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.

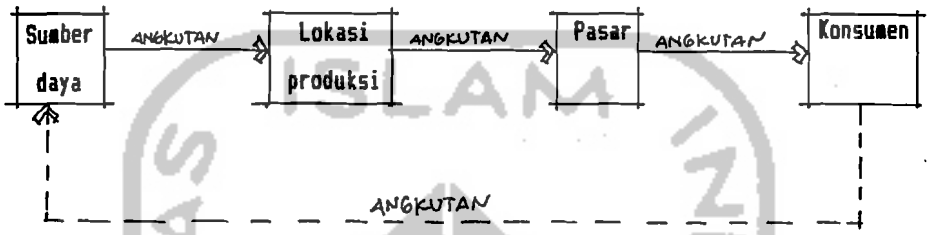
[2] Sub Dinas Angkutan Antar Kota, Terminal Transportas Jalan, DLLAJR, Semarang, 1996.

[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.

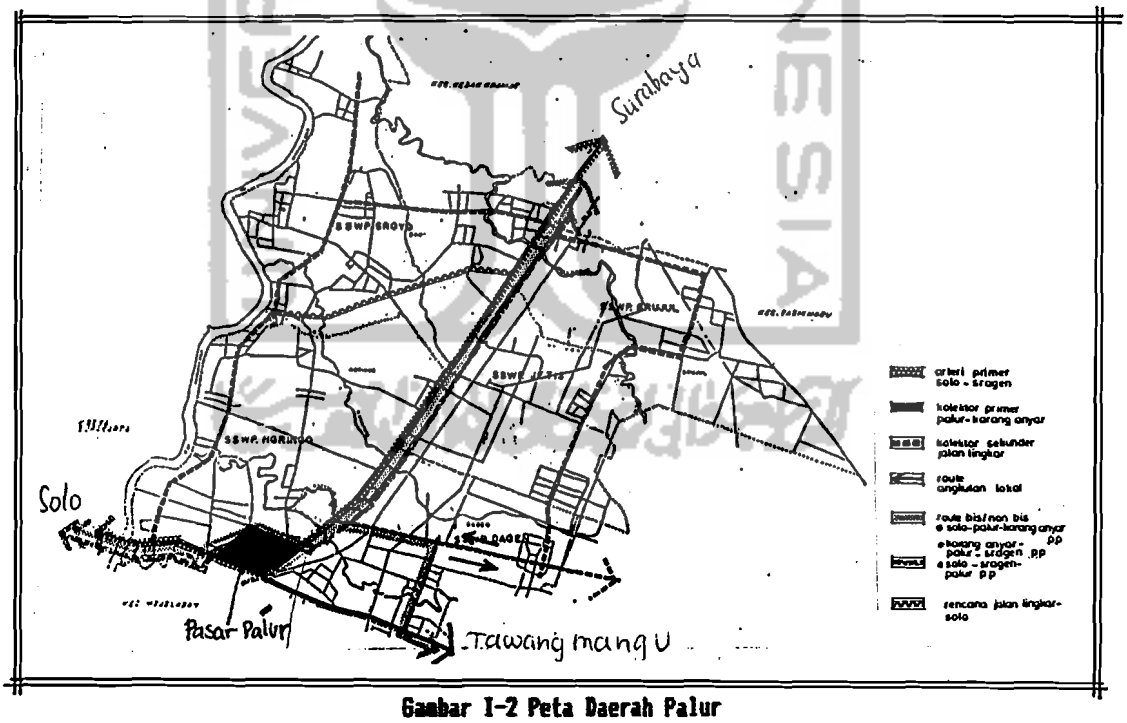
Perkembangan tersebut juga mempengaruhi perdagangan. Perdagangan desa-kota pun terjalin dengan lancar. Pasar dan pusat perdagangan mulai bermuculan. Untuk memperlancar arus sirkulasi perdagangan, biasanya pasar dekat dengan tempat transportasi.

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 % per-tahun. 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 Karang-anyar.
- 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.