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%. 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

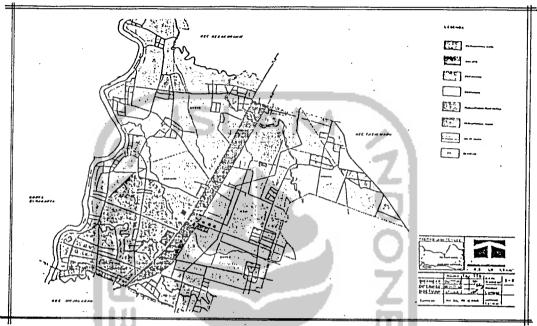
Dari sekian jumlah penduduk Kawasan Palur, cenderung melakukan kegiatan dengan menggunakan angkutan umum. Sebagian besar untuk urusan perdagangan, industri, dan pendidikan.

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 | 1174.90 | 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 wila-yah (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.

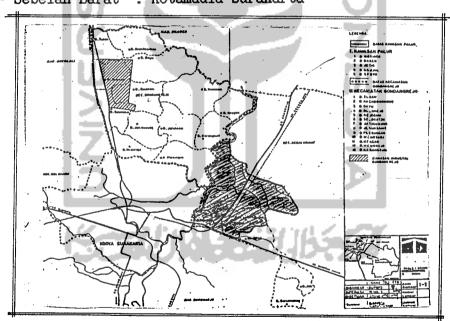
Kawasan Palur luas sesluruhnya adalah 1707,95 Ha. Secara administrasi Kecamatan Jaten berbatasan dengan:³⁾

- Sebelah Utara : Kecamatan Kebakkramat

- Sebelah Timur : Kecamatan Tasikmadu

- Sebelah Selatan: Kecamatan Mojolaban

- Sebelah Barat : Kotamadia Surakarta



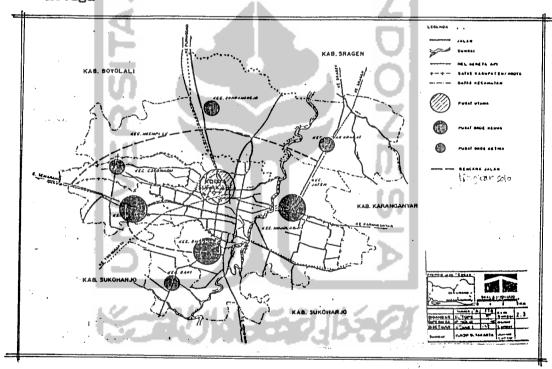
Gambar II-2 Lokasi Pasar Palur Sumber RUTRK - RDTRK Palur

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

³⁾ RUTRK - ROTRK 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. (Detak 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 mengakibat-kan 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:

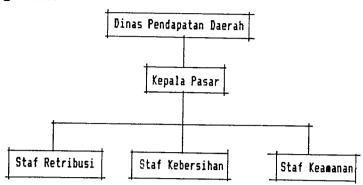
Fasilitas service yang tersedia parkir dan toilet.

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 / m² / 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

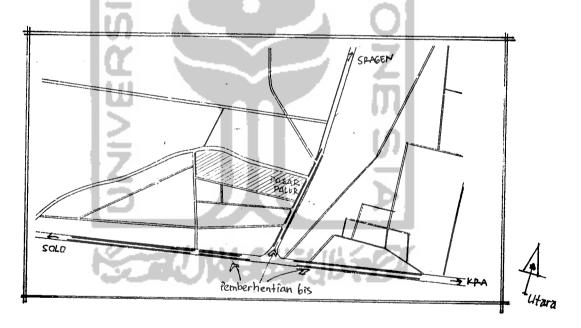
e. Waktu operasional

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

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.

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

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

2.2.2. Pusat Perdagangan

a. Pengertian

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

akan sangat mempengaruhi perkembangan kawasan.

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 membutuh-kan, 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 barangbarang 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.

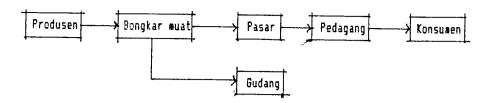
- Kegiatan jual beli.

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



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

- c. telephone
- b. air (bersih, hujan, kotor)
- 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

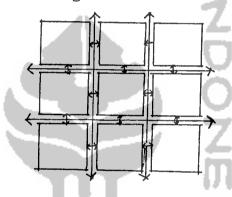
yaitu bangunan darurat yang biasanya terbuat dari konstruksi bambu atau kayu dengan atap seng atau genteng dan lantai tanah.

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.

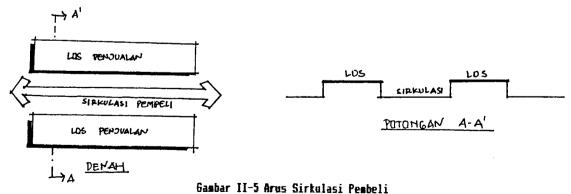
f. Sirkulasi dalam pasar

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 memung-kinkan pergerakan yang cepat dan leluasa. Jadi arus sirkulasi pengunjung pada pasar tersebut searah dengan jalur los.



31

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.

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

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

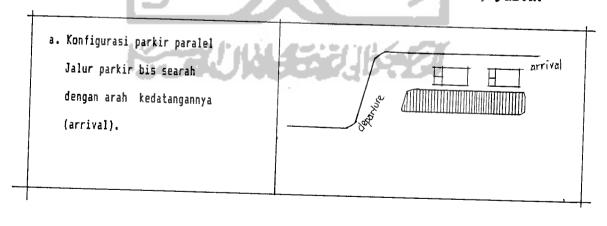
- Pelayanan komunikasi keluar (seperti telepon)
- Pelayanan informasi perjalanan
- Pelayanan informasi lokasi emplasemen
- Pelayanan perdagangan dan kantin
- Kegiatan ibadah, toilet dan servis lainnya

f. Pola sirkulasi dalam terminal

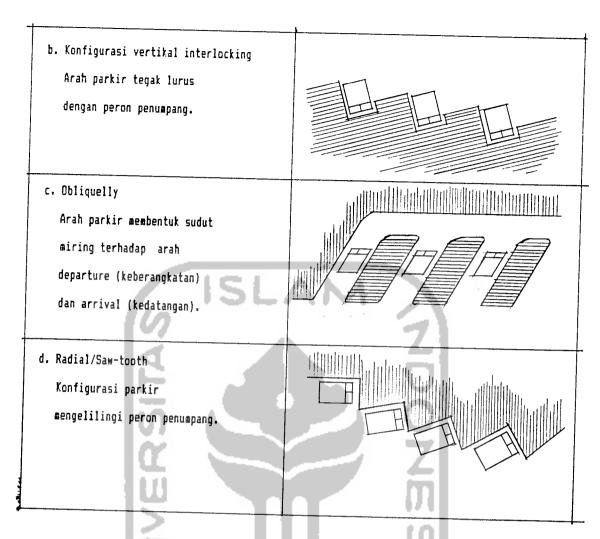
Pelaku utama dalam terminal merupakan salah satu faktor dalam menentukan pola sirkulasi dalam terminal, khususnya penumpang dan kendaraan umum.

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)

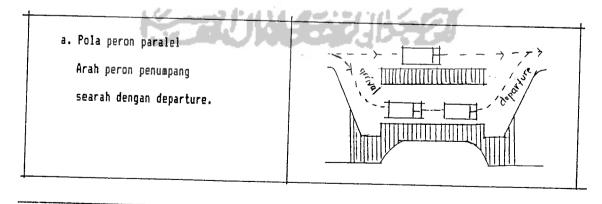


²⁵⁾ Ernest Neufert, Architecs' Data, Bus Station, Lockwood & Son Ltd, London, 1970.

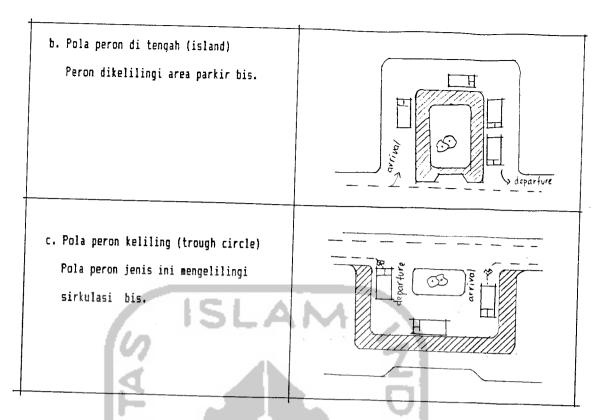


Gambar II-6 Pengaturan Parkir Bis Sumber: Ernest Neufert

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



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



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



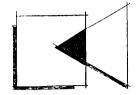
yaitu sebuah ruang luas yang melingkupi dan memuat sebuah ruang yang lebih kecil di dalamnya.

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

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 masingmasing 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 Macan Hubungan Ruang Sumber: Francis D.K Ching.

Hubungan antara kedua ruang akan tergantung pada sifat ruang ketiga dimana kedua ruang tersebut menempati satu ruang besamasama.

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 |
| Jua! | ah 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:

- 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 m².

2.3.2.Prediksi Kawasan Pasar Palur

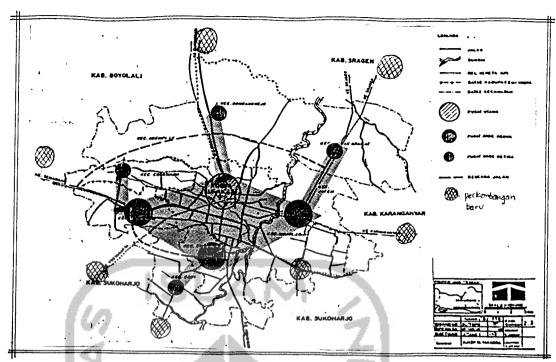
Dilihat dari keberadaan dan perkembangan kawasan Pasar Palur saat ini, dapat diprediksikan keadaannya untuk 10 tahun mendatang.

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:





Sambar 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 sebagai 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.

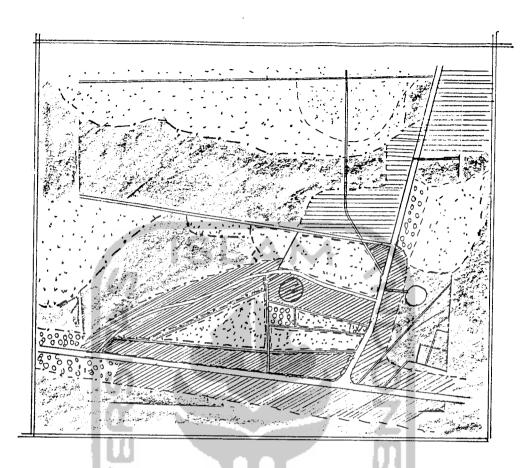
Dengan pertambahan penduduk maka kebutuhan perumahan juga meningkat. Perkembangan permukiman untuk daerah Palur khususnya Ngringo mulai dibatasi, karena lahan persawahan yang ada tetap dipertahankan sebagai lahan pertanian.

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 tramsportasi 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



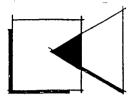
2.3.3. Hubungan Ruang Di Pasar Palur

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

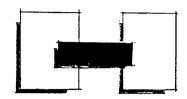
Hal ini berdasarkan pada pertimbangan banyaknya pengguna transportasi yang menuju pusat perdagangan ataupun sebaliknya. Sehingga sering menimbulkan crossing sirkulasi.

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



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.

