama yang terdapat di Pasar Palur meliputi:

- Toko/kios permanen berjumlah 57 buah
- Bango berejumlah 42 buah
- Los berjumlah 274 buah
- halaman/ruang terbuka berjumlah 35 buah

Fasilitas utama ini menjual berbagai macam barang kebutuhan masyarakat.

2. Fasilitas penunjang

Fasilitas penunjang yang tersedia di Pasar Palur antara lain bank, kantor pengelola, dan agen-agen bis.

3. Fasilitas service:

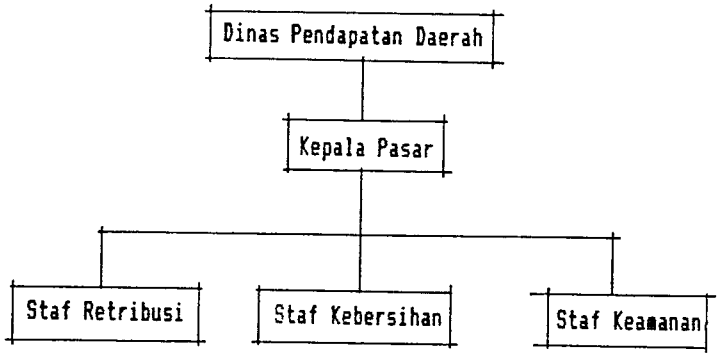
Fasilitas service yang tersedia parkir dan toilet.

c. Sistem pengelolaan

Pengelolaannya dipegang langsung oleh pemerintah daerah Kabupaten Tingkat II Karanganyar, yaitu Dinas Pendapatan Daerah. Yang menunjuk kepala Pasar dan stafnya untuk pengelolaan harian. Kepala pasar ini langsung berhubungan dengan Dinas Pendapatan

Daerah.

Diagram pengelola:



Gambar II-1 Diagram Pengelola Pasar
Sumber: Dipenda Karanganyar

d. Sistem pemilikan dan penyewaan

Pasar ini milik pemerintah dan disewakan kepada para pedagang. Sistem penyewaannya ditentukan berdasarkan luas tempat yang disewa permeter persegi. Penyewaan ini juga berdasarkan jenis bangunan dan tempat yang disewa. Penyewaannya dibedakan sebagai berikut:

- kios : Rp 500,00 / m^2 / hari
  retribusi Rp 100,00 / m / hari
- Bango : Rp 400,00 / m^2 / hari
  retribusi Rp 100,00 / m / hari
- Los : Rp 600,00 / m^2 / tahun
  retribusi Rp 100,00 / m / hari
- halaman/ruang terbuka: Rp 400,00 / tahun
  retribusi Rp 75,00 / m / hari

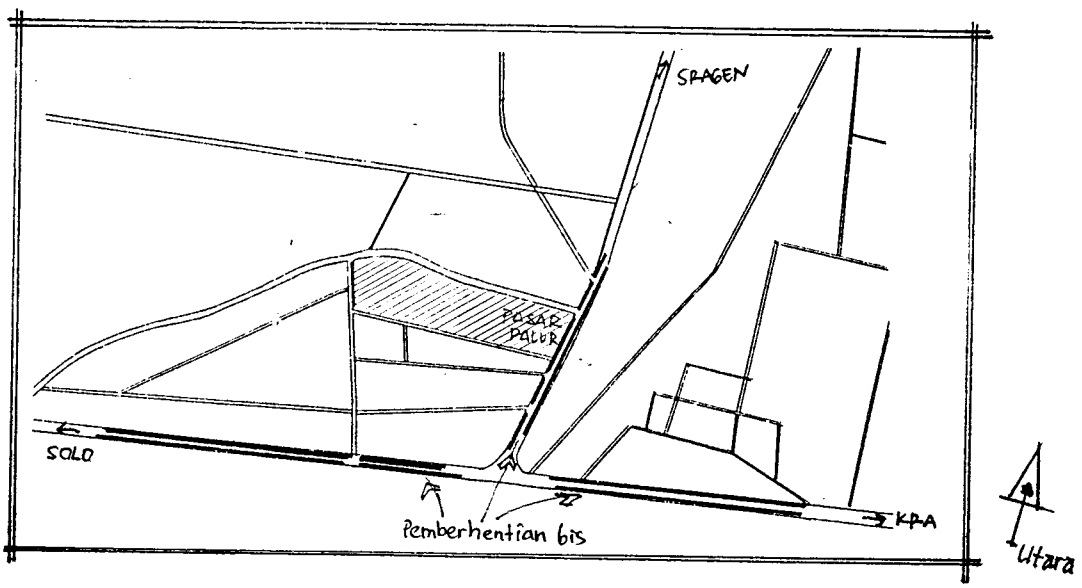
e. Waktu operasional

Waktu operasional sama dengan pasar-pasar lainnya, yaitu pagi hari mulai jam 03.00 sampai 19.00 untuk pusat perdagangan yang ada di dalam. Sedang untuk yang di luar biasanya nonstop (24 jam) namun ada yang hanya sampai jam 21.00 saja.

2.1.5. Pasar Palur Sebagai Sarana Terminal

Dalam bidang perkembangan ekonomi (perdagangan), sangat dipengaruhi adanya transportasi. Semakin mudah dan beragamnya alat transportasi maka dunia perdagangan pun makin membaik. Keduanya merupakan dua hal yang saling mempengaruhi. Perdagangan akan mempengaruhi transportasi, begitu juga sebaliknya. Pasar Palur sebagai pusat perdagangan membangkitkan pemerintah dan pengusaha swasta untuk memenuhi kebutuhan transportasi di Kawasan Palur dan sekitarnya. Dikarenakan semakin banyaknya pengguna transportasi di Pasar Palur.

Pasar Palur adalah tempat pemberhentian bis-bis kota, yaitu bis dengan tujuan Kotamadia Surakarta. Selain itu dilalui oleh bis-bis antar daerah/kota dalam satu propinsi, bis-bis pedesaan, dan angkutan lain yang menuju ke perumahan. Jadi angkutan yang berhenti di Pasar Palur memiliki tujuan yang beragam.



Gambar II-2 letak pemberhentian angkutan di Pasar Palur yang dominan.
Sumber: pengamatan lapangan

Berbagai alat transportasi yang melalui dan berhenti di Pasar Palur memberikan kemudahan bagi masyarakat sekitar. Namun demikian karena tidak adanya tempat pemberhentian yang khusus, menyebabkan keramaian dan kemacetan lalu lintas di Kawasan Pasar Palur. Didukung dengan letak

Kawasan pasar Palur sebagai pusat pergerakan mempunyai jalur simpang tiga, yang padat lalu lintasnya. Perkembangan transportasi memang menguntungkan bagi perdagangan di kawasan tersebut. Tetapi perlu adanya penataan, sehingga fungsinya untuk memberikan kemudahan dan kelancaran pada masyarakat tercapai.

Palur sebagai simpul lalu lintas berbagai moda angkutan, mempunyai volume angka lalu lintas yang tinggi, hal tersebut dapat diperinci sebagai berikut:[10)]

- Ruas Jalan Palur - Sragen memiliki angka lalu lintas harian (LHR) sebesar 59.148 Satuan Mobil Penumpang (SMP)
- Ruas Jalan Solo - Karanganyar, khususnya untuk ruas jalan Palur
- Karanganyar memiliki angka LHR sebesar 40.351 SMP
- Untuk ruas Jalan Solo - Palur memiliki angka LHR sebesar 191.971 SMP.

Angka volume lalu lintas tersebut di atas dengan komposisi jenis kendaraan yang beragam. Tampak jelas kepadatan lalu lintas di daerah Pasar Palur yang ramai.

Kesibukan lalu lintas kendaraan penumpang umum semakin meningkat, ditunjang dengan dibukanya jalur yang menuju arah pedesaan sejak tahun 1993. Sebelumnya jumlah kendaraan umum yang lewat Pasar Palur di bawah 100 buah. Namun sejak dibuka jalur tersebut meningkat pesat.
Jumlah kendaraan yang lewat Pasar Palur:[11)]

Tahun 1993	193 buah
Tahun 1994	201 buah
Tahun 1995	214 buah

Untuk jumlah itu masih ditambah dengan angkutan-angkutan nonbis untuk arah luar kota dan perumahan. Jumlah tersebut masih diperkirakan ada peningkatan, walaupun tidak terlalu banyak. Karena rute bis dan bis

---

10) Pemerintah Kabupaten Dati II Karanganyar, Kepadatan LAlu Lintas di Kawasan Palur, DLLAJR, 1995.

11) DLLAJR, Karanganyar, 1995.

yang ada sudah memenuhi kebutuhan yang ada.

Di kawasan Pasar Palur belum memiliki terminal dalam arti yang sesungguhnya. Namun pada kawasan ini memiliki terminal bayangan yang berpusat didepan pasar Palur.

Terminal bayangan ini semacam side-way station (halte), yaitu merupakan tempat pemberhentian sementara bagi kendaraan umum. Hanya saja letak terminal bayangan ini tidak teratur (tidak ada halte khusus tempat pemberhentian kendaraan umum). Sehingga keberadaan terminal bayangan ini sangat mengganggu bagi sirkulasi kendaraan lain yang ada ataupun melewati kawasan Pasar Palur. Timbulnya terminal bayangan ini merupakan salah satu faktor penyebab kemacetan lalu lintas.

Pada terminal bayangan ini, banyak penumpang dan pengunjung pasar yang saling berebut naik kendaraan umum. Ditunjang dengan persaingan antara awak angkutan yang berebut mencari penumpang. Hal tersebut sangat tidak teratur, menimbulkan kesemrawutan dan tidak menjamin serta memperhatikan keselamatan baik penumpang, awak angkutan, maupun masyarakat sekitarnya.

Keadaan tersebut memerlukan suatu penataan, sehingga kesemrawutan bisa berkurang ataupun teratasi. Keberadaan terminal bayangan yang ada selama ini perlu adanya peningkatan sebagai terminal yang sesungguhnya. Dimana Pasar Palur sendiri sudah memiliki komponen pendukungnya. Yaitu seperti biro perjalanan, perdagangan, terutama lokasi yang sudah mendukung. Hanya perlu adanya suatu penataan dan pengelolaan terminal, guna mengurangi kemacetan, keselamatan, dan meningkatkan pendapatan daerah.

2.2. GAMBARAN UMUM

2.2.1.Pengembangan Kawasan

a. Perencanaan kawasan.

Teori perencanaan dari Hippodamus adalah: jalan yang lurus dan lebar, pengelompokan rumah yang teratur, dan perhatian khusus kepada kombinasi bagian kota, sehingga kota merupakan keseluruhan yang selaras,

dengan pasar di pusat kota.[12)]

Menurut Kevin Lynch, suatu perencanaan kota tidak mungkin hanya bertujuan mengatur sumber daya secara bijaksana saja, sebab perencanaan kota mempertimbangkan macam-macam tindakan dan tingkah laku manusia.[13)]

Menurut teori di atas, pusat pergerakan seperti pasar bisa digunakan sebagai pengarah pada suatu perencanaan kawasan. Selain itu juga tetap mempertimbangkan perilaku dan kebutuhan manusia.

Dalam suatu perencanaan kota tidak lepas dari elemen-elemen pembentuk kota. Menurut Kevin Lynch ada lima elemen pokok/dasar pembentuk kota:[14)]

- Pathways

  adalah jalur-jalur sirkulasi yang digunakan oleh orang untuk melakukan pergerakan
- Districts

  yaitu bagian dari sebuah kota yang berupa suatu bagian lingkungan.
- Edges

  yaitu pengakhiran dari sebuah district
- Landmarks

  adalah obyek visuil, elemen penting dari bentuk kota, yang membantu orang untuk mengarahkan diri dan mengenal daerah dalam kota
- Nodes

  adalah sebuah pusat aktifitas

---

12) Johara T. Jayadinata, Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan, dan Wilayah, ITB, Bandung, 1992.

13) Johara T. Jayadinata, Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan, dan Wilayah, ITB, Bandung, 1992.

14) Paul D. Spreigen, Urban Design, The Architecture Of Towns And Cities, Hill Book Company.

Kelima elemen tersebut sangat mempengaruhi perkembangan suatu kota/kawasan. Elemen tersebut dapat digunakan untuk pertimbangan dan pengembangan baru yang akan mempengaruhi gambaran suatu kawasan. Jadi bisa dikatakan sebagai salah satu pengontrol pertumbuhan supaya lebih teratur.

Perencanaan kawasan tidak lepas dari penzoningan. Dimana zona tersebut ditetapkan berdasarkan kegiatan yang ada sekarang, guna menuntun perkembangan selanjutnya.

Kawasan pusat kegiatan adalah salah satu contoh zone tertentu. Dalam suatu kawasan pusat kegiatan yang terencana baik, jenis-jenis penggunaan akan berbentuk titik-titik, dimana kawasan perdagangan eceran akan kompak dan menarik, kelompok keuangan dan kantor-kantor umum akan terintegrasi dalam wall street (kawasan kegiatan keuangan). Perbankan akan tersebar berdekatan dengan perdagangan eceran. Sektor perdagangan besar akan berbeda dan berada dipinggiran, seperti juga kegiatan industri pengolahan, yang tidak akan berbaur atau mengganggu kelangsungan pedagang eceran. Jenis dan lokasi sirkulasi internal akan diprioritaskan pejalan kaki dijantung wilayah itu. Lalu lintas kendaraan akan di tahan dipinggir kawasan perdagangan eceran, dan fasilitas parkir yang terintegrasi dengan sirkulasi tidak perlu merasuk ke jantung kawasan perdagangan eceran. Apabila angkutan umum masal melayani kawasan pusat kegiatan, harus dikaitkan erat dengan pusat wilayah itu, yang akan mengurangi jarak berjalan kaki antar terminal dan toko.[15)]

b. Perencanaan Terpadu.

Salah satu hal yang terpenting dalam mengolah/menata suatu kawasan adalah memadukan kegiatan-kegiatan yang ada dalam kawasan tersebut dengan kegiatan lingkungan yang ada disekitarnya, maka ada beberapa

---

15) Arthur B. Gallion, Simon Eisner, Pengantar Perancangan Kota Desain dan Perencanaan Kota, Erlangga, Jakarta, 1994.

faktor yang perlu diperhatikan, yaitu:[16)]

- Faktor vitality, yaitu kehidupan kegiatan dalam lingkungan
- Sense, yaitu rasa, suasana dan kesan ruang yang ingin diciptakan
- Fit, yaitu kecocokan, keserasian baik fisik maupun kegiatannya
- Access, yaitu kemudahan dan keamanan dalam pencapaian
- Control, yaitu pengendalian, khususnya terhadap pertumbuhan

Dari kelima faktor tersebut, yang paling berpengaruh dalam penataan kawasan adalah faktor vitality. Faktor ini adalah kehidupan kegiatan dalam lingkungan, misalnya: trend dari penduduk disekitar kawasan tersebut, golongan ekonomi penduduk, waktu-waktu kegiatan yang ada di dalam kawasan, potensi lingkungan yang ada dalam kawasan tersebut, dan lain sebagainya.

c. Faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan kawasan

Dalam merencanakan suatu kawasan, ada beberapa faktor yang digunakan, diantaranya:

- Perkembangan jumlah penduduk

  Pertumbuhan penduduk yang tinggi akan menimbulkan banyak masa lah yang saling berkait. Penduduk adalah pokok dalam perkembangan kawasan, karena semua perencanaan dibuat dan digunakan untuk manusia itu sendiri.

- Perkembangan sarana dan prasarana lingkungan

  Semakin maju seseorang, maka kebutuhan yang diperlukan juga beragam dan mereka berusaha memenuhinya. Dengan beraneka ragam sarana dan prasarana lingkungan.

- Perkembangan lingkungan permukiman

  Semakin padat permukiman perlu adanya penataan dan pengembangan, karena kawasan akan semakin ramai dan beragam.

---

16) Ian Bentley, Lingkungan Yang Tanggap, Sebuah Pedoman Bagi Perancang, Abdi Widya, Bandung, 1987.

- Perkembangan ekonomi

  Meningkatnya perekonomian masyarakat, kehidupan juga semakin membaik. Mulai timbul keinginan pemenuhan sekunder disamping kebutuhan pokoknya. Hal ini bisa merubah pola kehidupan, yang akan mempengaruhi lingkungannya.

- Perkembangan perdagangan

  Kebutuhan masyarakat bertambah, meningkatkan sektor perdagangan. Masyarakat dan pedagang berusaha saling memenuhi kebutuhan yang terus berkembang.

- Perkembangan sosial budaya

  Kemajuan teknologi dan peradaban manusia akan merubah pola pikir dan kehidupan sosialnya. Manusia berusaha memenuhi kebutuhannya dengan cara yang lebih mudah. Hal ini tentu saja akan sangat mempengaruhi perkembangan kawasan.

2.2.2. Pusat Perdagangan

a. Pengertian

Pusat perdagangan adalah tempat yang terutama untuk melakukan perdagangan.[17)]

Pusat perdagangan secara umum dapat dikata merupakan wadah pelayanan jual beli yang dibutuhkan oleh masyarakat dalam rangka memenuhi kebutuhannya, yang pengelolaannya bersifat komersial dan ekonomis.[18)]

Dilihat dari pengertian di atas Pasar Palur juga merupakan salah satu dari pusat perdagangan. Yaitu bagian dari subsistem dari seluruh sistem perdagangan di suatu daerah. Pasar adalah salah satu tempat pertukaran barang antara pedagang dan pembeli.

---

17) Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Balai Pustaka, 1988.

18) Trenggono Dwiharsono, Pusat Perdagangan, Tugas Akhir, Teknik Arsitektur, UGM, 1991.

b. Perkembangan fungsi pasar dalam masyarakat.

Pasar timbul karena adanya kegiatan manusia yang saling membutuhkan, bertukar barang dan jasa guna memenuhi kebutuhannya. Dalam kehidupan, kebutuhan akan terus bertambah dan berubah, berkembang sesuai dengan perkembangan jaman. Orang yang melakukan penukaran makin bertambah, hingga ada penetapan tempat guna melakukan penukaran, yang kemudian dinamakan pasar. Pasar pun terus berkembang menjadi pusat perdagangan yang mampu memenuhi kebutuhan para konsumen.

Perkembangan mengubah fungsi pasar tidak hanya sebagai tempat untuk jual beli, tetapi mempunyai fungsi lain, diantaranya:

- Sebagai tempat memenuhi kebutuhan.

  Didalam pusat perdagangan akan didapatkan kebutuhan pokok seperti sandang, pangan, dan kebutuhan barang lainnya.

- Sebagai tempat kesempatan kerja.

  Perdagangan berarti memberikan pelayanan jasa. Perdagangan dilakukan sebagai salah satu usaha untuk mencari keuntungan. Hal ini bisa memberikan peluang kerja bagi masyarakat.

- Sebagai sumber pendapatan daerah.

  Dengan penarikan retribusi dari pedagang, pemerintah daerah memperoleh pendapatan.

- Sebagai tempat rekreasi.

  Yang dimaksud berrekreasi yaitu menyaksikan penataan barang-barang dalam almari atau meja pajangan, membanding-bandingkan jenis dan harga barang.

- Sebagai tempat kontak sosial dan komunikasi.

  Orang-orang datang ke pusat perdagangan terkadang hanya karena ingin bertemu dengan orang lain, ingin ngobrol, dan menyambung hubungan batin.

- Sebagai tempat pendidikan.

  Memberi pelajaran pada pedagang cara memberi pelayanan yang baik pada konsumen. Selain itu juga mendidik anak-anak untuk berani

membeli sesuatu, belajar mengenal mendapatkan barang, dan memilih sesuatu yang diinginkannya. Hal tersebut merupakan pelajaran yang tidak mungkin didapatkan dibangku sekolah.

c. Pusat perdagangan sebagai sistem pelayanan.

Sistem pelayanan di dalam pusat perdagangan terdiri atas pedagang, pembeli, materi yang diperdagangkan, dan unsur penunjang lainnya. Komponen-komponen tersebut bila terjalin suatu interaksi akan menimbulkan adanya kegiatan perdagangan, yang akan menentukan sarana fisik yang disediakan.

c.1. Pedagang.

Pedagang adalah orang yang menyediakan dan melayani kebutuhan yang dibutuhkan oleh pembeli. Dalam pelayanannya tersebut pedagang menyediakan modal, tenaga, dan materi jual beli.

Pedagang dapat digolongkan menurut:[19)]

a. Jumlah pelaku.

Pedagang dapat dikelompokkan menjadi:

- pedagang individu
- pedagang gabungan/kongsi

b. Kemampuan modal.

- pedagang modal kecil
- pedagang modal cukup
- pedagang modal sedang
- pedagang modal besar

c. Cara penyalurannya.

- pedagang eceran
- pedagang pengumpul
- pedagang grosir

d. Jangkauan pelayanannya.

- pedagang lingkungan
- pedagang kota
- pedagang lokal
- pedagang regional

e. Cara pelayanannya.

- pedagang langsung
- pedagang tidak langsung

---

19) Penataan Kembali Pasar Kota Gede, M. Darwis, Tugas Akhir, Teknik Arsitektur, UGM, 1984.

f. Asalnya.

- pedagang dari desa/hinterland
- pedagang dari kota

c.2. Pembeli/konsumen.

Pembeli adalah masyarakat yang membutuhkan pelayanan akan barang dan jasa guna memenuhi kebutuhannya. Pembeli dalam pusat perdagangan ini ditentukan oleh status sosial ekonomi. Biasanya pembeli adalah kelompok masyarakat dengan status sosial ekonomi menengah ke bawah. Mereka mencari barang yang diinginkannya secara langsung dengan harga murah. Selain itu mereka mempunyai banyak kesempatan untuk datang memilih dan berbelanja, dibanding mereka yang mempunyai kelas sosial menengah ke atas.

c.3. Materi perdagangan.

Materi perdagangan dalam pusat perdagangan dapat dikelompokkan sebagai berikut:

a. Jenis materi perdagangan:

bahan pangan, bahan sandang, barang kelontong, perkakas rumah tangga, barang kemewahan, dan jasa.

b. Sifat/kesan materi perdagangan:

bersih, kotor, berbau, tidak berbau, kering, basah.

c. Tingkat urgensi materi perdagangan:

kebutuhan sehari-hari, berkala, tidak selalu dibutuhkan.

d. Cara angkut:

diangkat, dikemas, diantar.

c.4. Unsur penunjang.

Unsur penunjang merupakan kegiatan pengelolaan, yaitu pihak yang berperan dalam kelangsungan kegiatan perdagangan di pusat perdagangan. Unsur penunjang tersebut adalah:

a. Pemerintah

Unsur penunjang yang mengatur seluruh mekanisme pelayanan

kota. Pemerintah mempunyai kewajiban memelihara kestabilan ekonomi, diantaranya sektor perdagangan.

b. Pengelola

Pengelola yaitu orang-orang yang menangani langsung kegiatan operasional pusat perdagangan. Pengelolaan ini mulai dari kepala pusat perdagangan dan stafnya, sampai pada urusan operasional pelayanan yaitu pemeliharaan kebersihan dan keamanan.

c. Bank

Unsur penunjang, terutama dalam bidang biaya pembangunan dan pinjaman modal pada pedagang.

d. Kegiatan utama pusat perdagangan.

Dalam suatu pusat perdagangan, kegiatan jual beli merupakan kegiatan utama. Namun demikian ada beberapa kegiatan lain, yaitu: distribusi, penyimpanan, penyajian materi perdagangan, dan pergerakan pengunjung/pembeli, serta pengelolaan.

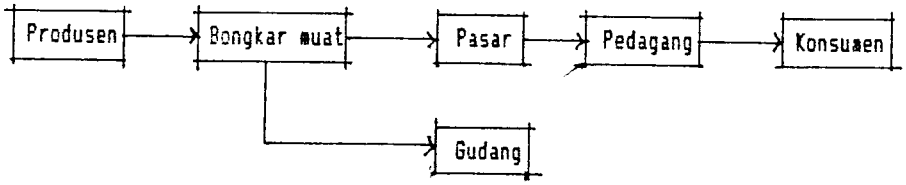
- Kegiatan jual beli.

  Kegiatan ini langsung berhubungan antara pedagang dan pembeli yang diikuti dengan tawar menawar. Dalam melayani pembeli para pedagang biasanya dengan posisi berdiri, duduk diatas bangku, maupun duduk bertimpuh. Sedang para pembeli biasanya berdiri maupun membungkuk.

- Distribusi materi perdagangan

  Kegiatan ini merupakan kegiatan mensuplai barang dagangan dari tempat produsen/asal ke tempat perdagangan dan penyebarannya kepada para pedagang.

  Distribusi tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar II-3 Diagram Distribusi Materi perdagangan.

- Penyimpanan materi perdagangan

  Yaitu kegiatan menyimpan barang yang dilakukan oleh para pedagang. Untuk pedagang eceran biasanya hanya membutuhkan almari ataupun kotak-kotak penyimpanan ditempatnya berdagang.

- Penyajian materi perdagangan

  Barang-barang yang diperdagangakan, biasanya disajikan dengan tujuan menarik pembeli dengan melihat barang-barang tersebut. Cara penyajiannya biasanya menggunakan meja, rak, almari kaca, kotak-kotak terbuka, bakul keranjang, periuk dan sebagainya.

e. Fasilitas fisik perpasaran

Fasilitas fisik pelayanan pasar dapat ditinjau dari beberapa segi:

e.1. Garis besar fasilitas fisik perpasaran.

1. jaringan jalan pencapaian
2. jaringan angkutan manusia maupun barang
3. tempat parkir
   a. umum

      merupakan tempat parkir kendaraan pengunjung yang berupa sepeda, sepeda motor, ataupun mobil

   b. Halte/terminal

      merupakan tempat pemberhentian maupun pangkalan angkutan umum seperti bis kota, colt, becak

   c. Khusus

      merupakan tempat penitipan sepeda atau sepeda motor pedagang

PERPUSTAKAAN

4. Bangunan pasar

a. ruang jual beli

b. ruang pengelola

c. ruang penunjang: km/wc, musholla

d. ruang keamanan (kriminal maupun kebakaran)

e. gudang

5. Jaringan utilitas

a. listrik

b. air (bersih, hujan, kotor)

c. telephone

d. sampah

6. Fasilitas sosial

Mengingat fungsi pasar yang tidak merupakan bisnis semata, maka pasar biasanya dilengkapi fasilitas sosial. Seperti misalnya taman maupun ruang-ruang terbuka.

e.2. Fasilitas fisik utama pusat perdagangan

Fasilitas fisik utama dari pusat perdagangan, dibagi menjadi tiga, yaitu:

1. Ruang terbuka

Ruang terbuka adalah ruang yang tidak terlindungi oleh atap, biasanya dipergunakan oleh pedagang insidental. Ruang tersebut biasanya dibatasi oleh batas semu, seperti tikar, perabot, materi dagangan, dan gerak atau prilaku pembeli.

2. Ruang ternaung

Ruangan ini ternaungi oleh atap, namun tidak tertutup oleh dinding atau penyekat ruangan. Ruangan ini terdiri dari:

a. Los

yaitu bangunan permanen yang panjang dengan lantai beton atau plesteran dimana pedagang duduk melayani pembeli.

b. Bango

yaitu bangunan darurat yang biasanya terbuat dari konstruksi bambu atau kayu dengan atap seng atau gen-

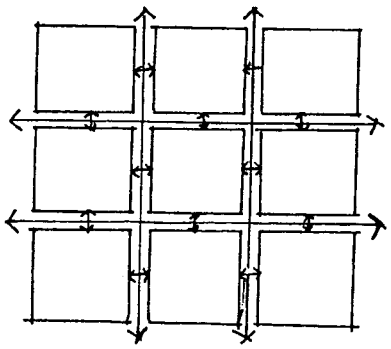
teng dan lantai tanah.

3. Ruang tertutup

   Ruang yang tertutup oleh atap dan dinding permanen. Ruangan ini biasanya berupa kios-kios yang berderet sepanjang tepi pasar. Kios ini lebih besar daripada los atau bango.

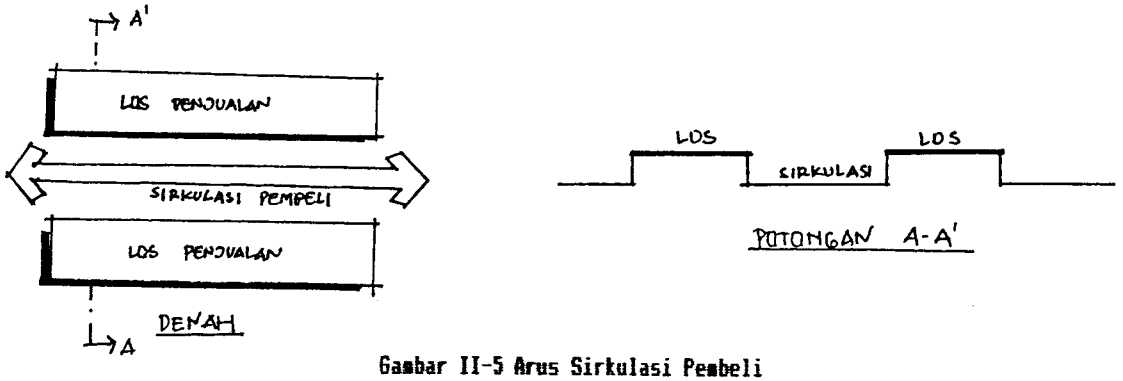
f. Sirkulasi dalam pasar

Pola sirkulasi yang digunakan dalam pasar adalah pola sirkulasi terbuka, artinya memberi kemudahan dan kelancaran dalam pencapaian dari unit ruang satu ke unit ruang lain. Dalam hal ini digunakan banyak sirkulasi dengan empat sisi ruang.



Gambar II-4 Sirkulasi Dengan Empat Sisi
Sumber: M. Darwis

Berdasarkan sifat kegiatan yang dinamis serta pelayanan jual beli yang personal service, hubungan langsung antara penjual dan pembeli, tempat jualan yang ideal adalah los-los yang memanjang sehingga memungkinkan pergerakan yang cepat dan leluasa. Jadi arus sirkulasi pengunjung pada pasar tersebut searah dengan jalur los.



Gambar II-5 Arus Sirkulasi Pembeli

2.2.3.TERMINAL BIS

a. Pengertian

Terminal: Prasarana untuk kepentingan angkutan jalan raya, yang berguna mengatur kedatangan, pemberangkatan, dan berpangkalnya kendaraan bermotor umum serta memuat dan menurunkan orang atau barang.[20)]

Bis : Kendaraan angkutan umum yang bergerak di atas jalan raya dengan bahan bakar solar/bensin dan kapasitas tempat duduknya lebih dari 9 kursi.[21)]

Dari pengertian di atas dapat disimpulkan, terminal bis adalah tempat atau bangunan yang dikelola oleh suatu lembaga sebagai suatu sarana untuk kepentingan angkutan jalan raya, guna mengatur pemberangkatan, kedatangan, dan berpangkalnya bis umum, serta menurunkan dan memuat orang serta barang bawaannya.

b. Fungsi dan tujuan

Menurut Paul H. Wright dan Norman J. Ashford ada delapan fungsi dasar terminal, yaitu:[22)]

- Traffic Concentration

  Pemusatan lalu lintas, yaitu penumpang dan barang datang membentuk kelompok-kelompok, yang kemudian melanjutkan perjalanan dengan kelompok tujuan yang lebih spesifik sehingga mempermudah pengontrolan. Dengan kata lain terminal sebagai titik temu dan titik sebar penumpang dan kendaraan umum.

- Processing

  Fungsi ini termasuk sebagai tempat pelayanan yang menyangkut

---

20) SK KaDin DLLAJR Prof. Dati I Jateng. No. 551/3947, 28-4-1984.

21) SK Kepala Dinas DLLAJR.

22) Transportation Engineering Planning and Design, Paul N. Wright and Norman J. Ashford, Jhons Wiley & Sons, NY, 1989.

kegiatan-kegiatan, proses mendapatkan tiket, mengirim dan membawa barang bawaannya.

- Classification and sorting

  Fungsi ini guna mempermudah penumpang, yaitu mengelompokkan penumpang dan barang berdasarkan tujuannya.

- Loading and unloading

  Menyangkut pergerakan penumpang dan barang dari ruang tunggu, peron muatan, area penyimpanan sementara dan lain-lain ke kendaraan transportasi.

- Storage

  Termasuk fasilitas terminal untuk penyimpanan seperti, ruang tunggu untuk penumpang dan gudang sementara/transit untuk penyimpanan barang komoditi.

- Traffic Interchange

  Sebagai titik pertemuan dan tempat pergantian moda angkutan penumpang dan barang untuk sampai pada tujuannya.

- Service availability

  Menyangkut servis pada para penumpang dan barang, guna rasa kenyamanan penumpang, seperti misalnya fasilitas pengiriman, rumah makan, dan pelayanan lainnya.

- Maintenance and servicing

  Merupakan tempat pembersihan kendaraan, penelitian dan pemeriksaan terhadap kendaraan yang diragukan kondisi teknisnya, dalam rangka meningkatkan faktor keselamatan dan keamanan angkutan jalan raya. Selain itu juga sebagai tempat istirahat atu pergantian awak kendaraan atau crew.

Selain fungsi di atas, terminal juga berfungsi sebagai sarana pengendaliaan, pengawasan, dan pengaturan arus/sirkulasi kendaraan angkutan umum.

Sedang tujuan dari terminal adalah sebagai berikut:

- Memberikan pelayanan kepada penumpang dalam jasa transportasi,

sehingga akan menunjang kelancaran pergerakannya.

- Terkoordinasinya sarana transportasi dan memperlancar arus sirkulasi penumpang.
- Memberikan kenyamanan dan keselamatan penumpang.

c. **Klasifikasi terminal**

Penggolongan terminal ini dapat dilihat dari berbagai segi, diantaranya adalah:

c.1.Berdasarkan pelayanannya terminal dibedakan menjadi dua, yaitu:[23)]

- Terminal penumpang

  Yaitu prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

  Fasilitas yang tersedia untuk terminal jenis ini adalah ruang untuk penumpang dan ruang untuk kendaraan.

- Terminal barang

  Yaitu prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

  Fasilitas yang disediakan untuk jenis terminal ini adalah ruang untuk bongkar muat barang, pergudangan, dan perparkiran kendaraan (truk, triller dan lain-lain).

c.2. Berdasarkan fungsinya ada tiga macam, yaitu:

- Terminal penumpang tipe A

  Terminal ini berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota, dan

---

23) Undang-undang dan Peraturan RI Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 1993, Ditjen Perhubungan Darat, Pustaka Karya.

angkutan pedesaan.

- Terminal penumpang tipe B

  Berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan.

- Terminal penumpang tipe C

  Berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

Terminal yang baik atau memenuhi syarat, biasanya terletak pada:

- Daerah yang ramai, yaitu merupakan tempat pergerakan masyarakat, dimana timbul suatu bangkitan arus penumpang.
- Daerah di dekat sarana pelayanan masyarakat yang banyak digunakan (seperti pusat perdagangan).
- Daerah di dekat sarana transportasi lain (lapangan terbang, stasiun, dan terminal).

Hal ini untuk memudahkan pergantian moda angkutan ataupun penanggulangan bila terjadi kemacetan bisa beralih pada transportasi lain.[24)]

d. Unsur-unsur terminal

Unsur-unsur terminal bis adalah menyangkut masalah sarana dan prasarana dalam proses kegiatan pada terminal bis, antara lain:

d.1. Pengelola terminal

yaitu orang/badan yang mengatur semua kegiatan di terminal, menyangkut masalah teknis maupun administrasi.

Pengelola terdiri dari:

- Kepala terminal
- Petugas administrasi/pengelolaan
- Petugas pos pengamatan
- Petugas kebersihan
- Petugas penjualan tiket

---

24) Hasil wawancara dengan Bapak Soerono, Ketua Seksi Angkutan, DLLAJR, Karanganyar, 7 Maret 1996.

- Petugas keamanan

d.2. Pengunjung/penumpang (dalam hal ini termasuk barang).

Yaitu pengunjung yang berkepentingan dalam hal transportasi, untuk melakukan ataupun sudah melakukan perjalanan.

d.3. Awak bis

Yaitu orang-orang yang menjalankan, mengatur, dan mengendalikan bis, termasuk melayani penumpang. Awak bis ini termasuk sopir, kernet, dan kondektur.

d.4. Perpakiran

Merupakan tempat parkir bis, dimana bis melakukan istirahat dan mempersiapkan perjalanan berdasarkan interval tertentu. Termasuk didalamnya menurunkan dan menaikkan penumpange.

d.5. Faktor penunjang

Merupakan sarana penunjang dan pendukung semua kegiatan terminal, seperti tempat penjualan barang keperluan penumpang, tempat service dan lain-lain.

e. Kegiatan utama dalam terminal

e.1. Kegiatan penumpang dan barang

- Datang untuk melakukan perjalanan
- Datang untuk perpindahan rute perjalanan
- Membeli karcis bis
- Menunggu kedatangan bis, menanyakan informasi, makan dan minum, ke toilet, berbelanja dan lain-lain

e.2. Kegiatan kendaraan dan awaknya

- Masuk terminal dan melaporkan kedatangannya
- Menurunkan penumpang
- Memarkir kendaraan, membersihkan, menservis dan meneliti bila ada kerusakan, istirahat
- Menaikkan penumpang
- Keluar terminal dan melaporkan keberangkatannya

e.3. Kegiatan pengelola

- Ketertiban dan keamanan penumpang dan kendaraan
- Pengontrolan jadwal kedatangan dan keberangkatan bis yang ada di terminal
- Mengatur sirkulasi dan parkir kendaraan
- Pelayanan administrasi dan informasi
- Perawatan dan kebersihan terminal

e.4. Kegiatan penunjang

- Pelayanan komunikasi keluar (seperti telepon)
- Pelayanan informasi perjalanan
- Pelayanan informasi lokasi emplasemen
- Pelayanan perdagangan dan kantin
- Kegiatan ibadah, toilet dan servis lainnya

f. Pola sirkulasi dalam terminal

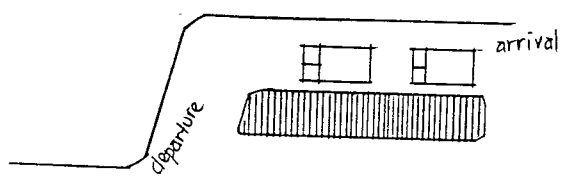
Pelaku utama dalam terminal merupakan salah satu faktor dalam menentukan pola sirkulasi dalam terminal, khususnya penumpang dan kendaraan umum.

Salah satu faktor penentu dalam pola sirkulasi yang dimaksud antara lain: konfigurasi parkir bis dan konfigurasi peron penumpang.

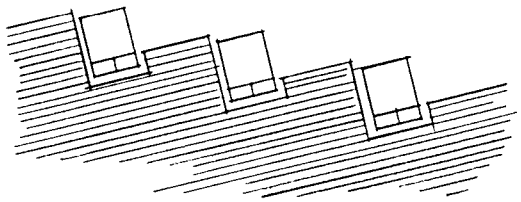
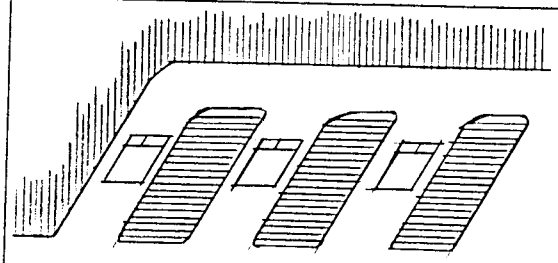
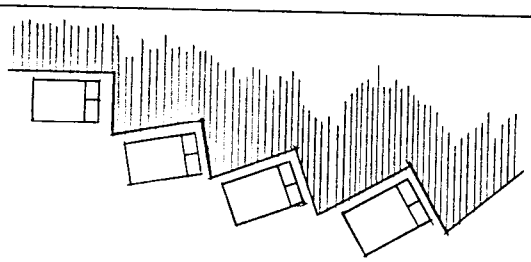
Beberapa alternatif dalam pengaturan parkir untuk bis, yaitu:[25)]

a. Konfigurasi parkir paralel

Jalur parkir bis searah dengan arah kedatangannya (arrival).

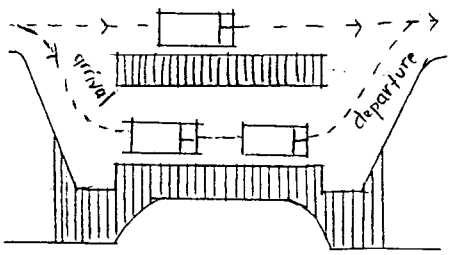


25) Ernest Neufert, Architecs' Data, Bus Station, Lockwood & Son Ltd, London, 1970.

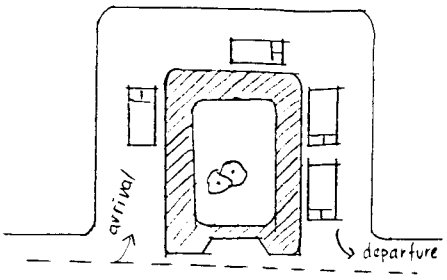
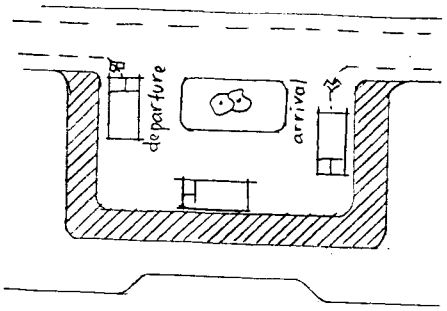
b. Konfigurasi vertikal interlocking Arah parkir tegak lurus dengan peron penumpang.	
c. Obliquelly Arah parkir membentuk sudut miring terhadap arah departure (keberangkatan) dan arrival (kedatangan).	
d. Radial/Saw-tooth Konfigurasi parkir mengelilingi peron penumpang.	

Gambar II-6 Pengaturan Parkir Bis
Sumber: Ernest Neufert

Ada beberapa alternatif bentuk peron penumpang terhadap sirkulasi kendaraan, antara lain:[26)]

a. Pola peron paralel Arah peron penumpang searah dengan departure.	

26) Ernest Neufert, Architecs' Data, Bus Station, Lock Wood & Son Ltd, London, 1970.

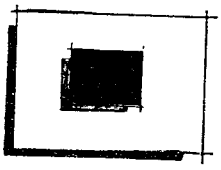
b. Pola peron di tengah (island) Peron dikelilingi area parkir bis.	
c. Pola peron keliling (trough circle) Pola peron jenis ini mengelilingi sirkulasi bis.	

Gambar II-7 Peron Penumpang
Sumber Ernest Neufert

2.2.4. Penataan Ruang.

Dalam menata suatu ruang tentu berkaitan dengan ruang-ruang yang ada lainnya, dimana ruang-ruang tersebut memiliki fungsi yang tidak selalu sama. Ruang-ruang dengan berbagai fungsinya dapat mempengaruhi terjadinya hubungan ruang. Hubungan-hubungan antar ruang dapat dibedakan menjadi empat macam hubungan, yaitu:[27)]

- Ruang dalam ruang



yaitu sebuah ruang luas yang melingkupi dan memuat sebuah ruang yang lebih kecil di dalamnya.

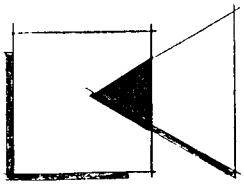
Kontinuitas visual dan kontinuitas ruang diantara kedua ruang tersebut dengan mudah dapat dipenuhi, tetapi hubungan dengan

---

27) Francis D.K. Ching, Alih Bahasa Ir. Paulus Hananto Adjie, Arsitektur Bentuk, Ruang, dan Susunannya, Erlangga, Jakarta, 1991.

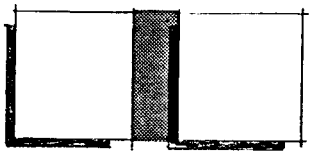
ruang luar dari ruang yang dimuat tergantung kepada ruang penutup yang lebih besar.

- Ruang-ruang yang saling berkaitan



Suatu hubungan ruang yang saling berkaitan terdiri dari dua buah ruang yang kawasannya membentuk daerah ruang bersama. Masing-masing ruang mempertahankan identitasnya dan batasan sebagai sebagai suatu ruang.

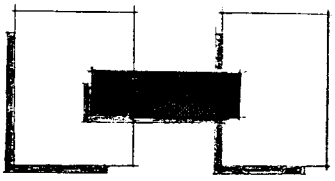
- Ruang-ruang yang bersebelahan



Merupakan jenis hubungan yang paling umum.

Ruang bersebelahan memungkinkan definisi dan respon masing-masing ruang menjadi jelas terhadap fungsi dan persyaratan simbolis menurut cara masing-masing simbolisnya.

- Ruang-ruang dihubungkan oleh sebuah ruang bersama.



Dua buah ruang yang terbagi oleh jarak dapat dihubungkan atau dikaitkan satu sama lain oleh ruang ketiga yaitu ruang perantara.

Gambar II-8 Macam Hubungan Ruang
Sumber: Francis D.K Ching.

Hubungan antara kedua ruang akan tergantung pada sifat ruang ketiga dimana kedua ruang tersebut menempati satu ruang besama-sama.

Hubungan antar ruang ini dapat diterapkan dalam merencanakan penataan Pasar Palur. Dimana Pasar Palur memiliki dua ruangan besar dengan fungsi yang berbeda, ruang perdagangan dan terminal. Untuk penataan perlu memperhatikan fungsi utamanya, yaitu keduanya berfungsi sebagai fasilitas pelayanan masyarakat. Keduanya memiliki beberapa kegiatan yang saling menunjang untuk bisa dipadukan, terutama pada kegiatan

servicenya, namun ada beberapa yang tidak bisa dipadukan, seperti kegiatan pokoknya. Tempat-tempat kegiatan yang bisa dipadukan seperti pada tempat kegiatan penunjang.

- Parkir

  Pada pusat perdagangan berfungsi sebagai tempat parkir bagi pengunjung dan para pedagang. Sedang pada terminal untuk para pengunjung/pengantar pengguna angkutan dan pegawai terminal.

- Toilet

  Untuk para pengguna pusat perdagangan dan terminal.

- Musholla

  Untuk pengguna pusat perdagangan dan terminal yang bila tiba waktu sholat tapi masih berada pada lokasi tersebut.

- Plaza

  Plaza yang berada antara dua bangunan sebagai:

  - penyatu masa bangunan
  - orientasi bangunan
  - pengumpul pengunjung dan pengenal medan bagi pengunjung, untuk berbelanja ke pusat perdagangan atau ke terminal
  - mengalihkan suasana panas dan berdebu pada terminal ke pusat perdagangan dengan suasana yang lain.

2.3. KAWASAN PASAR PALUR KEMUNGKINAN MASA DATANG

2.3.1. Pendukung Perencanaan

Dalam perencanaan kawasan Palur pemerintah Dati II Karanganyar mempertimbangkan tindakan, perilaku, dan kebutuhan masyarakat, sehingga pembangunan:

- diarahkan untuk perbaikan lingkungan
- pemanfaatan potensi kawasan seoptimal mungkin
- sistem pelayanan angkutan umum yang cepat sehingga dapat menunjang sirkulasi dalam melayani kebutuhan masyarakat akan jasa angkutan umum.

Untuk rencana pemanfaatan lahan kawasan Pasar Palur dimanfaatkan sebagai permukiman, industri, perdagangan, pertanian, dan sarana penunjang lainnya.

Pasar Palur adalah Node, yaitu sebuah pusat pergerakan/aktifitas dari kawasan Pasar Palur. Keadaan ini harus dipertahankan sebagai pertanda suatu kawasan, dengan penataan yang lebih baik akan memberikan wadah untuk kegiatan yang ada.

Untuk penataan kawasan Pasar Palur, faktor vitality yang sangat berpengaruh dalam perencanaan ini adalah:

* Tingkat ekonomi penduduk

  Dilihat dari jenis pedagang yang ada, maka kawasan ini dapat dikatakan mampu melayani seluruh lapisan masyarakat, dari golongan ekonomi atas sampai ekonomi rendah. Untuk masyarakat menengah ke bawah biasanya memanfaatkan perbelanjaan di dalam pasar maupun pertokoan disekitar pasar. Sedang untuk masyarakat menengah ke atas lebih suka berbelanja di pertokoan di seputar Pasar Palur.

  Dari sekian banyak penduduk Palur, rata-rata berada dalam kelompok ekonomi menengah kebawah.

* Waktu kegiatan dalam lingkungan Pasar Palur .

  Kegiatan lingkungan yang ada di kawasan Pasar Palur antara lain:

Jenis kegiatan	Waktu Kegiatan
- Kegiatan perdagangan	
dalam pasar	03.00 - 19.00
luar pasar	24 jam
pertokoan	09.00 - 21.00
- Kegiatan Perkantoran	08.00 - 17.00
- Kegiatan terminal bayangan	05.00 - 22.00
- Kegiatan industri	24 jam
- Kegiatan pendidikan	07.00 - 18.00

  Kegiatan lingkungan sangat berpengaruh terhadap penataan kawasan Pasar Palur. Keterpaduan waktu kegiatan lingkungan dengan waktu kegiatan kawasan sangat penting untuk diperhatikan.

Pasar Palur sebagai pusat perdagangan memiliki pedagang yang mayoritas dapat dikelompokkan dalam:

- pedagang individu
- pedagang modal kecil dan sedang
- pedagang eceran
- pedagang lingkungan
- pedagang dari desa/hinterland

Para pedagang ini bila jam tutup, biasanya meninggalkan barang dagangannya di dalam pasar, dan menyimpan dalam tempat penyimpanan. Untuk ini perlu adanya penjagaan keamanan, dan jalan masuk kedalam pasar perlu ditutup pada jam-jam tertentu. Berbeda dengan kios/toko di luar pasar yang cenderung tutup malam hari/non stop, biasanya memiliki pintu tersendiri.

Di dalam pasar tersebut belum ada penataan/pengelompokan barang berdasarkan materi dagangannya. Untuk mendapatkan penataan yang lebih teratur, maka perlu adanya pengelompokkan, seperti:

- kelompok sandang
- kelompok barang kelontong dan kemewahan
- kelompok bahan pangan (kering, basah, dan makanan)

Pasar Palur selain sebagai pusat perdagangan juga merupakan pusat transportasi. Sebagaimana dijelaskan di depan, Pasar Palur yang berfungsi sebagai terminal bayangan dapat dikembangkan sebagai terminal yang sesungguhnya. Hal ini didasarkan pada:

1. Merupakan daerah bangkitan penumpang.
2. Dilalui oleh bermacam angkutan umum antar kota dalam propinsi, angkutan kota, dan angkutan pedesaan.
3. Adanya terminal bayangan yang menyebabkan ketidak lancaran arus sirkulasi di kawasan Pasar Palur.
4. Adanya rencana pembuatan jalan lingkar kota Solo tidak banyak mempengaruhi berkurangnya angkutan umum yang lewat Pasar

Palur nantinya. (Gambar rencana jalan lingkar dapat dilihat pada gambar II-4 Peta Pengembangan Daerah Surakarta).

5. Undang-undang Peraturan Pemerintah RI No. 14/1993 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dalam Bab IV pasal 9 ayat 1. Menyatakan bahwa untuk menunjang mobilitas orang maupun arus barang dan untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib, di tempat-tempat tertentu dapat dibangun dan diselenggarakan terminal.
6. Tempat pemberhentian angkutan umum.

Tabel II-2 angkutan yang berhenti di Pasar Palur

kelompok	jumlah
- bis tingkat Damri	25 buah
- mini bis Damri	13 buah
- mini bis	20 buah
- angkutan perumahan	15 buah
- angkutan colt	10 buah
- angkutan colt kecil	15 buah
Jumlah	98 buah

Sumber: DLLAJR

7. Anjuran pemerintah untuk mendirikan suatu kantong (terminal) bila membuka suatu jalur transportasi, yaitu pada awal dan akhir jalur.

Menurut peraturan pemerintah no.41 tentang UULAJ Tahun 1993, dalam Bab 1 Pasal 7 ayat 1, dijelaskan bahwa jenis jaringan trayek adalah sebagai berikut:

1. Trayek antarkota antar propinsi, yaitu trayek yang melalui lebih dari satu wilayah prpinsi Dati I.
2. Trayek antarkota dalam propinsi, yaitu trayek yang melalui Dati II dalam satu Dati I.
3. Trayek kota, yaitu trayek dalam 1 wilayah Kodia Dati II atau DKI Jakarta.

4. Trayek pedesaan, yaitu trayek di dalam Dati II.
5. Trayek antarlintas batas negara, yaitu trayek yang melalui batas negara.

Melihat kondisi jenis-jenis trayek yang bersifat reguler melalui Kawasan Pasar Palur, yang terdiri atas: trayek antarkota dalam propinsi, trayek kota, dan trayek pedesaan, maka tipe terminal yang dapat dibangun adalah terminal tipe B. Dengan luasan minimal adalah 2.000 m^2.

2.3.2.Prediksi Kawasan Pasar Palur

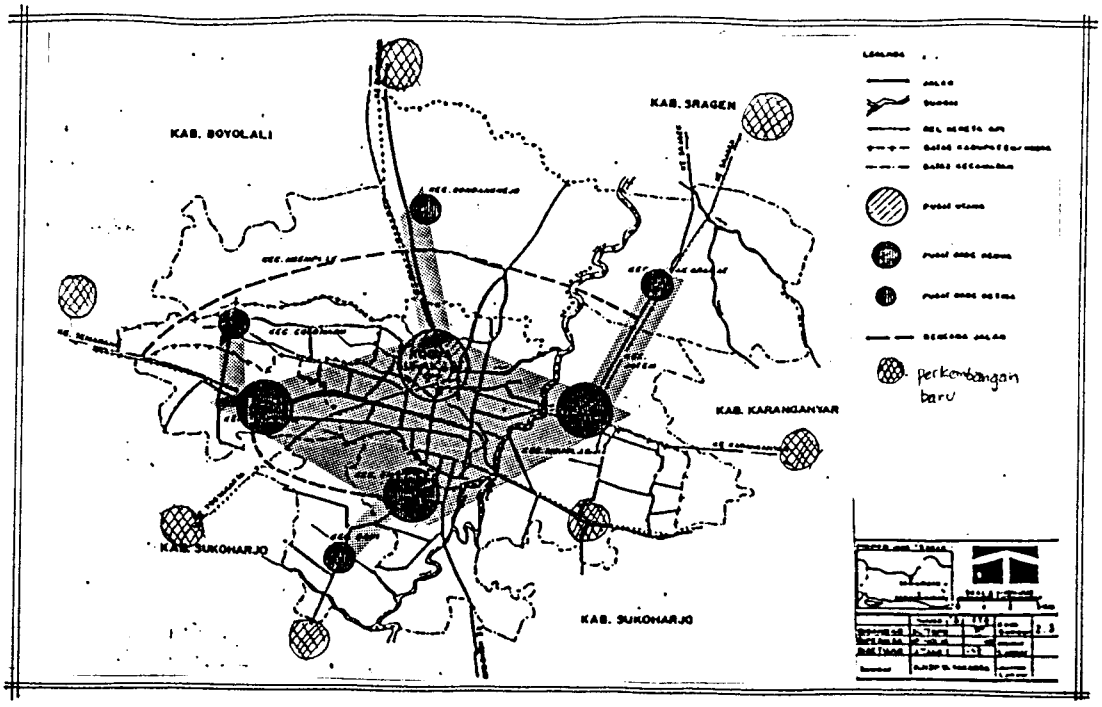
Dilihat dari keberadaan dan perkembangan kawasan Pasar Palur saat ini, dapat diprediksikan keadaannya untuk 10 tahun mendatang.

a. Pengembangan Kawasan

Pengembangan kawasan Pasar Palur dapat diambil dengan mengacu pada pengembangan daerah Surakarta. Dengan pertimbangan, kawasan Pasar Palur walaupun merupakan bagian dari Dati II Karanganyar, namun cenderung lebih dekat dengan daerah Surakarta, dan arus pendukung pergerakan lebih dominan kearah Surakarta.

Dilihat dari keberadaan Kawasan Pasar Palur dengan kondisi yang ada sekarang sebagai orde kedua, untuk sepuluh tahun kemudian kawasan ini bisa lebih berkembang dan akan membangkitkan kawasan lain disekitarnya. Kawasan Pasar Palur akan terbentuk suatu kesatuan dengan pusat utama orde (daerah Surakarta), dan akan timbul juga orde-orde lain disekitarnya, seperti terlihat dalam gambar berikut ini:





Gambar II-4 Peta Rencana Pengembangan Daerah Surakarta Masa Mendatang.
Sumber: RUTRK - RDTRK Palur.

Dari perkembangan tersebut nampak bahwa pengembangan daerah Surakarta dalam pembangunannya berusaha menyatukan daerah-daerah di sekitarnya yang termasuk dalam satu karesidenan Surakarta. Pengembangan dimulai dari daerah terdekat, yang diharapkan merangsang perkembangan daerah sekitanya.

b. Pemanfaatan lahan

Kawasan Pasar Palur yang terus berkembang, untuk sepuluh tahun mendatang dalam pemanfaatan lahan masih mempertahankan kebijakan yang ada sekarang ini. Hal ini dilihat dari sikap pemerintah yang mulai membatasi ijin-ijin pembangunan yang dirasa tidak sesuai dengan rencana penggunaan lahan seperti sudah ditetapkan.

Kawasan Pasar Palur tetap sebagai perumahan, perdagangan, dan industri. Namun tanah pertanian yang mendapatkan pengairan dari irigasi Wonogiri dipertahankan. Selain sebagai daerah pertanian, juga seba gai ruang terbuka penyeimbang pembangunan yang terjadi di sekitarnya. Sedang Pasar Palur akan tetap bertahan sebagai pusat perdagangan dan transportasi.

c. Jumlah penduduk.

Jumlah penduduk kawasan Pasar Palur pada tahun 2000 diperkirakan 45.352 jiwa. Dan bila sampai tahun 2006 dipertambahan 1,44% dianggap tetap, maka jumlah penduduk Pasar Palur pada tahun 2006 adalah 49.415 jiwa.

Dilihat dari sektor pendidikan dan pekerjaan, jumlah penduduk bermukim dikawasan Pasar Palur yang meningkat, akan menambah jumlah para pelajar dan kaum pekerja. Kebanyakan dari mereka tidak akan melakukan kegiatan tersebut di dalam kawasan, karena kawasan sendiri tidak menyediakan tempat yang mereka butuhkan.

Penduduk kawasan Pasar Palur yang termasuk golongan ekonomi menengah kebawah kebanyakan memanfaatkan jasa kendaraan umum. Penduduk kawasan yang memadati Pasar Palur untuk memanfaatkan langsung kendaraan umum mayoritas adalah warga Ngringo, yaitu diasumsikan kurang lebih 1000 orang. Pertambahan penduduk di kawasan Pasar Palur akan mempengaruhi bangkitan penumpang di Pasar Palur.

d. Perkembangan ekonomi.

Perkembangan ekonomi di kawasan Pasar Palur cukup pesat. Penduduk yang dulu hanya bertumpu pada sektor pertanian mulai berkembang pada sektor industri dan perdagangan. Pada sektor industri, mayoritas mereka bekerja sebagai buruh pabrik, sedang perdagangan mereka bekerja sebagai pedagang kecil. Namun banyak juga yang bekerja kearah kota Surakarta.

Keadaan ekonomi yang semacam ini tetap akan membuat golongan ekonomi menengah ke bawah sebagai mayoritas penduduk. Dengan demikian Pasar Palur masih merupakan tempat perbelanjaan penduduk dalam waktu yang lama.

e. Perkembangan perdagangan.

Kawasan Pasar Palur terutama yang berada di tepi jalan utama berubah menjadi pertokoan. Hal ini juga merupakan perlebaran fungsi Pasar Palur dalam perdagangan.

Pasar Palur yang merupakan pusat perdagangan dengan jumlah pedagang didalamnya 408 pedagang, diperkirakan pada tahun 2006 menjadi 501 pedagang, dengan kenaikan pedagang tiap tahunnya kurang lebih 2%. Letak Pasar Palur yang juga dimanfaatkan sebagai peberhentian bis akan semakin meningkatkan perdagangan. Pedagang yang lebih banyak memanfaatkan kendaraan umum akan lebih mudah mendapatkan alat angkut. Selain itu juga akan memperlancar arus berjalannya materi perdagangan.

f. Perkembangan lingkungan permukiman.

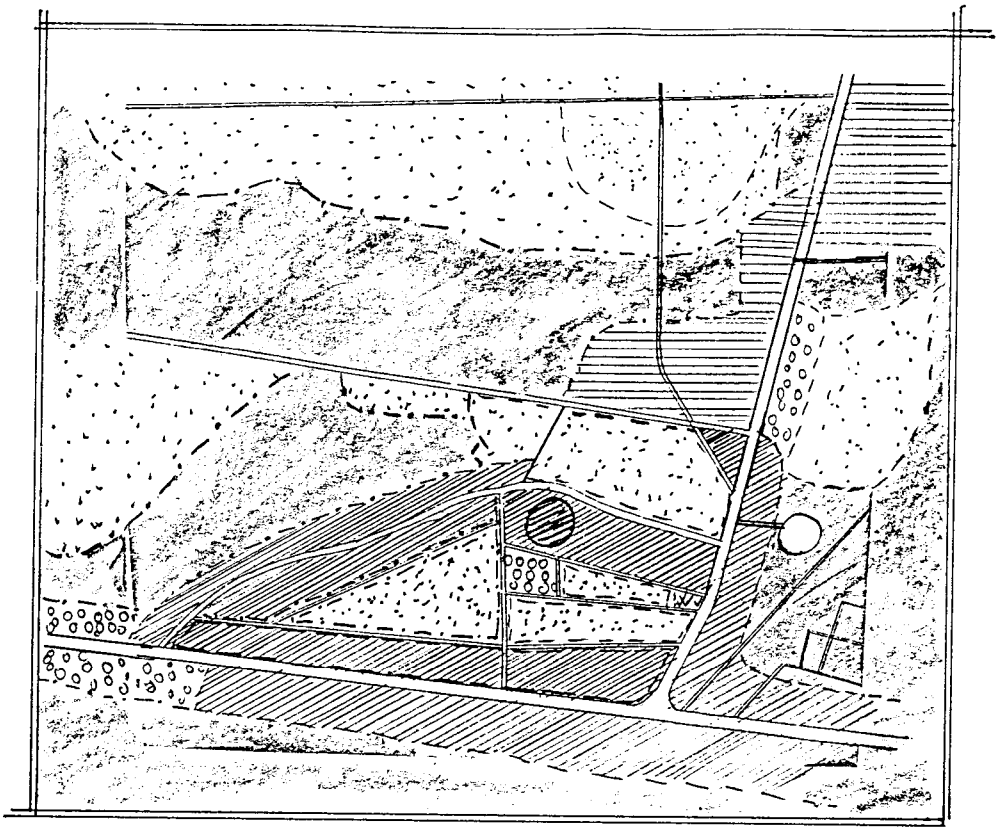
Dengan pertambahan penduduk maka kebutuhan perumahan juga meningkat. Perkembangan permukiman untuk daerah Palur khususnya Ngringo mulai dibatasi, karena lahan persawahan yang ada tetap dipertahankan sebagai lahan pertanian.

g. Perkembangan sarana lingkungan.

Seiring dengan pertambahan penduduk, maka pemenuhan kebutuhan sarana dan prasarana lingkungan juga meningkat. Salah satu contoh kebutuhan masyarakat akan transportasi, yaitu dengan banyaknya berbagai macam angkutan yang ada, guna mempermudah arus sirkulasi masyarakat, khususnya dalam kawasan itu sendiri. Dengan bertabahnya alat transportasi maka sarana jalan juga akan ditingkatkan kualitasnya.

Selain sarana tersebut, akan berkembang sarana pelayanan lainnya seperti tempat perdagangan, stasiun, terminal, tempat rekreasi, dan sebagainya untuk memenuhi kebutuhan asyarakat.

Perkembangan sarana asyarakat ini akan berkebang sesuai dengan kebutuhan asyarakat yang semakin maju dan ebutuhkan pemenuhan yang lebih mudah.



Gambar II-5 Peta Rencana Perkembangan Kawasan Pasar Palur.
Sumber RUTRK - RDTRK Palur

Keterangan gambar:

- batas awal
- perdagangan
- perkantoran
- permukiman
- open space
- perkembangan
- pertanian
- industri
- terminal bis
- stasiun KA

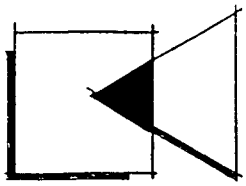
2.3.3. Hubungan Ruang Di Pasar Palur

Perencanaan pusat perdagangan dan terminal di pasar Palur akan dipisahkan dengan adanya ruang transisi, yang difungsikan oleh kedua kelompok kegiatan tersebut.

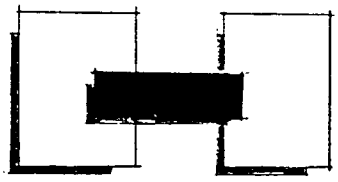
Hal ini berdasarkan pada pertimbangan banyaknya pengguna transportasi yang menuju pusat perdagangan ataupun sebaliknya. Sehingga sering menimbulkan crossing sirkulasi.

Ide dari penghubungan ruang ini adalah berupa ruang terbuka/plaza. Berdasarkan teori yang telah dibicarakan di depan penghubungan dua ruang tersebut ada dua alternatif, yaitu:

1. ruang-ruang saling berkaitan



2. ruang-ruang yang dihubungkan dengan sebuah ruang bersama



Gambar II-9 Alternatif Hubungan Ruang Di Pasar Palur

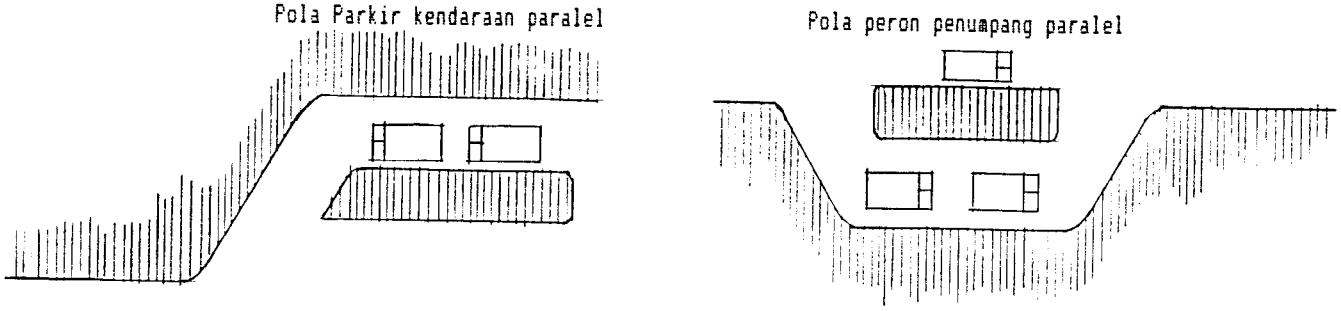
Dari dua alternatif tersebut dipilih alternatif kedua. Hal ini dikarenakan walaupun sama-sama sebagai tempat pelayanan umum, dengan fasilitas penujang yang memiliki persamaan, namun fungsi utamanya berbeda. Keduanya merupakan ruang kegiatan yang saling menunjang, untuk itu keberadaan ruang terbuka yang difungsikan sebagai ruang bersama adalah salah satu alternatif yang sesuai. Dimana ruang terbuka tersebut bisa dimanfaatkan sebagai ruang perdagangan kaki lima yang berfungsi menunjang keduanya. Disamping itu keberadaaan
ruang terbuka merupakan salah satu upaya agar tidak terjadi crossing sirkulasi langsung antara pengguna pusat perdagangan dan terminal.

Selain hal di atas, untuk menghindari crossing sirkulasi pintu masuk utama kedalam kedua bangunan berbeda, dan untuk menghindari konsentrasi pengunjung pada satu tempat, maka digunakan pintu keluar/masuk lebih dari satu.

2.3.4. Pemilihan Pola Sirkulasi Dalam Terminal

Berdasarkan beberapa alternatif pemilihan parkir kendaraan umum/bis, di terminal Pasar Palur digunakan sistem konfigurasi parkir paralel, yaitu jalur parkir searah dengan dengan kedatangannya. Dipilih sistem ini karena lebih mudah sirkulasinya, memudahkan penumpang mengetahui bis yang lebih dahulu berangkat.

Sedang untuk peron penumpang di terminal Pasar Palur digunakan pola peron paralel, yaitu arah peron penumpang searah dengan departure. Dikarenakan dari ketiga pola yang ada, pola ini paling sederhana dan sesuai dengan pola parkir bis yang dipilih.



Gambar II-10 Alternatif Pola Sirkulasi Dalam Terminal

BAB III

PENATAAN PASAR PALUR

3.1. IDE PENATAAN PASAR PALUR

Bertitik tolak dari latar belakang dan tujuan penataan Pasar Palur, maka ide dalam penataan Pasar Palur adalah sebagai berikut:

- Penataan di Pasar Palur diarahkan untuk perbaikan kualitas lingkungan.
- Pembangunan terminal di Pasar Palur sebagai upaya menertibkan angkutan umum yang melalui Pasar Palur dan memberikan kemudahan pada masyarakat.
- Mengatur letak dan sirkulasi pool-pool kendaraan umum yang ada di Pasar Palur.
- Penataan Pasar Palur dengan sirkulasi yang lebih nyaman baik bagi pedagang maupun pembeli.
- Pembangunan sarana penunjang yang bisa dimanfaatkan bersama baik dari pengguna pusat perdagangan maupun terminal.
- Pembangunan ruang terbuka yang ada di Pasar Palur dimanfaatkan seoptimal mungkin, seperti pembuatan plaza yang bisa digunakan untuk pedagang kaki lima.

3.2. KEBERADAAN PASAR PALUR SEBAGAI PUSAT PERDAGANGAN DAN TERMINAL

Keberadaan ini didasari oleh pengembangan potensi dan prospek yang ada, yang dianggap cukup penting dan berpengaruh dalam perencanaannya.

a. Motivasi

untuk mewujudkan misi:

- peningkatan taraf hidup masyarakat, melalui penyediaan fasilitas yang mampu memberikan kelancaran dalam pelayanan pemasaran
- memenuhi kebutuhan masyarakat di bidang transportasi

b. Fungsi

tempat pemusatan kegiatan perdagangan dan transportasi

c. Keuntungan adanya terminal di Pasar Paluir:

- memberikan fasilitas pelayanan kepada masyarakat
- sebagai upaya menanggulangi kemacetan lalu lintas
- memberikan alternatif suatu fasilitas pelayanan yang memudahkan pergantian moda angkutan
- meningkatkan pendapatan masyarakat sekitar
- meningkatkan pedapatan daerah
- Pasar Palur sebagai pusat perdagangan semakin berkembang

d. Kerugian adanya terminal di asar Palur:

- bertambah keramaian di Kawasan Pasar Palur
- meningkatnya kebisingan
- tanpa adanya penataan akan semakin semrawut
- bertambahnya angkutan akan menambah polusi
- adanya perubahan jalur lalu lintas
- pengeluaran biaya guna perluasan jalan, perbaikan dan penataan jalan

e. Lingkup pelayanan

Kawasan Pasar Palur dan Daerah Tingkat II Karanganyar, serta wilayah sekitarnya

f. Sistem pengelolaan

dikelola oleh pemerintah melalui beberapa instansinya.

g. Prediksi perencanaan

untuk melayani perkembangan kegiatan perdagangan dan transportasi sampai 10 tahun mendatang (2006) dengan berdasarkan :

- perkembangan perdagangan, jumlah pedagang dan pembeli
- RUTRK Palur

3.3. LOKASI SITE

3.3.1. Kriteria Lokasi Dan Bobot Kriteria.

Sesuai dengan tujuan perencanaan, agar lokasi yang terpilih sesuai dengan yang dimaksud dan tidak menyalahi kebijaksanaan yang telah digariskan. Kriteria penentuan lokasi dan bobot kritria yang didasarkan prioritas kebuthan sebagai berikut:

- Dekat pemukiman dan mudah pencapaiannya (20%)

  Masyarakat di pemukiman sebagai sasaran utama akan lebih memanfaatkan sarana. Pencapaian ketempat sarana mudah, dengan jalan kaki maupun sarana lain.

- Dekat sarana angkutan lain (12%)

  Dekat dalam arti cara pencapaian kelokasi yang mudah dan dalam hitungan dekat yang sesungguhnya.

- Tempat bangkitan penumpang (15%)

  Terminal yang termanfaatkan sebagaimana tujuannya untuk memberikan sarana kepada penumpang.

- Terminal dekat dengan pusat pelayanan umum (12%)

  Hal iniguna mempermudah masyarakat penggun pelayanan umum untuk mendapatkan transportasi. Karena tempat tersebut biasanya dimanfaatkan masyarakat banyak, sehingga perlu transportasi yang mudah.

- Mudah dijangkau dan pemasarannya (6%)

  Tempat tersebut dekat dengan jalur utama dan transportasi yang mudah, sehingga mudah dijangkau dan mempermudah pemasaran pada konsumen.

- Kelancaran arus sirkulasi (10%)

  Dalam hal ini tidak terjadinya crossing sirkulasi baik pemakai bangunan maupun kendaraan yang ada.

- Penataan lalu lintas yang mudah (9%)

  Tidak terlalu banyak perubahan dengan yang ada sekarang ini.

- Adanya fasilitas penunjang (6%)

  Jaringan listrik, tersedianya air bersih , jaringan telekomunikasi.

- Luas lahan mencukupi (6%)

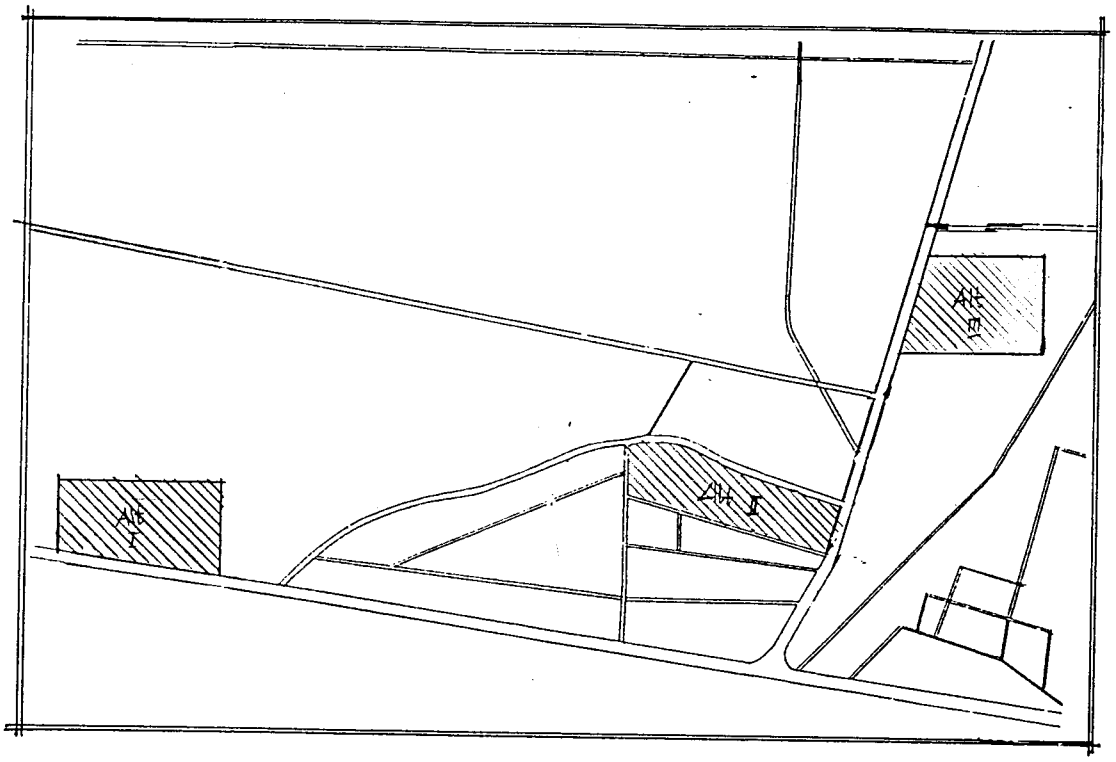
  Guna menampung kegiatan yang diwadahi dengan pengembangannya.

- Mudah dalam pembebasan lahan (4%)

  Lahan memungkinkan dan tidak merugikan masyarakat.

3.3.2. Alternatif Lokasi Site

- Site I, terletak di jalan Raya Palur
- Site II, terletak di Pasar Palur
- Site III, terletak di jalan Palur Sragen



Gambar III-1 Peta Alternatif Site

3.3.3. Penilaian Kriteria.

- Kriteria mendukung nilai = 3
- Kriteria cukup mendukung nilai = 2
- Kriteria kurang mendukung nilai = 1

3.3.4. Pemilihan Alternatif

Tabel III-1 Pemilihan Alternatif Site

Kriteria	Bobot	Nilai Alternatif I	Alternatif II	Alternatif III
1	20	2 x 20 = 40	3 x 20 = 60	1 x 20 = 20
2	12	2 x 12 = 24	3 x 12 = 36	3 x 12 = 36
3	15	1 x 15 = 15	3 x 15 = 45	1 x 15 = 15
4	12	2 x 12 = 24	3 x 12 = 36	3 x 12 = 36
5	6	3 x 6 = 18	3 x 6 = 18	3 x 6 = 18
6	10	2 x 10 = 20	2 x 10 = 20	2 x 10 = 20
7	9	1 x 9 = 9	2 x 9 = 18	2 x 9 = 18
8	6	3 x 6 = 18	3 x 6 = 18	3 x 6 = 18
9	6	2 x 6 = 12	3 x 6 = 18	2 x 6 = 12
10	4	1 x 4 = 4	3 x 4 = 12	1 x 4 = 4
Jumlah		172	281	179

Berdasarkan kriteria di atas maka site terpilih adalah alternatif II.

Selain pertimbangan di atas ada beberapa hal yang lebih cenderung pada pemilihan site yang sama untuk dua kegiatan diantaranya:

- kegiatan tersebut sudah terjadi dalam site, tetapi tidak memiliki tempat yang semestinya
- peningkatan perekonomian masyarakat khususnya di sekitar site. Walaupun kemungkinan terjadi kebisingan ada, namun masyarakat dirasa tidak begitu terganggu. Untuk meningkatkan ekonominya pagi - sore cenderung digunakan untuk aktifitas yang menghasilkan. Waktu istirahat pada malam hari, dan kebisingan sudah cukup berhenti. Karena aktifitas dari site berkurang bahkan telah berhenti.
- kebijaksanaan pemerintah dalam memberikan tempat untuk sarana pelayanan pada masyarakat (berdasarkan RUTRK)

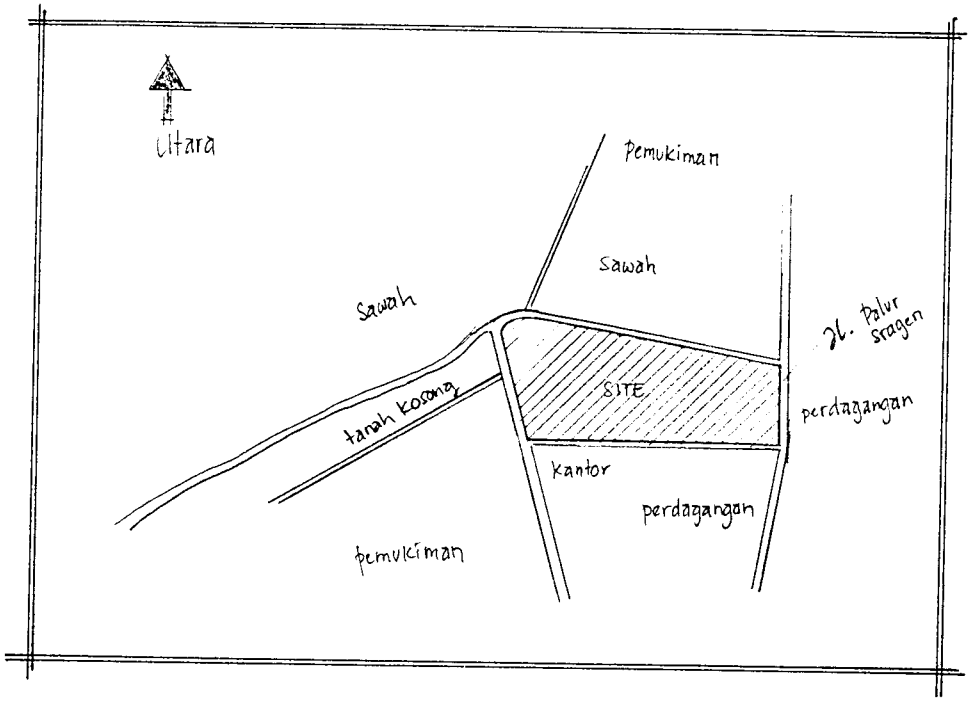


3.3.5 Batasan Site

Batasan site terpilih sebagai berikut:

- sebelah utara : sawah dan pemukiman
- sebelah selatan: kantor dan perdagangan

- sebelah barat : tanah kosong
- sebelah timur : jalan raya Palur - Sragen



Gambar III-2 Peta Lokasi Site

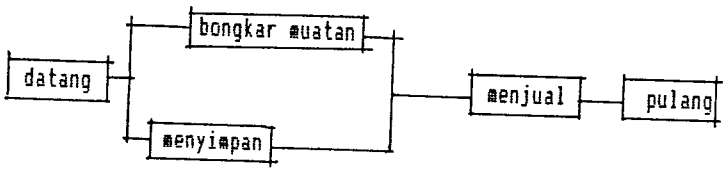
Luasan site kurang lebih 33.000 m^2

3.4. TUNTUTAN WADAH KEGIATAN.

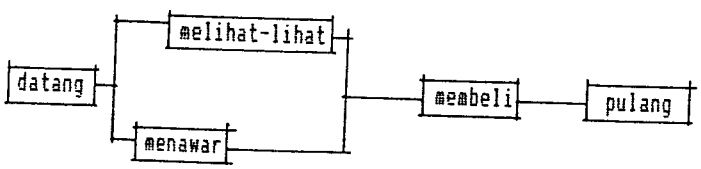
3.4.1. Pelaku dan pola kegiatan.

* Pusat perdagangan

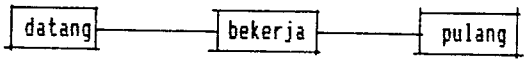
- Pedagang



- Pembeli

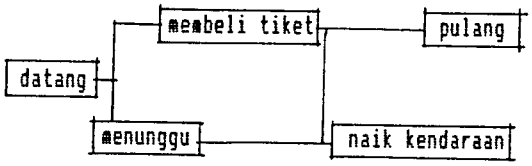


- Pengelola

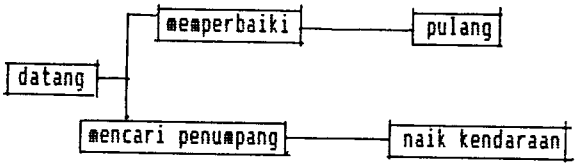


* Teminal

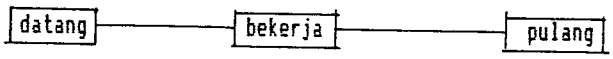
- Pengunjung



- Awak/crew



- Pengelola



Gambar III-3 Diagram Kegiatan Pengguna Bangunan

3.4.2. Kebutuhan dan Kelompok Ruang.

Untuk mempermudah pewadahan kegiatan, maka kebutuhan ruang terbagi dalam kelompok sebagai berikut:

Tabel III-2 Kelompok dan klasifikasi ruang.

Kelompok ruang	Klasifikasi zone
a. Kelompok ruang umum	publik
- parkir umum	
- plaza penerima	
b. Kelompokm ruang pusat perdagangan	publik
- los-los	
- bango	
- toko/kios	

c. Kelompok ruang terminal	publik
- emplasemen kendaraan	
- kios penunjang	
- peron penumpang	
- hall penumpang	
- loket	
d. Kelompok ruang pengelola terminal	semi publik
- ruang pimpinan	
- ruang administrasi	
- ruang informasi	
- ruang keamanan	
- ruang rapat	
- ruang operasional	
e. Kelompok ruang pengelola pusat perdagangan	semi publik
- ruang pimpinan/kepala pasar	
- ruang administrasi	
- ruang keamanan	
- ruang rapat	
f. Kelompok ruang pelayanan	service
- ruang bongkar muat	
- gudang	
- mushola	
- ruang mekanikal elektrikal	
- lavatory umum	

Dari pengelompokan ini masih dibagi lagi pengelompokan dalam unit bangunan. Khususnya untuk unit pusat perdagangan, ada pembagian pemanfaatan ruang. Hal ini berdasarkan kelompok jenis materi yang diperdagangkan, sehingga tidak akan berbaur, mengesankan kekumuhan. Pembagian dalam kelompok dan daya tampung pasar berdasarkan luasan yang akan disediakan:

- Kelompok bahan mentah
  (tahan lama, kering, dan tidak bau)
- Kelompok sayur dan buah
  (tidak tahan lama, basah, tidak bau)
- Kelompok makanan matang
  (tidak tahan lama, bau, kering)
- Kelompok barang kelontong
  (tahan lama, kering, tidak bau)
- Kelompok sandang
  (tahan lama, kering, tidak bau)

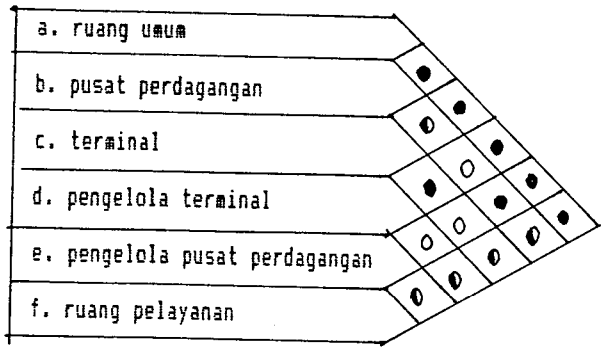
- Kelompok daging

  (tidak tahan lama, basah, bau)

- Kelompok jasa

3.4.3. Pola Hubungan Ruang.

Pola hubungan ruang dibuat berdasarkan pengelompokan ruang-ruang di atas:



Keterangan:

● : hubungan erat

◐ : hubungan kurang erat

o : tidak ada hubungan

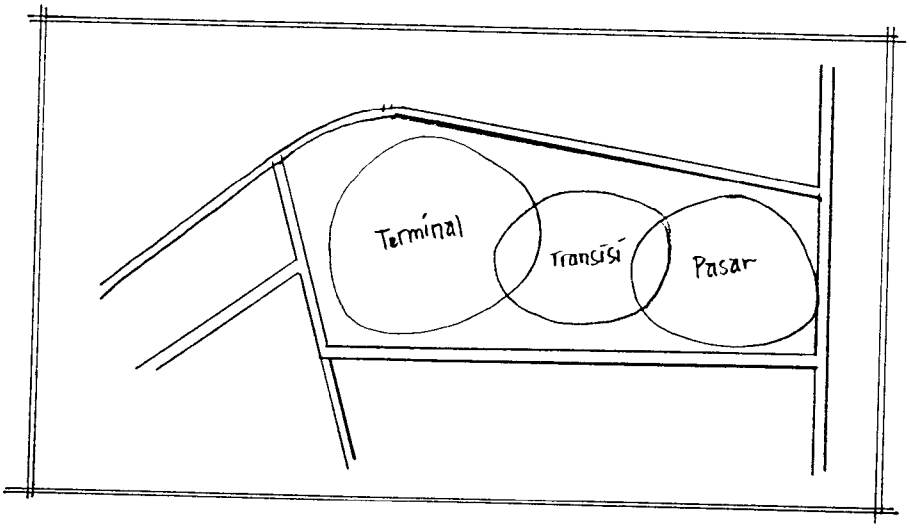
Gambar III-4 Pola Hubungan Ruang

3.4.4. Perletakan Ruang.

Untuk menentukan pola peletakkan ruang, dasar pertimbangan yang perlu diperhatikan adalah :

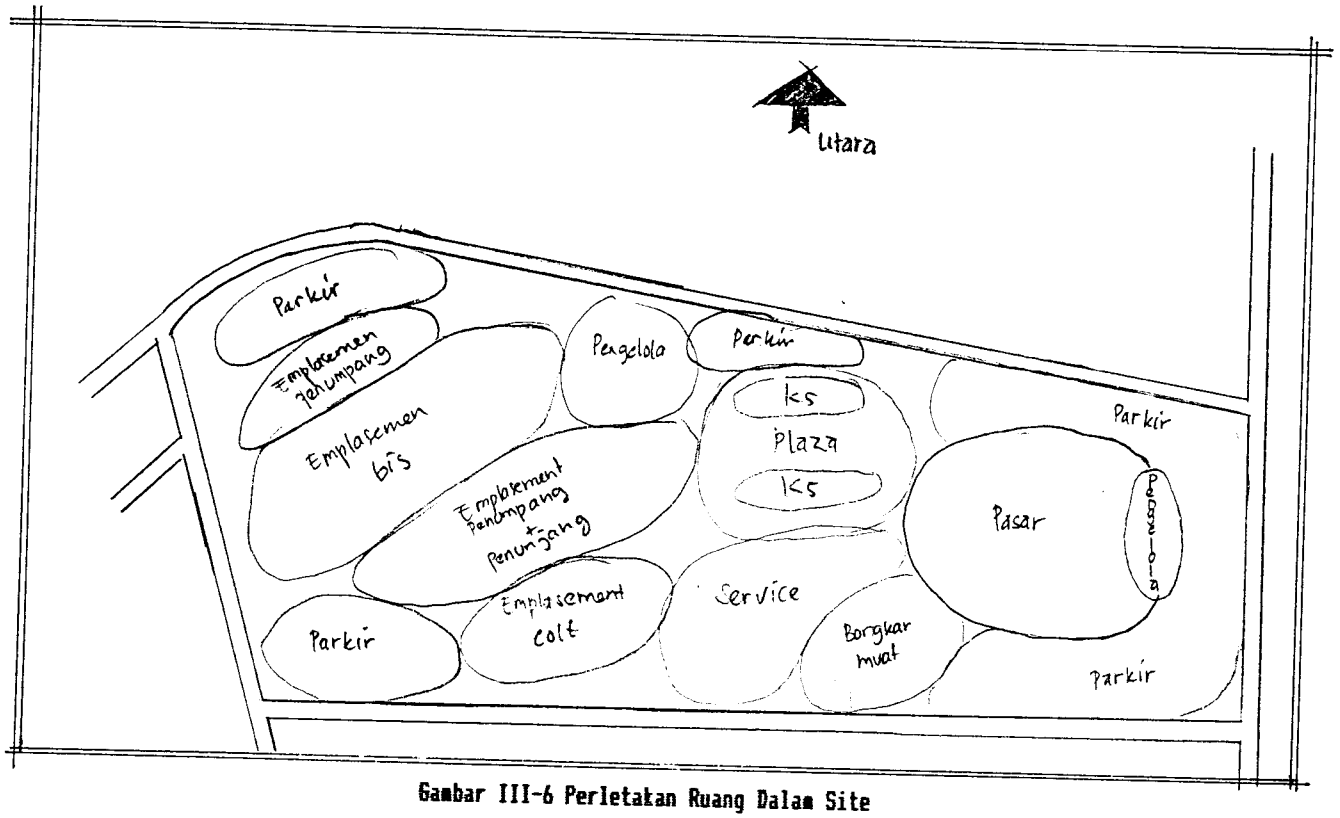
- Fungsi bangunan.
- Kemudahan dalam melihat obyek.
- Keleluasaan dalam melihat obyek.
- Kesan yang tidak monoton.

Dengan melihat dasar pertimbangan diatas, maka pola perletakkan ruang dalam site adalah :



Gambar III-5 Pola Perletakan Ruang

Dari ruang -ruang yang dibutuhkan dengan dikaitkan keberadaan site sebagai satu area untuk dua kegiatan dilakukan perletakan tata ruang sebagai berikut:



Gambar III-6 Perletakan Ruang Dalam Site

3.4.5. Besaran Ruang.

a. Terminal

* Luas emplasement kendaraan umum

Tabel III-3 Dimensi dan lama berhenti bis

Jenis kendaraan	Jumlah	Lama berhenti	Asumsi berada dalam terminal	Ukuran kendaraan (m)		
				panjang	lebar	tinggi
- bis tingkat Dm	25 bh	10 menit	2 buah	10,20	2,4	4,25
- mini bis Dm	13 bh	5 menit	2 buah	6	2	2,9
- mini bis	20 bh	5 menit	3 buah	6	2	2,9
- bis antarkota	147 bh	3 menit	2 buah	10	2,4	3
- angkutan perum.	15 bh	10 menit	5 buah	3	1,2	1,5
- angkutan colt	10 bh	15 menit	3 buah	3.25	1,5	1,75
- angkutan colt k.	36 bh	10 menit	5 buah	3	1,2	1,5
- bis malam	---	30 menit	5 buah	10	2,4	3

Kebutuhan total area parkir dan sirkulasi/pergera kan kendaraann, dengan parkir paralel:

- bis tingkat 2 x 24,48 = 48,96 m^2
  sirkulasi 30% = 14,648 m^2
  63,648 m^2
- mini bis 5 x 12 = 60 m^2
  sirkulasi 30% = 18 m^2
  78 m^2
- bis antarkota 2 x 24 = 48 m^2
  sirkulasi 30% = 7,2 m^2
  55,2 m^2
- angkutan perumahan 5 x 3,6 = 18 m^2
  sirkulasi 30% = 5,4 m^2
  23,4 m^2
- angkutan colt 3 x 4,875 = 14,625 m^2
  sirkulasi 30% = 4,3875 m^2
  19,0125 m^2
- angkutan colt kecil 5 x 3,6 = 18 m^2
  sirkulasi 30% = 5,4 m^2
  23,4 m^2
- bis malam 5 x 24 = 120 m^2

sirkulasi 30% = 36

1 m^2

Jumlah area kendaraan u[illegible]m keseluruhan 418,6605 m^2

Diasumsikan yang ber[illegible]epentingan naik/turun dari kendaraan di terminal 1000 ora[illegible].

Dengan luasan seorang 1,12 m^2, maka kebutuhan ruang dalam setiap penurunan dan penaikan dari semua jenis kendaraan sebesar 2 x 1,12 x 1000 = 2240 m^2.

Dari uraian diatas, maka total luas emplasement yang diperlukan terminal Pasar Palur untuk kendaraan umum sebesar 418,6605 + 2240 = 2658,6605 m^2. Kemudian ditambah dengan keperluan trafik sebesar 200%, yaitu 5317,321 m^2.

Sehingga dibutuhkan ruang sebesar 7975,9815 m^2.

* Luas peron sirkulasi

Yaitu sirkulasi penumpang menuju atau meninggalkan bis dan turun meninggalkan fasilitas penunjang. Luas standar ruang sirkulasi 3,25 m^2/orang (untuk orang berjalan normal tanpa berdesakan).

Jadi luas peron sirkulasi: 3,25 x 1000 = 3250 m^2

* Luas ruang tunggu

Penumpang yang menunggu diasumsikan 25% dari 1000 orang.

Kebutuhan ruang tunggu 250 x 1,12 = 280 m^2.

Kebutuhan tempat duduk 0,25 x 250 = 62,5 buah.

Luas total tempat duduk 62,5 x 0,375 = 23,25 m^2

Sirkulasi 30% dari total (23,25 + 280) x 30% = 90,975 m^2

Luas total ruang tunggu 280 + 23,25 + 90,975 = 394,225 m^2.

* Luasan hall terminal

Lama aliran sirkulasi 3 menit (asumsi)

Jumlah orang selama 3 menit 3/60 x 1000 = 50 orang

Luas hall 50 x 1,12 = 56 m^2

Sirkulasi 30% = 56 x 30% = 16,8

Luas hall total = 72,8 m^2

* Ruang pengelola terminal

- kepala terminal = 25 m^2
- administrasi = 30 m^2
- ruang operasional = 36 m^2
- ruang rapat kapasitas 20 orang = 40 m^2
- ruang locker staf = 15 m^2
- ruang keamanan = 16 m^2
- ruang informasi = 15 m^2
- loket peron (4 bh loket 1 loket 8 m^2) = 32 m^2
- ruang PPPK = 15 m^2
- gudang = 9 m^2
- dapur = 9 m^2

Total semua ruang pengelola 242 m^2

* Ruang penunjang (kios/toko) @ 25 m^2

Luas ruang penunjang diasumsikan 15 x 25 = 375 m^2.

* Ruang Penghijauan diasumsikan (5% dari luas total) = 622,52035 m^2.

b. Pusat perdagangan

* Luas area pedagang

- los = 3 x 300 = 900 m^2
- bango = 9 x 50 = 450 m^2
- toko/kios = 25 x 55 = 1375 m^2
- pedagang halaman = 2 x 81 = 162 m^2

Sirkulasi 30% = 879,6 m^2

Luas area pedagang = 3766,6 m^2

* Ruang pengujung

Diasumsikan pengunjung 1000 orang

Lama aliran sirkulasi 15 menit

Jumlah orang selama 15 menit = 15/60 x 1000 = 250 orang.

Luas ruang pengunjung 250 x 3,25 = 812,5 m^2

Sirkulasi 30% = 243,75 m^2

Luas ruang pengunjung = 1056,25 m^2

* Ruang pengelola

- kepala pasar = 25 m^2
- administrasi = 30 m^2
- ruang rapat = 20 m^2
- ruang keamanan = 16 m^2
- ruang PPPK = 15 m^2
- dapur = 9 m^2
- gudang = 9 m^2

Luas keseluruhan ruang pengelola = 124 m^2

c. Ruang service yang digunakan bersama

* Musholla

Diasumsikan menampung 100 orang.

Ruang sholat = 100 x 0,6 = 60 m^2

Ruang wudlu diasumsikan untuk 5 orang pria dan 3 orang wanita, masing-masing membutuhkan 0,7 m^2 (asumsi).

Luas ruang wudlu 8 x 0,7 = 5,6 m^2.

* Ruang telephone umum

Diasumsikan sebanyak 10 buah. Dengan distribusi 2 buah di hall terminal, 4 buiah di ruang transisi, 2 buah disekitar pasar, dan 2 buah disekitar terminal.

Luas total ruang telephone box 10 x 1,2 = 12 m^2.

* Toilet

Luas satu toilet diasumsikan 1,8 m^2. Untuk menunjang kedua kegiatan disediakan 14 buah toilet, yang letaknya menyebar, dengan perincian 2 di ruang pengelola terminal, 2 di ruang pengelola pasar, 4 di ruang transisi, 2 di ruang pasar, dan 4 di ruang terminal.

Luas toilet keseluruhan 14 x 1,8 = 25,2 m^2.

* Ruang Parkir

- Ruang parkir pengelola

  Diasumsikan 8 mobil dan 20 sepeda motor

  Luasan - 8 x 8 = 64 m^2

  - 20 x 2,5 = 50 m^2

  114 m^2

- Parkir Pengunjung

mobil	20 x 8	= 160 m^2
sepeda motor	150 x 2,5	= 375 m^2
sepeda	200 x 1	= 200 m^2
becak	30 x 3,125	= 93,75 m^2
		828,75 m^2

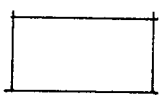
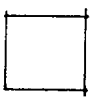
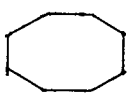
- Plaza diasumsikan 1000 m^2.

3.5. UNGKAPAN FISIK BANGUNAN

3.5.1. Bentuk Dasar Ruang

Dasar pertimbangan dalam menentukan dasar ruang adalah

Tabel III-3 Penentuan Bentuk Dasar Ruang

Kriteria	Bentuk		
	empat persegi panjang 	bujur sangkar 	segi banyak 
- Efesiensi dalam penggunaan ruang	✓	✓	–
- Kemudahan struktur	✓	✓	–
- Penampilan bangunan/ruang	✓	✓	–
- Kemudahan pengembangan	✓	✓	✓
- Kebebasan gerak dan keleluasaan gerak dalam ruangan	✓	–	✓
- Mendukung pengarahan yang jelas	✓	–	✓

Melihat tabel di atas serta bentuk tapak yang cenderung memanjang, maka bentuk dasar ruang yang diambil adalah bentuk geometris segi empat dengan pengembangannya.

3.5.2. Bentuk Fisik Bangunan

a. Dasar Pertimbangan:

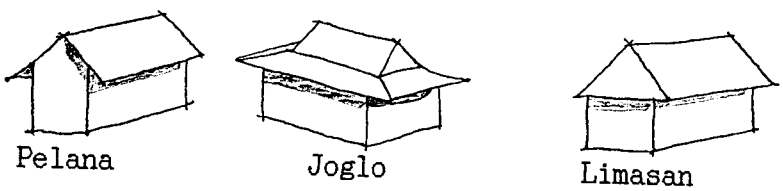
- Fungsi bangunan
- Karakter Lingkungan
- Klimatologis
- Kelayakan bangunan

b. Kriteria Penentuan

- Ungkapan bentuk mencerminkan pusat kegiatan perdagangan dan transportasi.
- Selaras dan mendukung dengan karakter lingkungan sekitar.
- Selaras dengan keadaan iklim, yaitu tropis dan dapat menanggulangi pengaruhnya.
- Bentuk fisik keseluruhan bersifat mengundang dan terbuka.
- Layak dalam pembangunan, biaya, dan komponen pembentuknya.

c. Beberapa alternatif bentuk:

Bangunan pusat perdagangan yang akan dibangun adalah bangunan satu lantai, dengan alternatif bentuk sebagai berikut:



Gambar III-7 Alternatif Bentuk Bangunan

d. Alternatif pilihan bentuk

Dengan pertimbangan kriteria di atas, maka bentuk bangunan yang nantinya diterapkan merupakan bentuk bangunan daerah tropis dengan memperhatikan keselarasan dengan bangunan setempat. Bangunan-bangunan yang ada disekitar Pasar Palur berbentuk seperti point c. Untuk itu bentuk fisik bangunan dipilih bentuk-bentuk tersebut dengan pengembangannya.

3.6. SISTEM SIRKULASI.

3.6.1. Pola Sirkulasi Kawasan Pasar Palur

Sirkulasi dalam Kawasan Pasar Palur dapat dikelompokkan menjadi beberapa kelompok, yaitu:

a. sirkulasi pejalan kaki

b. sirkulasi kendaraan

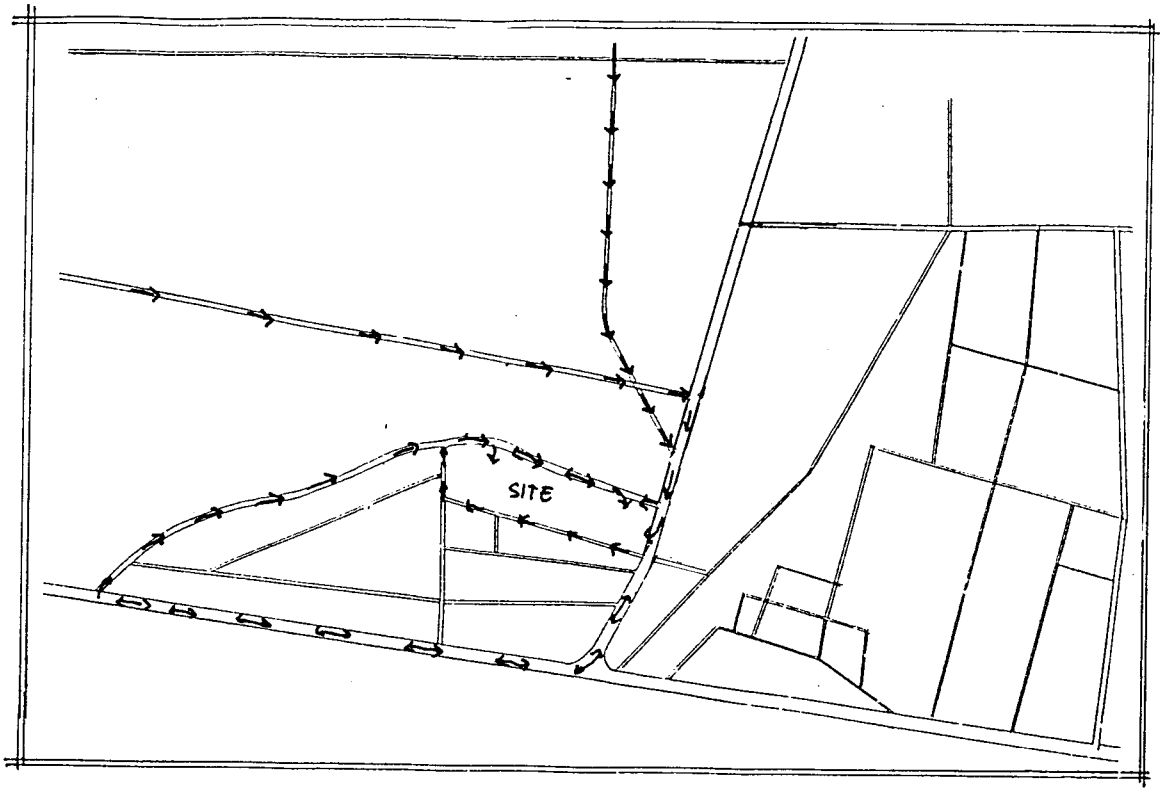
- kendaraan umum
- kendaraan pribadi

Dasar pertimbangan perencanaan pola sirkulasi di kawasan ini adalah:

- kegiatan yang ada didalam Kawasan Pasar Palur
  yaitu kegiatan perdagangan dan transportasi khususnya di Pasar Palur
- Keamanan bagi pejalan kaki
  pengunjung yang berjalan kaki terjamin keselamatannya, jika berjalan-jalan di dalam kawasan
- menghindari sedikit terjadinya crossing sirkulasi
  pengaturan diusahakan sesedikit mungkin terjadinya crossing, baik sirkulasi manusia maupun sirkulasi kendaraan
- rencana pemerintah dalam pembuatan jembatan layang (fly over) diatas rel kereta api Palur, yaitu di jalan yang menghubungkan Solo - Palur - Karanganyar

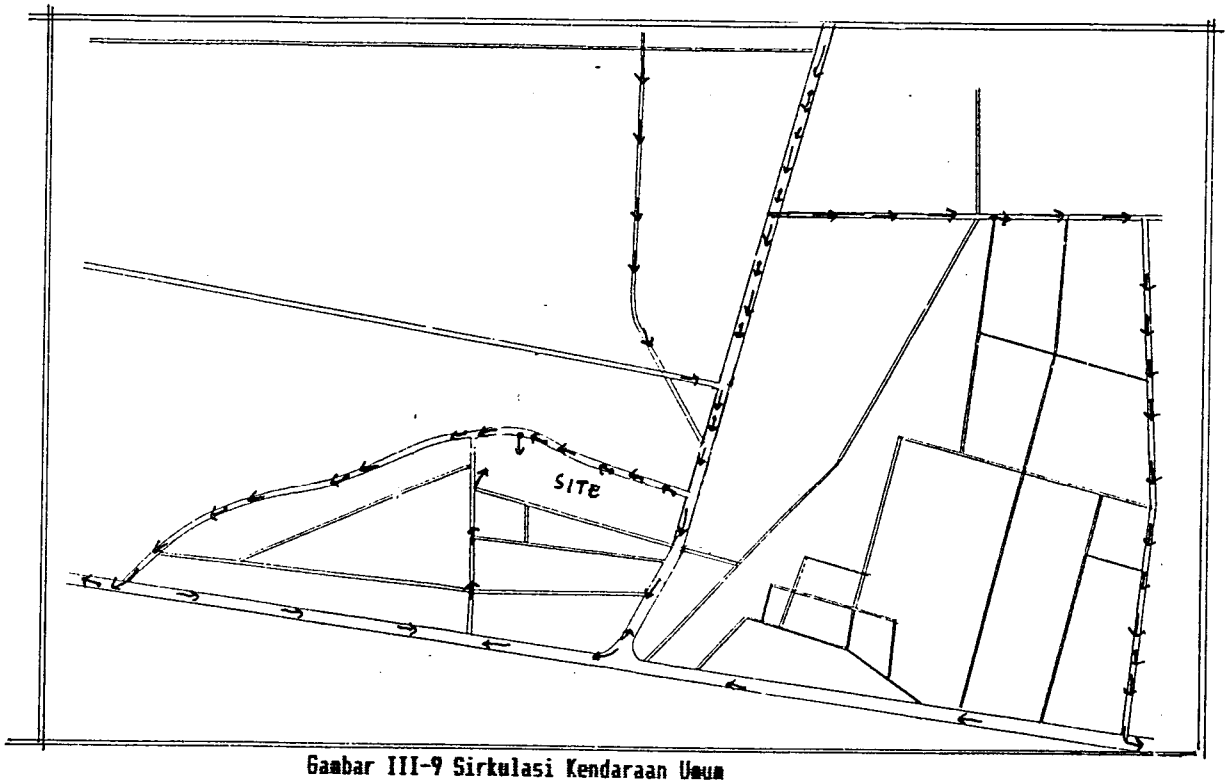
Berdasarkan pertimbangan di atas, maka pola sirkulasi di dalam Kawasan Pasar Palur seperti berikut ini:

a. sirkulasi pejalan kaki di dalam Kawasan Pasar Palur



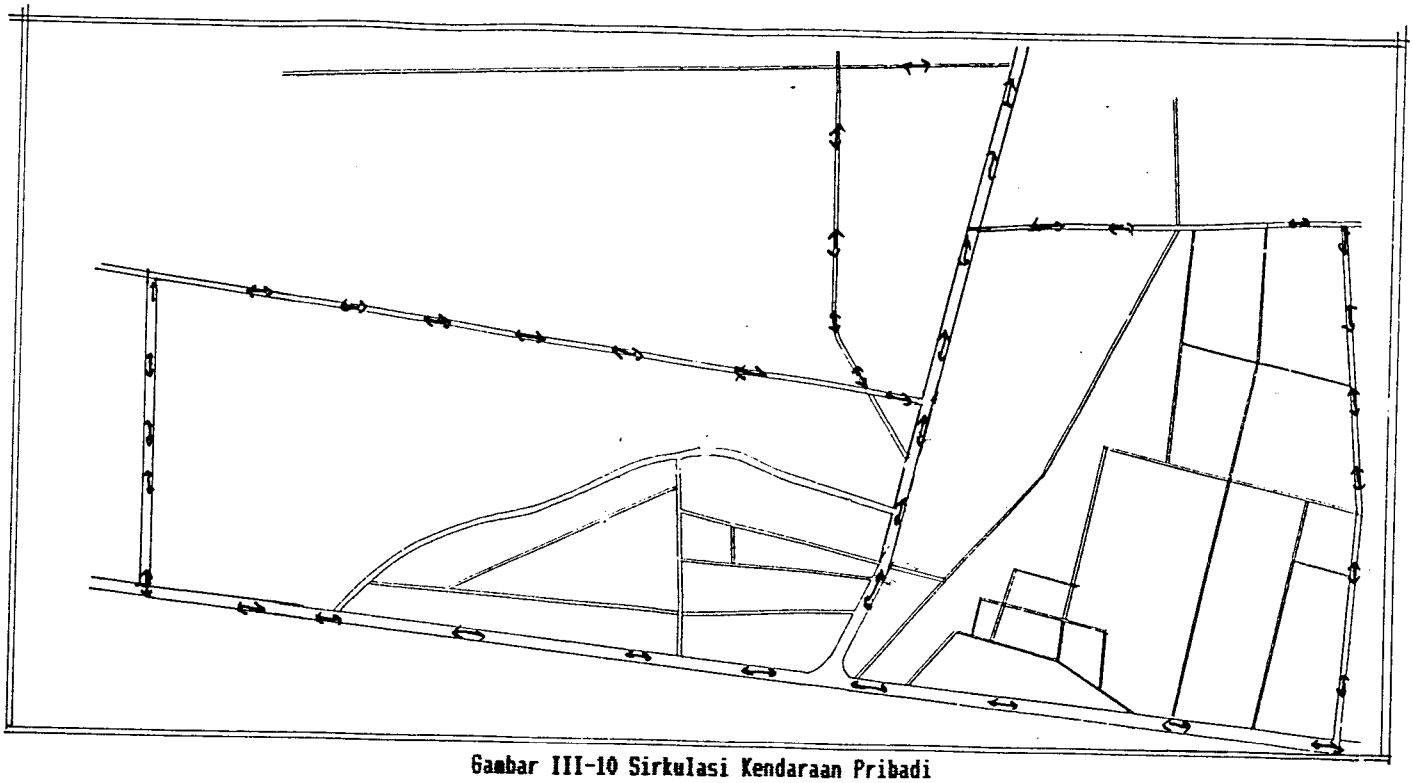
Gambar III-8 Sirkulasi Pejalan Kaki

b. sirkulasi kendaraan umum



Gambar III-9 Sirkulasi Kendaraan Umum

c. sirkulasi kendaraan pribadi



Gambar III-10 Sirkulasi Kendaraan Pribadi

3.6.2. Sirkulasi Pada Bangunan.

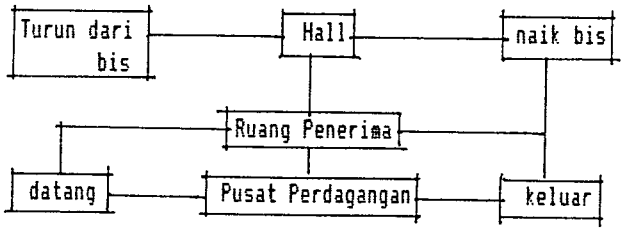
Sirkulasi dalam bangunan yang direncanakan dapat dikelompokkan menjadi:

a. Sirkulasi manusia

Yaitu sirkulasi utama yang ada dalam bangunan. Faktor yang dipertimbangkan dalam menentukan sisten sirkulasi manusia:

- Fungsi ruang dan kegiatan yang ada dalam bangunan
- Kejelasan dan kelancaran sirkulasi.
- Keamanan, terutama jika dalam keadaan darurat.
- Besaran jalur sirkulasi dalam bangunan.

Sedang pola sirkulasi manusia dalam bangunan tersebut adalah:



Gambar III-11 Diagram Pola Sirkulasi Manusia Dalam Bangunan

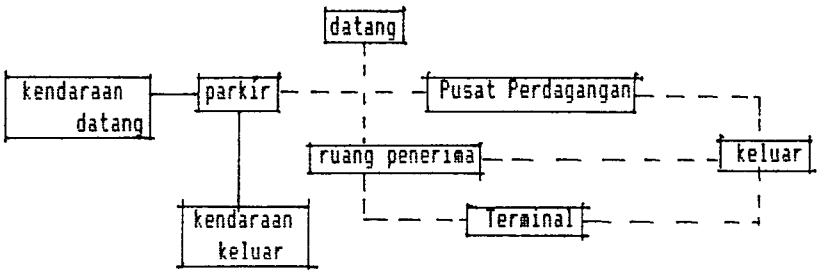
b. Sirkualsi kendaraan

baik kendaraan umum, pengunjung maupun kendaran pengelola harus diper hatikan:

- keamanan, kelancaran dan kejelasan pencapaian.
- jumlah kendaraan yang akan ditampung.
- bentuk dan sarana parkir.
- besaran jalur sirkulasi.

Pola sirkulasi kendaraan dalam bangunan sebagai berikut :

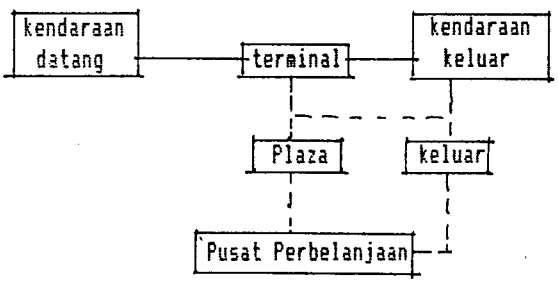
- Untuk kendaraan pribadi



Gambar III-12 Diagram Pola Sirkulasi Kendaraan Pribadi

keterangan:
------ = sirkulasi manusia
_____ = sirkulasi kendaraan

- Untuk kendaraan umum



Gambar III-13 Diagram Pola Sirkulasi Kendaraan Umum

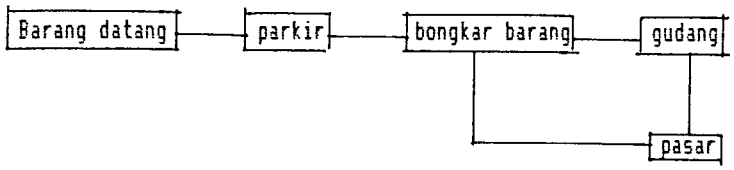
keterangan:
------ = sirkulasi penumpang
_____ = sirkulasi kendaraan umum

c. Sirkulasi barang

Dalam mengatur sirkulasi barang dalam bangunan, yang harus diperhatikan adalah :

- Sirkulasi barang tidak mengganggu kegiatan lainnya yang ada dalam bangunan, perlu adanya pemisahan sirkulasi.

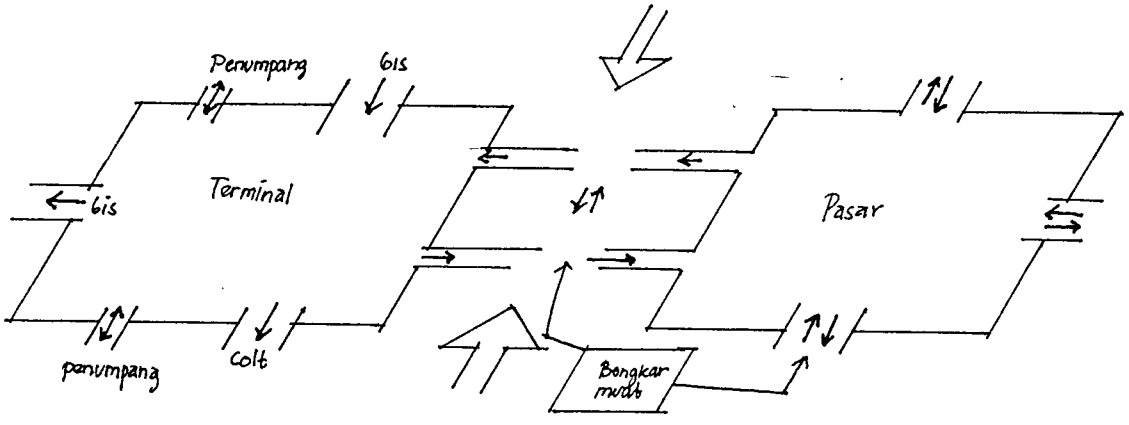
Bentuk pola sirkulasi barang dalam bangunan adalah sebagai berikut:



Gambar III-14 Diagram Pola Sirkulasi Barang Dalam Bangunan

d. Sirkulasi masuk dalam bangunan

Untuk masuk kedalam bangunan, tidak hanya melewati satu pintu utama, tetapi ada beberapa pintu pencapaian. Selain mengurangi pengelompokan arus sirkulasi (penyebaran sirkulasi) juga mempermudah pencapaian masyarakat dalam berbagai penjuru. Namun demikian tetap mempunyai pintu masuk utama sebagaimana bangunan umumnya. Sirkulasi masuk kedalam bangunan:



Gambar III-15 Sirkulasi Masuk Dalam Bangunan

3.7. PERSYARATAN RUANG

3.7.1. Sistem Penghawaan

Dasar yang digunakan adalah untuk memberikan kenyamanan bagi pemakai banguanan. Jenis penghawaan yang digunakan adalah pengha-

waan alami, karena mempunyai keuntungan yaitu biaya murah dan pelaksanaannya mudah.

Pada prinsipnya penghawaan ini memasukkan udara melalui lubang ventilasi udara, sehingga udara yang masuk kedalam ruang mengalami "crossing air circulation". Sedang persyaratan penggunaan lubang ventilasi sebesar 1/3 dari luas lantai ruangan.

3.7.2. Sistem Pencahayaan

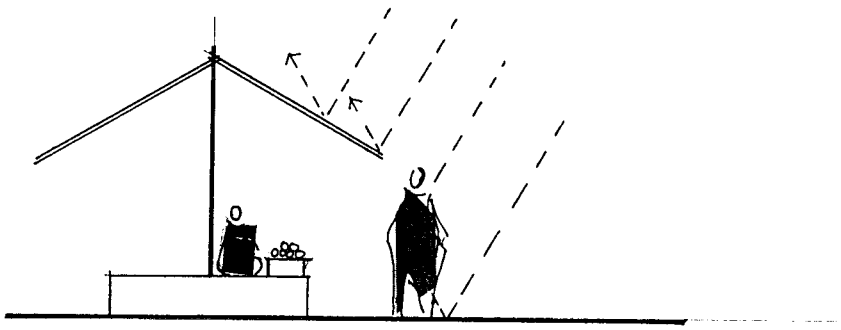
Dasar pertimbangan yang digunakan adalah:

- Kegiatan dan fungsi ruang.
- Biaya dan nilai komersil bangunan.
- Segi estetika.

Jenis penerangan yang digunakan adalah:

- Pencahayaan alamiah

Pencahayaan alami bisa didapatkan langsung, dengan penataan masa bangunan yang tidak terlalu rapat. Pencahayaan ini digunakan karena biaya murah dan dianggap cukup memenuhi kebutuhan. Untuk menghindari cahaya yang langsung terlalu banyak dan air hujan, maka digunakan penaungan atap dengan tritisan.



Gambar III-16 Pencahayaan Alami Tidak Langsung .

- Pencahayaan buatan

Jenis pencahayaan ini dominan digunakan pada malam hari. Jenis penerangan buatan yang digunakan adalah: lampu TL, lampu sorot, dan lampu mercury.

3.8.SISTEM UTILITAS.

3.8.1. Jaringan air bersih.

Fungsi air bersih di dalam kegiatan terminal dipakai untuk kebutuhan service, seperti lavatory, membersihkan atau perawatan bangunan dan taman, bila perlu pembersihan kendaraan, serta sebagai alat pembantu pemadam kebakaran. Sedang untuk pusat perdagangan selain fungsi service dan kebersihan bangunan, juga disediakan untuk mencuci barang dagangan yang membutuhkan. Sumber air bersih dapat diperoleh dari sumur sumber.

3.8.2. Pembuangan limbah

Sisa limbah yang dihasilkan dari bangunan ini dapat dikelompokan menjadi dua, yaitu:

- limbah cair

  terdiri dari: air kotor (dari dapur, air hujan dll), dan air kotoran (dari toilet).

  Air kotor yang mengandung lemak disalurkan dalam bak penangkap lemak baru dialirkan ke sumur peresapan. Untuk air hujan langsung disalurkan ke riol kota. Sedang air kotoran dari toilet dialirkan ke septiktank, baru ke sumur peresapan.

- Limbah padat

  Limbah padat ditempatkan pada bak-bak sampah yang telah disediakan, kemudian diangkut oleh petugas untuk dibuang ketempat pembuangan akhir.

3.8.3. Jaringan pemadam kebakaran

Merupakan jaringan yang penting, mengingat cukup besar bahayanya kebakaran di Pasar Palur.

Sistem jaringan:

- Menggunakan air dari tower yang dihubungkan dengan pipa ke fire box atau fire hydrant yang tersebar ditempat yang mudah di jangkau dengan radius tertentu.

- Menggunakan tabung-tabung gas pemadam kebakaran yang diletakkan pada tempat-tempat strategis dan ruang keamanan.

Jaringan pemadam kebakaran ini digunakan karena sistemnya lebih murah dan sesuai dengan keadaan bangunan yang berfungsi sebagai pasar dan terminal.

3.8.4. Jaringan listrik

Fungsi: untuk penerangan dan sumber tenaga bagi alat service dan penggunaan lain.

Sistem jaringan listrik:

- Memiliki dua sumber arus: PLN dan Genset.
- Arus PLN dialirkan ke ruang panel induk kemudian baru didistribusikan ke bagian yang membutuhkan.
- Dipakai sistem otomatis yang dapat menghidupkan genset bila PLN padam.

3.8.5. Jaringan Komunikasi

Fungsi: memudahkan hubungan antar pihak yang berbeda lokasi dan ruang.

Sebagai bangunan fasilitas umum tentu tidak lepas dari kebutuhan alat komunikasi. Untuk hubungan eksternal digunakan alat komunikasi telephone dan radio komunikasi, sedang untuk hubungan dalam bangunan digunakan pengeras suara, intercome, dan radio komunikasi.

3.8.6. Jaringan Penangkal Petir.

Fungsi: melindungi bangunan dari bahaya petir.

Pemilihan sistem dikaitkan terhadap:

- Ketinggian bangunan
- Penampilan bangunan (dari segi estetika)
- Pemeliharaan

Berdasarkan pertimbangan diatas, maka digunakan sitem sangkar faraday, yang terdiri dari alat-alat penerima yang berupa tiang-tiang kecil. Antara tiang satu dengan tiang yang lainnya dihubungkan dengan kawat tembaga, yang kemudian dihubungkan dengan tanah. Tiang-tiang tersebut pemasangannya dilakukan pada titik tertinggi bangunan yang memerlukan.

BAB IV
KESIMPULAN

Dari uraian pada bab-bab sebelumnya dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

4.1. KAWASAN PASAR PALUR

Kawasan Pasar Palur, terutama pada area kawasan terpilih adalah daerah yang ramai sebagai pusat perdagangan dan tempat pemusatan transportasi bagi penduduk sekitarnya.

Untuk mengatasi kepadatan lalu lintas, dan mengatur banyaknya bangkitan penumpang yang menyebabkan kemacetan lalu lintas. Salah satu alternatifnya adalah pembuatan suatu sarana, guna mewadahi (sebagai kantong) penumpang dan kendaraan umum. Selain itu dengan penataan lalu lintas dan sedikit penyebaran arus lalu lintas khususnya angkutan umum. Hal ini dimaksud mengurangi kesemrawutan yang terjadi. Dengan demikian kawasan Pasar Palur akan lebih teratur, meningkatkan diri sebagai pusat perdagangan dan transportasi. Transportasi yang baik akan sangat menunjang perkembangan perdagangan.

4.2. PASAR PALUR

Dengan pertimbangan dan analisa yang dilakukan, maka penataan Pasar Palur dengan:

1. mewadahi kegiatan transportasi yang ada di Pasar Palur, dari terminal bayangan menjadi terminal yang sesungguhnya.
2. mengolah kedua ruang, pusat perdagangan dan terminal, menjadi dua ruang yang dihubungkan dengan sebuah ruang transisi, sehingga tidak langsung terjadi crossing sirkulasi. Selain itu pembedaan pintu masuk bangunan, dan jumlahnya yang lebih dari satu memungkinkan penyebaran arus sirkulasi.

BAB V

KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

5.1. KONSEP PENGOLAHAN KAWASAN PASAR PALUR

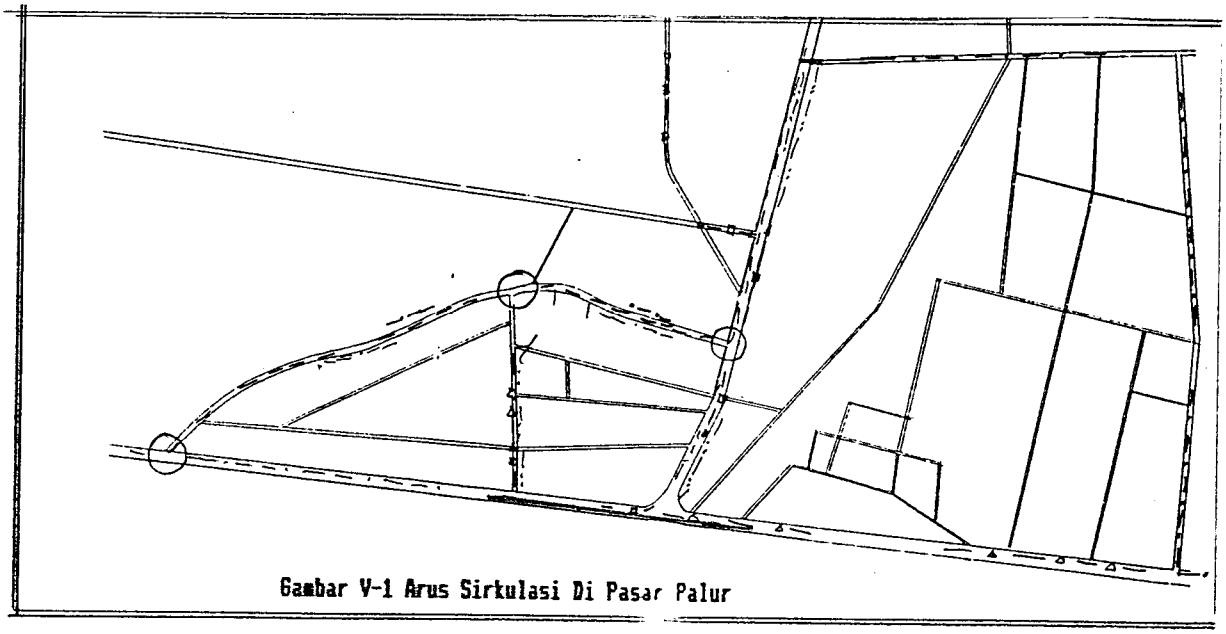
Konsep penataan kawasan yang dimaksud adalah penataan kawasan disekitar Pasar Palur sebagai area kawasan terpilih. Penataan ini berupa pengolahan potensi kawasan Pasar Palur yang ada, agar kondisi kawasan bisa sesuai dengan perkembangan keadaan yang terjadi di daerah sekitarnya seperti Karanganyar dan Surakarta.

5.1.1. Guna Lahan

Sepanjang jalur utama dari arah kota Solo dimanfaatkan sebagai perkantoran (perbankan), yaitu didaerah Barat Pasar Palur. Mendekati Pasar Palur dimanfaatkan sebagai daerah perdagangan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam perencanaan guna lahan pada bab sebelumnya.

5.1.2.Sirkulasi Di Kawasan Pasar Palur

Untuk sirkulasi kendaraan umum diadakan pelebaran jalan dan sedikit perputaran arah, seperti kebijakan pemerintah untuk penyebaran arus sirkulasi dan pengembangan daerah. Arus sirkulasi kendaraan umum dikaitkan dengan rencana terminal, dapat dilihat pada gambar berikut ini:



Gambar V-1 Arus Sirkulasi Di Pasar Palur

Keterangan:

— — — : bis antar kota (Solo - Palur - Sragen)
—·—·— : bis antar kota (Solo - Palur - Karanganyar)
▫—▫—▫— : angkutan perumahan (Perumahan - Palur)
▵—▵—▵—: angkutan colt kecil (Karanganyar - Palur)
···—··— : angkutan colt (Sragen - Palur)
— — ·— — : bis kota (Kartasura - Palur)
O : rencana traffic light
▬▬ : rencana jalan layang

Untuk arus sirkulasi kendaraan umum di atas, guna menghindari timbulnya bangkitan penumpang di daerah sekitar pertigaan. Hanya kendaraan tertentu yang boleh lewat daerah pertigaan, selain mengurangi jumlah lalu lintas yang lewat pertigaaan, juga menyebabkan arus sirkulasi menyebar guna meramaikan daerah lainnya. Daerah pertigaan masih tetap dilalui arus kendaraan untuk memberikan kemudahan masyarakat yang mempunyai tujuan di sekitar daerah tersebut.

Untuk sirkulasi pejalan kaki disediakan pedestrian di kanan kiri jalan. Selain untuk keamanan pejalan kaki, juga sebagai tempat meletakkan "street furniture", dan penghijauan jalan, yaitu sebagai penyaring udara.

Pada pertigaan ada sebuah bundaran yang dimanfaatkan sebagai pengatur lalu lintas. Daerah ini juga akan berkurang arus lalu lintasnya, dengan adanya jembatan layang di sisi jalan Solo - Palur - Karanganyar. Selain itu pada persimpangan jalan tertentu, perlu adanya penambahan traffic light, guna mengatur lalu lintas. Perletakannya dapat dilihat pada gambar arus sirkulasi di atas.

5.2. KONSEP PENATAAN RUANG

5.2.1. Lokasi Site.

Lokasi site telah ditentukan berada di jalan Palur - Sragen, yang merupakan daerah perdagangan dan transportasi saat ini. Seperti tertera dalam alinea 3.3.5.

5.2.2. Pengolahan Site

Karena letaknya di tepi jalur utama dan daerah perdagangan, maka letak pasar berada pada tepi jalur utama. Untuk terminal berada di belakang pasar, masuk lewat jalur yang berbeda. Hal in juga untuk mengurangi kepadatan lalau lintas di jalur utama. Kedua ruang di pisah-kan oleh ruang transisi, sebagai ruang penunjang keduanya.

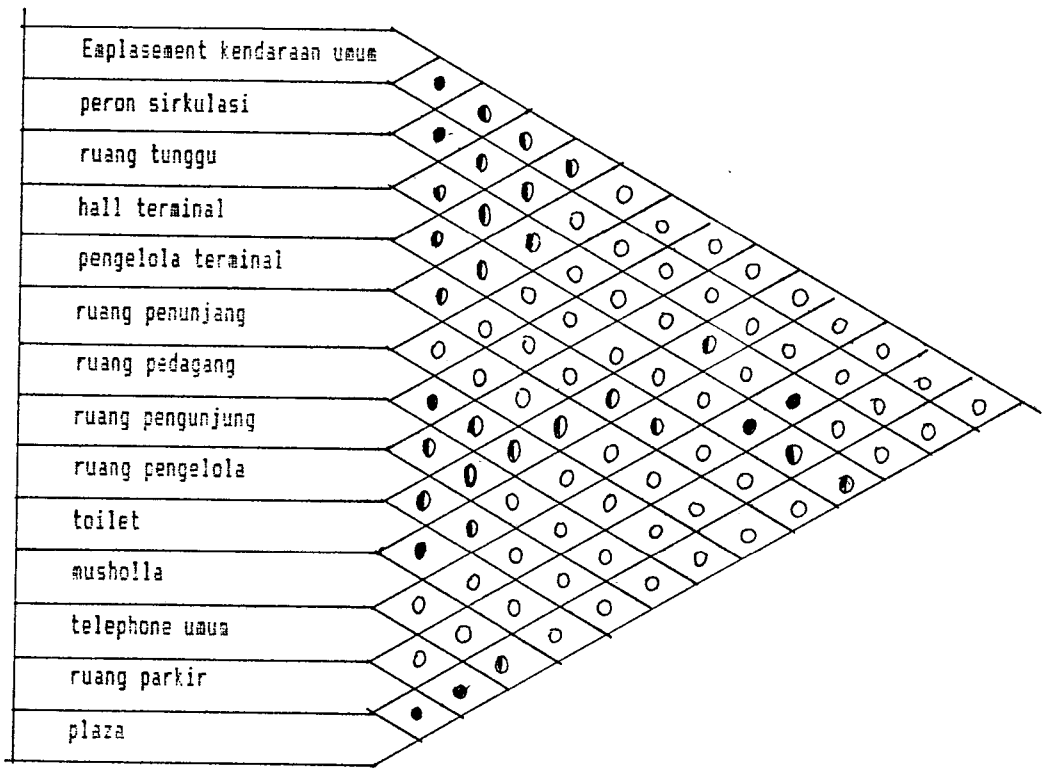
Untuk pintu masuk utama kedalam pasar dan terminal dipisahkan. Hal ini untuk menghindari terjadinya crossing sirkulasi yang lebih banyak antar pengunjung pasar dan terminal.

5.2.3. Kosep Pola Ruang

a. Konsep penataan ruang dalam

a.1. Hubungan Ruang

Susunan ruang harus mampu menunjukkan perbedaan fungsi, yang kemud-ian saling berhubungan secara sistematis.



Gambar V-2 Diagram ocHubungan Ruang

keterangan:

- ● : hubungan erat
- ◐ : kurang erat
- ○ : tidak ada hubungan

Selain diagram hubungan ruang diatas, dalam penataan Pasar Palur dengan dua fungsi tersebut diterapkan dua ruang yang dihubungkan oleh ruang bersama.

Gambar V-3 Hubungan Ruang

a.2. Besaran Ruang

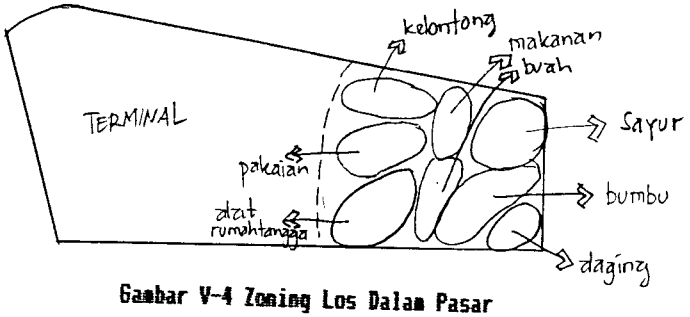
* Terminal
  - R. Emplasement kendaraan umum = 7976 m^2
  - R. Peron = 3250 m^2
  - R. Tunggu = 395 m^2
  - R. Hall = 73 m^2
  - R. Pengelola = 242 m^2
  - R. Penunjang = 370 m^2
* Perdagangan
  - R. Perdagangan = 3767 m^2
  - R. Pengunjung = 245 m^2
  - R. Pengelola = 124 m^2
* Ruang Service
  - Musholla = 66 m^2
  - R. Telephone = 12 m^2
  - Toilet = 26 m^2
  - Parkir = 973 m^2
  - Plaza = 1000 m^2
  - Genset = 24 m^2

- R. Pompa = 16 m^2

Jumlah Total =18.564 m^2

a.3. Penataan ruang dalam di pusat perdagangan

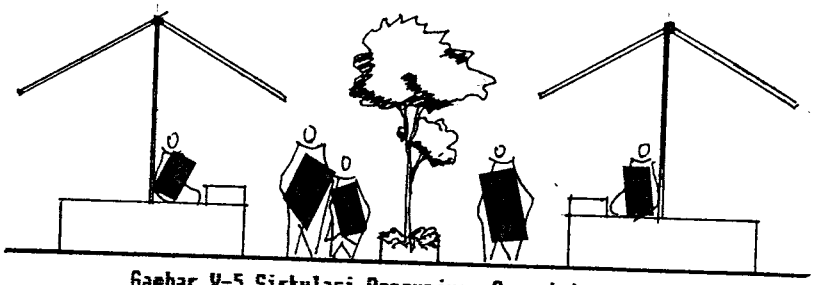
- Dalam penataan pasar ini, para pedagang dikelompokkan berdasarkan jenis materi dagangannya. Untuk penataan zone dalam pasar, khususnya los sebagai berikut:



Gambar V-4 Zoning Los Dalam Pasar

- Sirkulasi dalam pasar

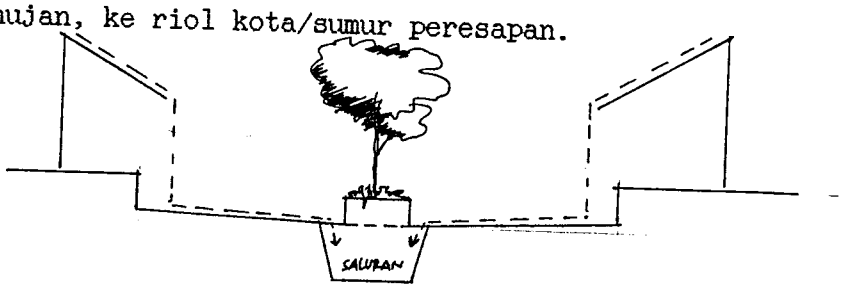
Sirkulasi pengunjung dua arah , searah dengan arah bujur los.



Gambar V-5 Sirkulasi Pengunjung Searah Los

- Penghijauan dan saluran air hujan dalam pasar

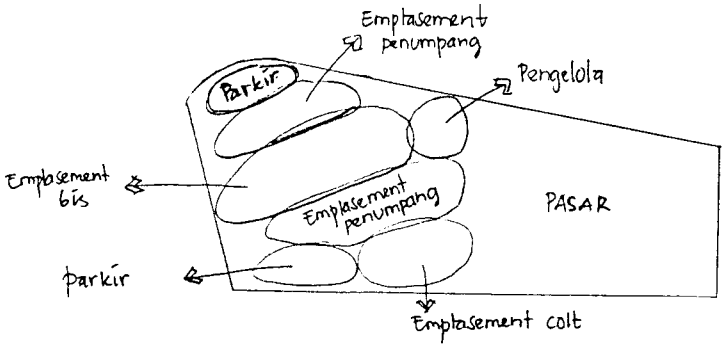
Searah sirkulasi diberi tempat tanaman, sebagai penghijauan ruang. Selain itu dibawah tempat tanaman tersebut dimanfaatkan sebagai saluran air tertutup, menyalurkan air hujan pada musim penghujan, ke riol kota/sumur peresapan.



Gambar V-6 Saluran Air Hujan

a.4. Terminal

- Zoning

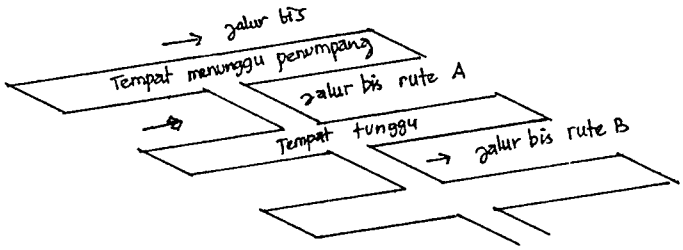


Gambar V-7 Zoning Dalam Terminal

- Sirkulasi dalam terminal

Sirkulasi bis masuk dan keluar terminal dipisahkan, untuk mempermudah sirkulasi. Selain itu juga tiap rute bis yang berbeda di letakkan pada parkir bis yang berbeda pula berdasarkan paralel ruang yang ada. Satu line untuk satu jurusan.

Untuk menghindari keramaian dalam terminal, maka antara bis dan non bis di pisahkan. Kendaraan non bis berada di luar terminal, tapi masih berada dalam kawasan terminal.



Gambar V-8 Jalur Bis Berdasarkan Rute

Karena parkir bis dan peron penumpang berbentuk paralel, maka untuk menuju peron satu dengan yang lainnya harus menyeberangi parkir bis. Untuk memberikan jalur tersendiri bagi penumpang digunakan jalur pengarah tersendiri. Hal ini dirasa cukup aman, karena jalur bis tersebut berhenti pada tempatnya untuk pengantrian jadwal pemberangkatan, dan jumlahnya tidak terlalu padat dan ramai.

b. Konsep penataan ruang luar

Konsep ini untuk menentukan bentuk global ruang dan penampilan tata ruang yang didasari oleh keterkaitan antara fungsi bangunan dan estetika.

b.1. Bentuk Dasar ruang

Dasar pertimbangan dalam menentukan bentuk dasar ruang adalah:

- Kebebasan gerak dan keleluasaan gerak dalam ruang.
- Penyesuaian dengan peralatan/perabot yang digunakan.
- Efisiensi dalam penggunaan ruang.
- Penampilan bangunan.
- Kemudahan struktur bangunan.
- Tuntutan suasana dan karakteristik ruang.

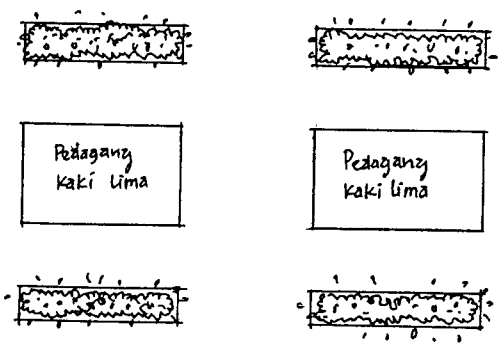
Dengan melihat dasar pertimbangan di atas, serta bentuk tapak yang cenderung memanjang maka bentuk dasar yang diambil adalah bentuk segi empat dengan pengembangannya.

Sedang untuk penampilan bangunan mengambil karakter yang dikaitkan dengan lingkungan. Yaitu bentuk bangunan limasan dan pelana dengan pengembangannya, seperti bangunan-bangunan disekitarnya.

b.2. Pengolahan ruang transisi

- Digunakan sebagai entrance untuk masuk kedalam dua ruang bangunan.
- Dimanfaatkan sebagai ruang pedagang kaki lima.

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
PERPUSTAKAAN
FAKULTAS TEKNIK
YOGYAKARTA

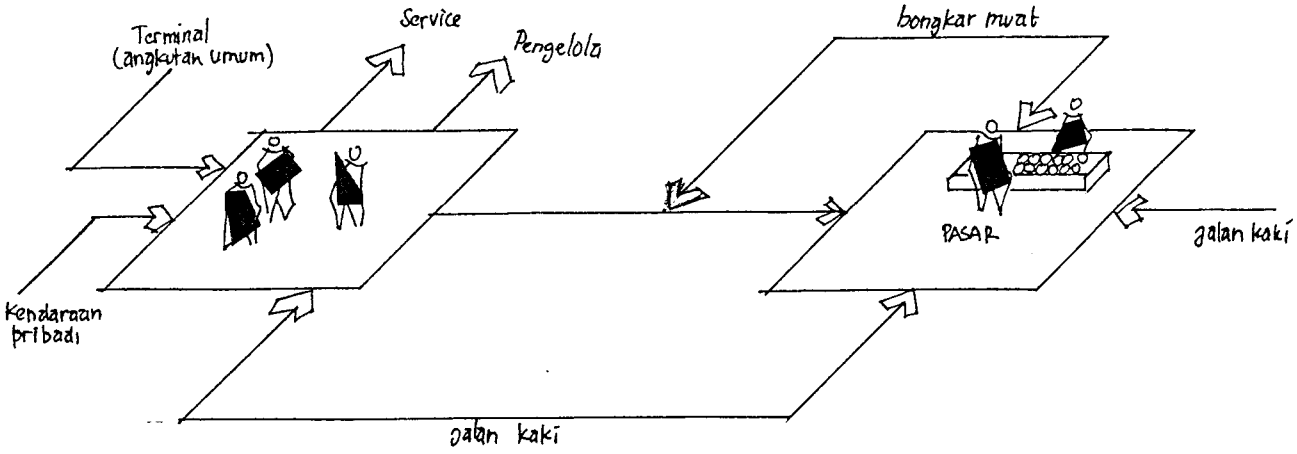


Gambar V-9 Pengolahan Ruang Transisi

5.2.4. Sistem Sirkulasi Pusat Perdagangan dan Terminal

a. Sirkulasi di pusat perdagangan

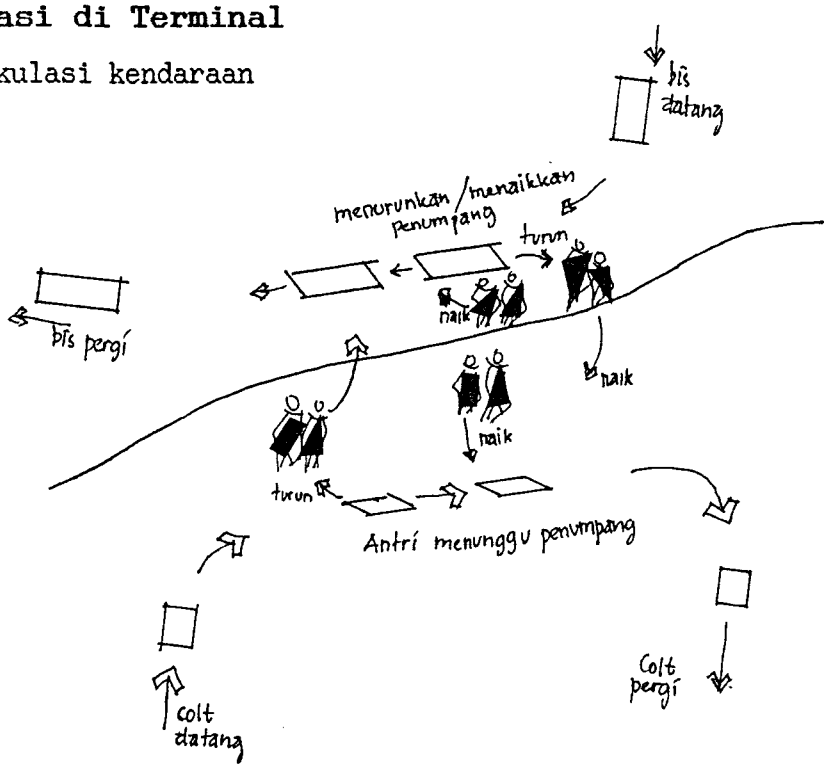
Sirkulasi yang dimaksud adalah sirkulasi manusia dan barang dalam pasar.



Gambar V-10 Sirkulasi Manusia Dan Barang Dalam Pasar

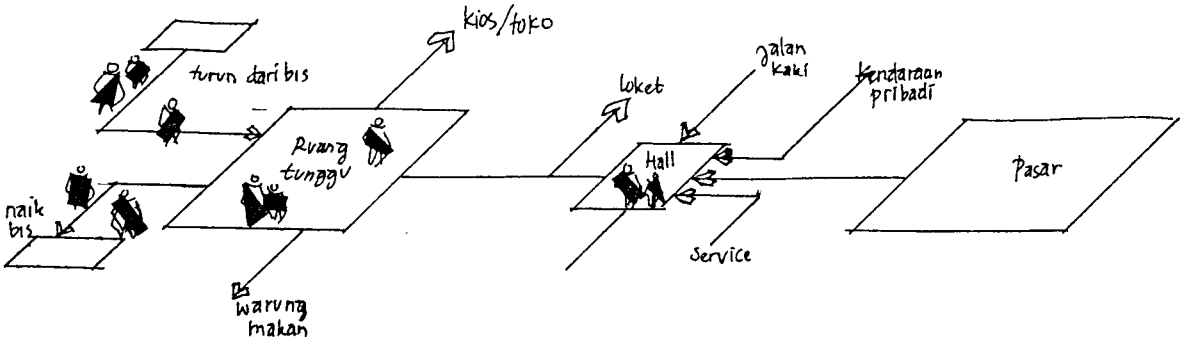
b. Sirkulasi di Terminal

- Sirkulasi kendaraan



Gambar V-11 Sirkulasi Kendaraan Dalam Terminal

- sirkulasi manusia

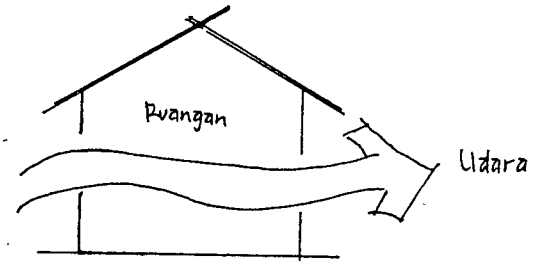


Gambar V-12 Sirkulasi Manusia Dalam Terminal

5.2.5.Persyaratan Ruang

a. Penghawaan

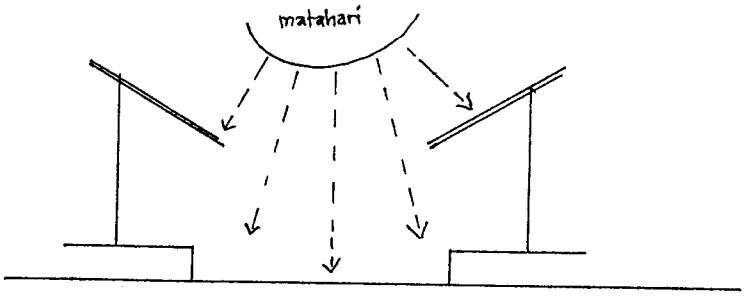
Memanfaatkan penghawaan alami. Untuk memberikan kenyamanan dan kenikmatan fisik bangunan. Penghawaan alami ini membiarkan udara bertiup terus selama aktivitas berlangsung dalam ruangan.



Gambar V-13 Aliran Udara

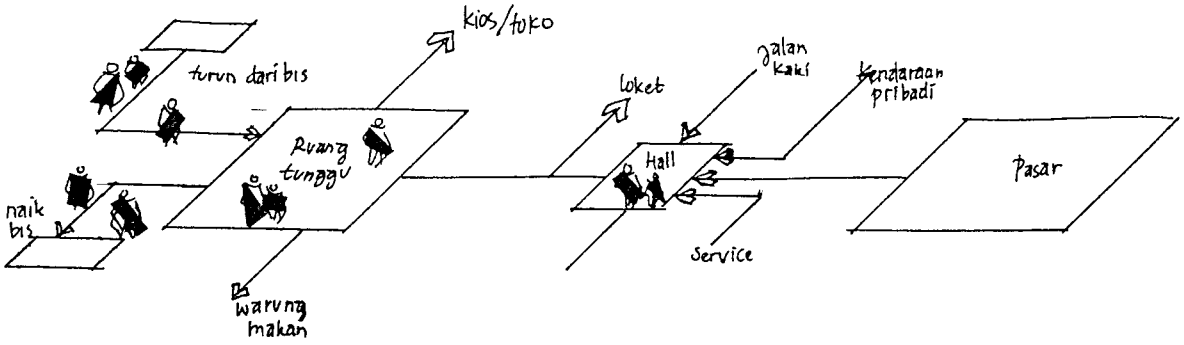
b. Pencahayaan

Digunakan pencahayaan alami. Dengan jarak antar masa bangunan yang lebar akan memungkinkan sinar matahari yang masuk banyak dan sirkulasi udara mudah berganti.



Gambar V-14 Pencahayaan diantara dua bangunan

- sirkulasi manusia

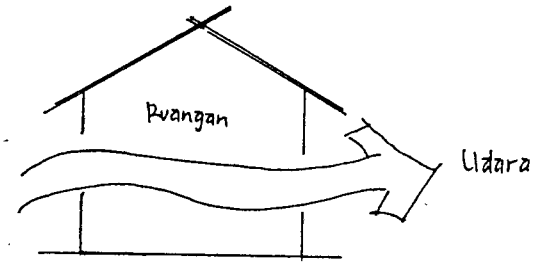


Gambar V-12 Sirkulasi Manusia Dalam Terminal

5.2.5.Persyaratan Ruang

a. Penghawaan

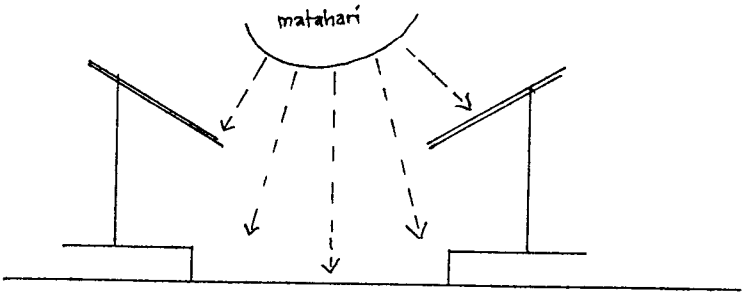
Memanfaatkan penghawaan alami. Untuk memberikan kenyamanan dan kenikmatan fisik bangunan. Penghawaan alami ini membiarkan udara berti-up terus selama aktivitas berlangsung dalam ruangan.



Gambar V-13 Aliran Udara

b. Pencahayaan

Digunakan pencahayaan alami. Dengan jarak antar masa bangunan yang lebar akan memungkinkan sinar matahari yang masuk banyak dan sirkulasi udara mudah berganti.



Gambar V-14 Pencahayaan diantara dua bangunan

Sedang cahaya buatan yang digunakan adalah:

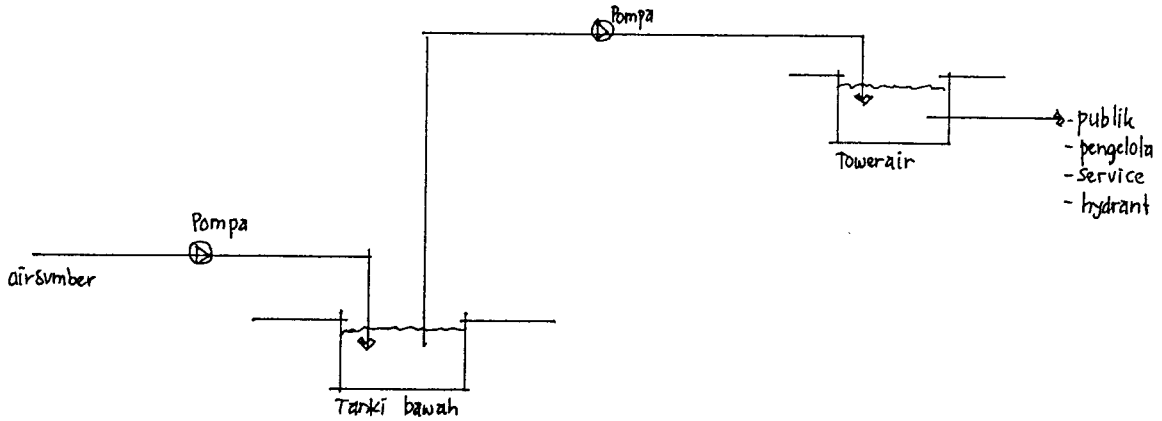
- lampu TL : untuk penerangan seluruh ruangan
- lampu mercuri : dalam terminal khususnya emplasemen kendaraan, memudahkan untuk melihat walau terkena sinar lampu lain.
- lampu sorot : untuk menyinari papan-papan informasi dan penunjuk lainnya.

5.2.6. Sistem Utilitas

a. Jaringan air bersih

Air bersih dariair sumber. Air dari sumber dimanfaatkan dengan menggunakan Down feed system dalam pendistribusiannya.

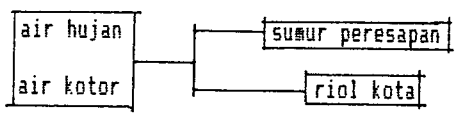
Sistem jaringan air bersih sebagai berikut:

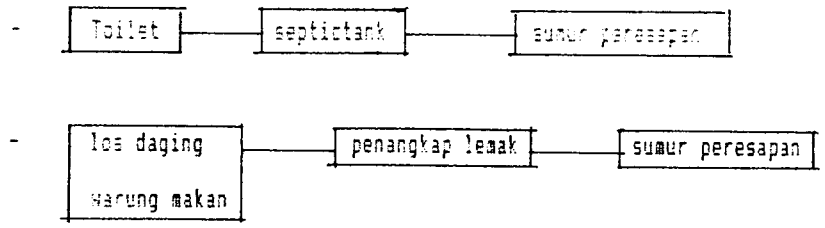


Gambar V-15 Jaringan Air Bersih

b. Pembuangan limbah

Untuk pembuang limbah cair dalam banguna dapat dilihat pada alur jaringan berikut ini:





Gambar V-16 Jaringan Limbah

Sedang untuk sampah/limbah padat dengan cara seperti dibawah ini:

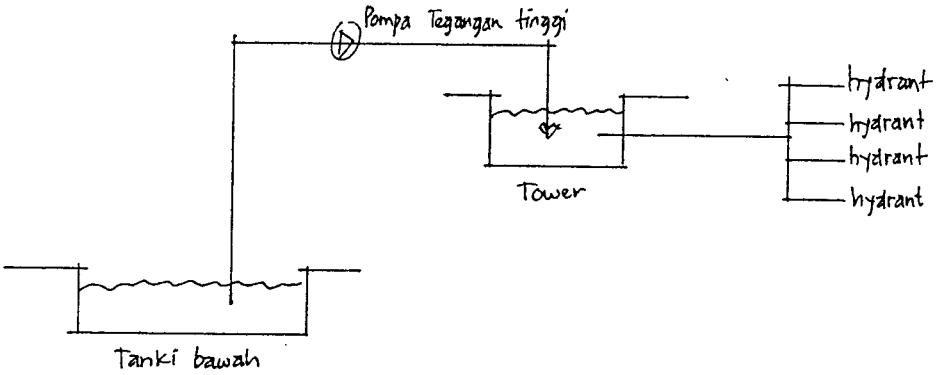
- ditampung pada bak-bak yang disediakan pada tiap bagian dalam bangunan.
- ditransfer keunit sentral bak penampungan
- diambil oleh truk PU ke pembuangan akhir.

c. Pemadam kebakaran

Alat yang digunakan untuk menanggulangi bahaya kebakaran, yaitu:

- fire hydrant

  diletakkan pada posisi yang strategis dengan jarak antara alat fire hydrant yang satu dengan yang lain sepanjang 30 meter.



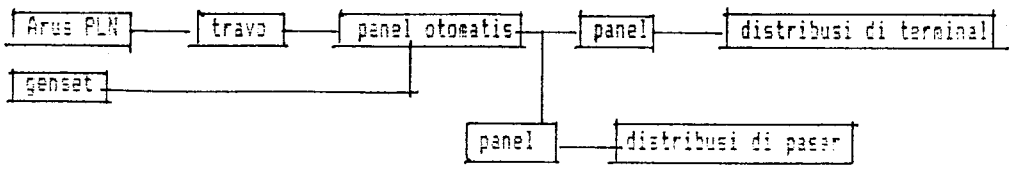
Gambar V-17 Jaringan Aliran Air ke Hydrant

- Alat penyemprot tunggal/protable berupa tabung diletakkan pada ruang-ruang yang lebih memungkinkan terjadinya kebakaran dan mudah dilihat. Seperti misalnya daerah yang ada sumber apinya (warung makan, dapur dan lain-lain.

d. Jaringan listrik

Digunakan arus listrik dari PLN dan genset.

Distribusi jaringan listrik dari PLN kedalam bangunan sebaiknya dilewatkan bawah tanah, sehingga tidak mengganggu pandangan dan kegiatan yang ada.



Gambar V-18 Jaringan Listrik

e. Jaringan Komunikasi

Untuk Pusat perdagangan:

- pengeras suara digunakan bila ada pengumuman untuk pedagang dan pengunjung.
- telephone coin untuk pengunjung
- telephone untuk pengelola

Untuk terminal:

- Pengeras suara untuk mengatur pengoperasian bis dalam terminal
- HT (Handy Talky) untuk penghubung antar terminal dalam satu wilayah
- Walky Talky untuk hubungan antar petugas dalam lapangan
- Telephone untuk pengelola
- Loket informasi dan papan pengumuman untuk komunikasi petugas dan pengunjung.
- Telephone umum/box coin

  Untuk publik/pengunjung.

  Perletakannya dengan pertimbangan:

  - kemudahan dan kejelasan pencapaian

- menghindari kebisingan yang tinggi
- perlu penerangan yang cukup

f. Penangkal Petir

Digunakan penangkal petir sistem Faraday. Sudut keamanan bidang kerucut pelindung = 120^{o}. Penempatan pada bangunan yang tinggi, seperti tower air, dan bangunan yang lebih tinggi.

DAFTAR PUSTAKA

1. Bentley, Ian, ***Lingkungan Yang Tanggap Sebuah Pedoman Bagi Perancangan*** (Versi Bahasa Indonesia), Abdi Widya, Bandung, 1987.
2. Bintarto, R., Prof. Drs., ***Interaksi Desa Kota Dan Permasalahannya***, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1984.
3. Budihardjo MSc., Eko, Ir., ***Arsitektur Dan Kota Di Indonesia***, Alumni, Bandung, 1994.
4. Ching, Francis D.K., Alih bahasa Ir. Paulus Hananto, Adjie, ***Arsitektur Bentuk, Ruang, Dan Susunannya***, Erlangga, Jakarta, 1991.
5. Costas, C.S. Papa, ***Fundamentals Of Transportation Engineering***, Prentice´ Hall Of India Private Limited, New Delhi-110001, 1990.
6. Darwis, M., ***Penataan Kembali Pasar Kota Gede***, Tugas Akhir, Teknik Arsitektur UGM, Yogyakarta, 1984.
7. Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan, ***Kamus Besar Bahasa Indonesia***, Balai Pustaka, Jakarta, 1988.
8. Ditjen Perhubungan Darat, ***Undang-undang Dan Peraturan RI Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan 1993***, Pustaka Karya, 1993.
9. Dwiharso, Trenggono, ***Pusat Perdagangan***, Tugas Akhir Teknik Arsitektur, UGM, Yogyakarta, 1991.
10. Gallion, Arthur B., Simon Eisner, ***Pengantar Perancangan Kota Desain Dan Perencanaan Kota***, (Versi Bahasa Indonesia), Erlangga, Jakarta, 1994.
11. Ilhami, Drs., ***Stategi Pembangunan Perkotaan Di Indonesia***, Usaha Nasional, Surabaya, 1990.
12. Jayadinata, Johara T., ***Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan, Dan Wilayah***, ITB, Bandung, 1992.
13. Marbun SH., B. N., ***Kota Indonesia Masa Depan Masalah Dan Prospek***, Erlangga, Jakarta, 1990.
14. Morlok, Edward K., Alih Bahasa Ir. Johan Kelana Putra, ***Pengantar***

Teknik Dan Perencanaan Transportasi, Erlangga, Jakarta, 1985.

15. Neufert, Ernest, *Architecs' Data*, Lockwood And Son Ltd, London, 1970.
16. Pei, Mario, *Encyclopedia Dictionary Edition*, Vol II, NY, 1995.
17. Penny, D. H., *Kemiskinan Peranan Sistem Pasar*, UI Pers, Jakarta, 1990.
18. *RUTRK - RDTRK Palur.*
19. Saptorini, Hastuti, Ir., *Materi Kuliah APP Kota*, UII, Yogyakarta, 1993.
20. Spreigen, Paul D., *Urban Design, The Architecture Of Towns And Cities*, Hill Book Company.
21. Sub Dinas Angkutan Antar Kota, *Terminal Transportasi Jalan*, DLLAJR, Semarang, 1996.
22. Sulistiawan, Heffie, *Terminal Bis Di Yogyakarta*, Tugas Akhir Teknik Arsitektur, UII, Yogyakarta, 1993.
23. Warpani, Suwarjoko, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, ITB, Bandung, 1990.
24. Wright, Paul N., Norman J. Ashford, *Transportation Engineering Planning And Design*, Johns Willey And Sons, NY, 1989.



Angkutan-angkutan yang berhenti di depan pasar

Menggangggu arus sirkulasi



Kemacetan yang ditimbulkan bis-bis yang berhenti
didepan pasar



Angkutan yang menuju perusahan berhenti disamping pasar
mengurangi kelancaran sirkulasi



Bis yang mulai berangkat kearah Solo
kosong tanpa penumpang (jauh perumkiman dan angkutan lain)



Bis yang masuk ke garasi tempat bis Damri terakhir
sepi tanpa penumpang juga



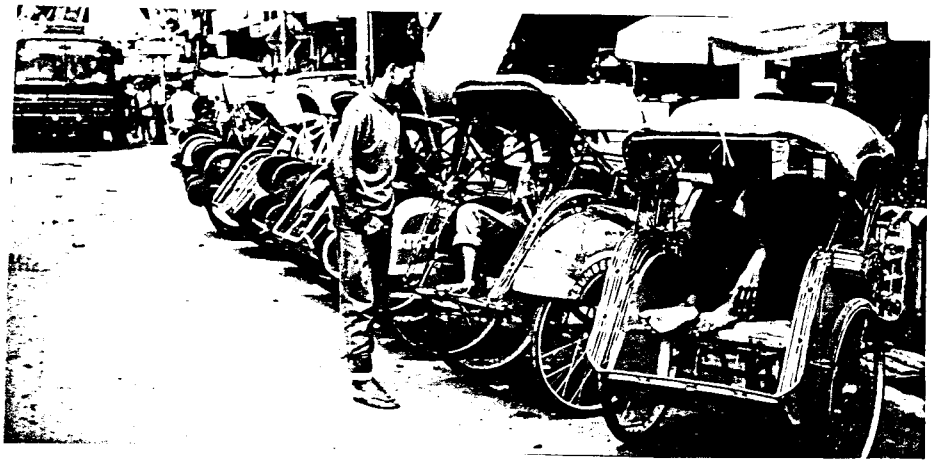
Penataan pasar yang beraur antara pakaian dan sayuran,
tidak enak dipandang



Selasar yang digunakan untuk berjualan
mempersempit sirkulasi pembeli



Daerah parkir yang dimanfaatkan untuk berjualan.



Becak yang mangkal di depan pasar sangat dekat dengan badan jalan
berbahaya dan menambah kemacetan lalu lintas