

KORIDOR HERITAGE DAN STREET MARKET DI SURAKARTA

KORIDOR HERITAGE
DAN
STREET MARKET
DI
KOTA SURAKARTA

Buku ini merupakan hasil penelitian Hibah Bersaing
Direktorat Pendidikan Tinggi Tahun 2014

R. Siti Rukayah | Abdul Malik | Bharoto



Koridor Heritage dan *Street Market* di Kota Surakarta

R. Siti Rukayah
Abdul Malik
Bharoto

Biro Penerbit Planologi UNDIP

Judul

Koridor Heritage dan *Street Market* di Kota Surakarta

Penulis

R. Siti Rukayah
Abdul Malik
Bharoto

Desain Cover

Abdul Malik

Tata Letak

Abdul Malik

Penerbit

Biro Penerbit Planologi UNDIP

ISBN:

978-623-6825-09-9

Tahun:

2020

Hak Cipta Dilindungi Undang Undang Dilarang memperbanyak karya tulis ini dalam bentuk apapun dan dengan cara apapun, termasuk fotocopy, tanpa ijin tertulis dari penerbit.

RINGKASAN

Keberadaan sektor informal sebagai ciri kota-kota di negara dunia ketiga belum mendapatkan pengakuan atas keberadaannya di ruang-ruang kota. Berbeda dengan keberadaan ritel modern yang mendapatkan *privilese/* hak istimewa dari pemerintah. Gejala yang terjadi hampir di semua kota di Indonesia. Sebagai pengecualian adalah Kota Solo yang dikenal sebagai kota wisata budaya. Di era pemerintahan Joko Widodo (sekarang Presiden Republik Indonesia) kesan kuat sebagai kota wisata semakin lengkap dengan keramahan kota yang menjajakan aneka kuliner khas Solo dan sentra-sentra wisata belanja oleh pedagang informal. Sesuai dengan pendapat De Soto, 1991, (penelitian di kota Peru) yang menyatakan bahwa sektor informal mampu menyelamatkan perekonomian di negara dunia ketiga. Kebijakan pemerintah kota Solo lebih pro rakyat dan membatasi pertumbuhan ritel. Kota Solo meraih penghargaan *Best City Award* dan menginspirasi negara lain seperti Kamboja dan Thailand. Selain itu kebijakan pemerintah di era Joko Widodo sempat mendapat dukungan positif dengan dibuatnya mobil murah produk lokal. Permasalahan yang ditemui oleh pedagang informal di semua kota dan tidak hanya di kota Solo saja yaitu biaya sewa tempat yang ilegal, ongkos bongkar pasang tenda dan ongkos angkut peralatan.

Kondisi ini menginspirasi peneliti dan Dinas Koperasi Solo yang memiliki binaan industri Usaha Kecil dan Menengah (UKM) sebanyak 284 (terdiri dari industri makanan, minuman, pakaian, cinderamata, kerajinan dll). UKM sering mengadakan pameran

serta mendisplay dagangannya seperti pedagang kaki lima (PKL) di tepi jalanan. Ide ini di gagas guna menemukan konsep dan metode perancangan koridor jalan sebagai tempat mendisplay guna tujuan wisata belanja.

Buku ini akan mengungkap bahwa sektor informal dan ruang kota sebagai *contain (isi)* dan *container (wadah)*. Bagaimana *contain* dan *container* di kota Solo saling memperkuat hingga kebijakan dan rancangan koridor jalan untuk kegiatan sektor informal bisa berhasil?

Metode yang digunakan adalah metode sejarah dan survey di lapangan. Dengan menggunakan metode tersebut terkuak bahwa aspek *place* sebagai kawasan *street market* terbentuk karena jalan terpilih untuk Galabo dan *night market* Singosaren merupakan jalan yang memiliki nilai historis dengan magnetnya adalah keraton dan Mangkunegara. Konsep keraton menjadi pusat dan magnet kegiatan. Sumbu koridor yang menghubungkan pasar dan keraton memiliki potensi untuk di kembangkan sebagai kawasan komersial.

Kata Kunci: sektor informal, Solo, Singosaren, Galabo, Sejarah

KATA PENGANTAR

Penulis mengucapkan banyak terimakasih kepada Dinas Koperasi dan UMKM Surakarta yang telah memberikan data gagasan konsep *street market* diprakarsai oleh Bapak Ir. Joko Widodo, ketika menjadi walikota Solo kini presiden Republik Indonesia.

Selebihnya berdasarkan teori-teori yang penulis pelajari secara akademis, kegiatan sektor informal kurang mendapatkan perhatian dalam pengelolaan kebijakan kota. Namun demikian, pemerintah Kota Solo bergerak berdasarkan naluriah dan berhasil mengangkat potensi pedagang kaki lima hingga terintegrasi dengan pasar modern bahkan telah berhasil mengemasnya menjadi sebuah potensi wisata. Contoh yang telah berhasil adalah penataan Galabo dan Solo *Night Market*.

Penulisan buku ini diharapkan bisa menjadi contoh di kota-kota lain dengan mengangkat potensi lokal keunikan kawasan yang memiliki nilai sejarah dan mengintegrasikannya dengan kegiatan sektor informal. Kegiatan menyatukan ruang yang memiliki nilai sejarah sebagai *container* / wadah dan kegiatan sektor informal sebagai *content* diharapkan akan menarik kawaasan tersebut sebagai daya tarik wisata bagi kota tersebut.

SAMBUTAN DARI AHLI PERKOTAAN
Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

Buku ini memberikan gambaran tentang sebuah kebijakan tata kota yang menempatkan bazaar sebagai daya tarik kota. Bazaar sebagai fenomena yang ditemukan di negara-negara dunia ketiga merupakan bagian dari sektor informal di perkotaan yang belum mendapatkan tempat yang layak dalam menempati ruang-ruang kota. Kehadirannya di ruang-ruang kota terkadang dianggap noda yang akan merusak wajah kota. Oleh karena itu, kebijakan pemerintah cenderung tidak mengizinkan atau melakukan penertiban guna menunjang kebersihan kota.

Di negara dunia ketiga, sektor ini sebenarnya merupakan katup pengaman kemiskinan yang mengamankan ekonomi masyarakat. Bahkan kini ada fenomena bahwa pelaku sektor informal digeluti oleh masyarakat kalangan atas seperti berjualan dengan menggunakan mobil dengan mendesainnya seperti kafe.

Kebijakan pemerintah Solo tahun 2005-2012 di era walikota Jokowi menciptakan kegiatan *street bazaar* pada kawasan sumbu *heritage* kota Solo. Sumbu *heritage* memiliki nilai yang strategis secara ekonomi hingga keramaian perdagangan di dalamnya mampu menjadikan kawasan tersebut sebagai kawasan wisata belanja/ kuliner. Di negara-negara

tetangga seperti Singapura, Malaysia dan Thailand, *street market* telah menjadi fenomena untuk menarik kunjungan wisatawan.

Konsep sumbu *heritage* dengan keraton dan kasunanan sebagai magnet kota telah terdesain sejak awal perkembangan kota Solo. Di era Belanda kedua koridor heritage ini dihubungkan oleh koridor utama yang kini bernama jalan Slamet Riyadi dengan sumbu magnetnya adalah pasar Gede. Sepanjang koridor ini, terdapat deretan bangunan heritage dan terbentuk jalan utama sehingga berkembang kegiatan ekonomi dan transportasi. Hal ini sangat menarik untuk diterapkan pada kota lain baik dalam perencanaan kota dengan memanfaatkan kawasan kawasan *heritage*.

Semarang, 5 September 2018

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Sugiono Soetomo', written on a light-colored background.

Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

DAFTAR ISI

RINGKASAN	4
KATA PENGANTAR.....	6
SAMBUTAN DARI AHLI PERKOTAAN.....	7
DAFTAR ISI.....	8
DAFTAR GAMBAR.....	11
BAB I PENDAHULUAN.....	15
BAB II KORIDOR, STREET MARKET DAN TREN MOBIL TOKO.....	19
2.1. Street Market yang Mempengaruhi Perkembangan Ekonomi Kawasan	19
2.2. Koridor Bersejarah	22
2.3. Tren Mobil Toko atau <i>Truck Mobile Vendor</i>	24
BAB III KORIDOR BERSEJARAH DI KOTA SURAKARTA	27
3.1. Keraton, Alun-Alun dan Koridor Poros Utara	27
3.2 Koridor-Keraton-Pasar sebagai Elemen Kutha Negara Jawa	31
3.3 Makna Keraton bagi Orang Jawa adalah:	32
3.4 Potensi Koridor <i>Heritage</i>	37
3.5 Linkage / hubungan antara dua bagian penting wilayah kota	40
3.6 Karakter Visual Koridor	50
BAB IV SEJARAH PERTUMBUHAN KORIDOR DI SURAKARTA	56
4.1 Magnet kawasan	56
4.2 Kota Surakarta.....	58
4.3 Sekaten	59

4.4 Grebeg Maulud.....	61
4.5 Sejarah Pertumbuhan Kota Surakarta.....	69
BAB V KOTA SOLO SEBAGAI KOTA BUDAYA.....	84
5.1 <i>City Branding</i> sebagai Potensi Wisata.....	90
5.2. Bazaar sebagai Akar <i>Sejarah</i>	92
BAB VI STREET MARKET DAN KORIDOR HERITAGE	
GALABO DAN SINGOSAREN	98
6.1 Kawasan Koridor Galabo	99
6.2 Batas Wilayah Gladag <i>Langen Bogan Solo</i>	101
6.3 Kebijakan yang ada di <i>Gladag Langen Bogan Solo</i>	107
6.4 Kawasan Koridor Mangkunegaran	109
6.5 Aksesibilitas	110
6.6 Dimensi Jalan	111
BAB VII ARAHAN DESAIN KORIDOR	121
7.1 Metode Kebijakan Perancangan Koridor.....	122
7.2 Perencanaan Pengembangan Wisata.....	122
7.3 Desain Koridor	123
7.4 Rencana Sistem Pergerakan.....	127
7.5 Pemberdayaan Masyarakat.....	129
BAB VIII RENCANA PEMANFAATAN KORIDOR	
SINGOSAREN	130
8.1 Skenario Pengembangan Koridor	130
8.2 Tenda.....	132
8.3 Mobil Toko.....	136
BAB IX KESIMPULAN.....	138
DAFTAR PUSTAKA	140

DAFTAR GAMBAR

Bab II : Koridor, Street Market Dan Tren Mobil Toko

Gambar 2.1 Pembeli memilih dan melakukan aktivitas belanja di street market.....	21
Gambar 2.2 Perluasan Distrik Bersejarah Boerum Hill di Brooklyn.....	23
Gambar 2.3 Los Angeles, merupakan kota yang memiliki tempat banyak tren makanan dunia dimulai. Pada masa ekonomi AS dalam krisis, peran "truk makanan" LA mulai berkembang.	25

BAB III : Koridor Bersejarah Di Kota Surakarta

Gambar 3. 1. Istana Keraton Solo Sumber : KTLIV	35
Gambar 3. 2. Istana Keraton Solo Sumber : KTLIV	36

BAB IV : Sejarah Pertumbuhan Koridor Di Surakarta

Gambar 4. 1 Arak-arakan membawa makanan di daerah Wedi, Solo Jawa Tengah	63
Gambar 4. 2. Sultan pakubuwono X bersama Residen Vogel Tahun 1901 dalam acara Gerebeg Maulud di Keraton	64
Gambar 4. 3. Diagram titik simpul posisi pasar terhadap keraton kasunanan dan mangkunegara	65
Gambar 4. 4 Lokasi jalan Gato subroto merupakan tarikan magnet dari pasar singosaren hingga mangkunegara	66
Gambar 4. 5 Gerbang Mangkunegara Tempo Dulu.....	67

Gambar 4. 6 Halaman Mangkunegara Tempo Dulu	68
Gambar 4. 7. Peta Solo Soerakarta Hadiningrat tahun 1900 Ibukota berada pada lingkaran pertama. Lingkaran kedua sebagai negara lingkaran ketiga negari Agung	71
Gambar 4. 8. Keramaian di Alun-alun Lorpada masa lalu sumber KTLIV	72
Gambar 4. 9. Diagram awal kota solo terbentuk dari kompleks dalam keraton, menyusul rumah-rumah menyusul rumah-rumah pangeran dan kampung abdi dalam (1) dan alun-alun Utara- Selatan (2-3).....	74
Gambar 4. 10. Surakarta pada tahun 1757. Pusat kekuasaannya di kompleks Pura Mangkunegaran (3) sebelah barat daya keraton Kasunanan(1).	76
Gambar 4. 11. Wilayah Permukiman berkembang diluar keraton	77
Gambar 4. 12. Pemerintah kolonial belanda mulai membangun prasarana jalan arteri yaitu jalan raya purwosari (13) sebagai pemisah wilayah kekuasaan kasunanan dan Mangkunegaran	79
Gambar 4. 13. Jalan Slamet Riyadi	82
Gambar 4. 14. Salah Satu Ruas Jalan di Kota Solo masa lalu	83

BAB V : Kota Solo Sebagai Kota Budaya

Gambar 5. 1 Bazaar mengisi sepanjang jalan yang strategis sumber: malangdonesia.ne, kitlv.nl	95
Gambar 5. 2. Menata Dagangan di Sepanjang Jalan, 1930. Sumber: Raap, 2013	97

BAB VI : Street Market dan Koridor Heritage Galabo Dan Singosaren

Gambar 6. 1 Potret Suasana Malam di Salah Satu Sudut Kawasan Galabo	103
--	-----

Gambar 6. 2 Potret Suasana Malam di Salah Satu Sudut Kawasan Galabo	103
Gambar 6. 3. Peta Kawasan Galabo yang berada di Ruas Jalan Sunaryo, Sumber Goglemap	105
Gambar 6. 4. Peta Kawasan Galabo yang berada di ruas Jalan Sunaryo	106
Gambar 6. 5 Aksesibilitas Menuju Koridor	111
Gambar 6. 6. Site Plan	112
Gambar 6. 7 Potongan A-A.....	112
Gambar 6. 8. Peta Pembagian Tata Guna Lahan	113
Gambar 6. 9 Ilustrasi Ketika Tidak Ada Kegiatan <i>Street Market</i>	114
Gambar 6. 10 Kawasan Ngarsopura ketika sedang ada kegiatan street market.....	115
Gambar 6. 11 Ilustrasi Ketika Sedang Ada Kegiatan	116

BAB VII : Arahan Desain Koridor

Gambar 7. 1. Peta Potensi Daerah.....	121
Gambar 7. 2 Lokasi Perencanaan Sumber: Analisa Peneliti, 2014	124
Gambar 7. 3 Segmen 1 dari Lokasi Perencanaan Sumber: Analisa Peneliti, 2014	125
Gambar 7. 4 Segmen 2 dari Lokasi Perencanaan Sumber: Analisa Peneliti, 2014	125
Gambar 7. 5 Segmen 3 dari Lokasi Perencanaan. Sumber: Analisa Peneliti, 2014	126
Gambar 7. 6 Segmen 4 dari Lokasi Perencanaan Sumber: Analisa Peneliti, 2014	126
Gambar 7. 7 Artis imaginasi dari Suasana Malam di Lokasi Perencanaan Sumber: Analisa Peneliti, 2014	127

BAB VIII : Rencana Pemanfaatan Koridor Singosaren

Gambar 8. 1 Pakaian	131
Gambar 8. 2 Pembagian Segmen dan Peta Lapak Tenda	133
Gambar 8. 3 Peta Lapak Tenda Per Segmen.....	134
Gambar 8. 4 Ilustrasi Menggunakan Lapak Tenda	135
Gambar 8. 5 Dimensi Mobil Suzuki Carry	137

BAB I PENDAHULUAN

Sektor informal merupakan fenomena yang ditemukan di negara-negara dunia ketiga. Beberapa penelitian menjelaskan bahwa tradisi tersebut tidak bisa dipisahkan dari ruang kota (Soetomo, 1988; Rukayah, 2010, Sarjono, 2002). Hingga kini masih banyak sektor informal di perkotaan yang belum mendapat tempat sepenuhnya dalam menempati ruang-ruang kota. Padahal kehadirannya di ruang kota sudah ada sejak era Mataram kuno dan selalu muncul di sepanjang era perjalanan sejarah ruang-ruang kota di Indonesia, baik itu di lapangan pusat kota atau di sepanjang jalan / sumbu jalan menuju kawasan strategis. Karena lemahnya teknologi dalam desain *container* / wadah sebagai tempat mangkalnya, maka kehadirannya di ruang-ruang kota dianggap noda yang akan merusak wajah kota. Mengenai hal ini, pemerintah daerah memiliki kebijakan yang berbeda-beda atas adanya sektor informal, mulai dari diizinkan, dibatasi waktu tayangnya, dibatasi jumlahnya, hingga penolakan dengan cara penertiban atau kebersihan kota.

Penelitian yang dilakukan di Semarang, sektor ini pernah menjadi aset wisata murah bagi warga dan wisatawan. Dalam

buku yang diterbitkan oleh Bakoenen, 1956 disebutkan bahwa *aloen-aloen* lama semarang sejak sore hingga jam 12 malam ramai oleh pedagang kuliner khas Semarang, pedagang burung hingga peramal. Kegiatan ini hilang ketika pemerintah membangun pasar Yaik di atas hamparan *aloen-aloen* lama. Fenomena di Semarang kala itu tentu saja belum bisa menjawab problematika tingginya sewa lahan di ruang-ruang perkotaan.

Beberapa penelitian yang dilakukan di beberapa negara dunia ketiga (de Soto, 1991; Ever; 2002) menyatakan bahwa sektor ini sebenarnya merupakan katup pengaman kemiskinan bahkan keadaanya tidak tergoyahkan ketika resesi ekonomi. Berbeda dengan kaum pedagang kapital / ritel modern (*mal. plasa, supermarket, departemen store, pusat grosir*) yang mati suri atau kolaps (Rukayah, 2010). Di beberapa negara modern, kehadiran sektor informal berdampingan dengan sektor formal dan menjadi ciri khas wisata (*Orchard road, China Town, Bugis Junction, hawker center, week end market* Bangkok). Di beberapa kota di Indonesia kini muncul fenomena berjualan dengan menggunakan mobil. Sebagian mobil tersebut didesain seperti cafe. Namun keberadaanya dalam menggunakan ruang kota masih dianggap ilegal.

Kota Solo memiliki keunikan dari semua kota di Indonesia karena kebijakan pemerintah di era walikota Jokowi lebih

memihak pada kegiatan sektor informal. Jumlah ritel modern di batasi, sementara kegiatan sektor informal mendapat tempat dalam rancangan kota Solo, seperti di kawasan Gladak Solo yang kini menjadi kawasan wisata kuliner di malam hari.

Keberhasilan pengembangan kawasan Gladak Solo menginspirasi Dinas Koperasi untuk merancang jalan Gatot Subroto sepanjang 400 m yang menghubungkan keraton Mangkunegaran dan pasar Singosaren. Anggota binaan Dinas Koperasi terdiri dari industri kerajinan rakyat, industri makanan dan minuman, batik, pakaian, garmen dan lain sebagainya. Untuk kegiatan promosi yang menimbulkan transaksi pada saat acara maupun transaksi jangka panjang (ekspor), dengan dikoordinir oleh Dinas sering diadakan kegiatan pameran. Kegiatan pameran tersebut biasanya dilakukan dengan menyewa *stand* di lokasi pameran baik yang diadakan di kota Solo atau di luar kota Solo seperti di Jakarta, Semarang, Jogjakarta, Surabaya dan lain-lain, bahkan sering mengadakan pameran di pusat perbelanjaan modern. Bagaimana desain kawasan dan jenis *street market* yang tepat untuk kawasan ini?

Ada gagasan untuk membuat pameran di jalan sebagai *street market*. Keberadaan *street market* telah mendapat tempat seperti yang dilakukan di negara tetangga (Singapura, Malaysia dan Thailand). Sementara itu di negara kita keberadaannya sering

dianggap ilegal. Belum ada teori yang membahas persoalan sewa lahan yang dilakukan secara ilegal. Teori-teori di atas hanya menyebutkan bahwa kehadirannya harus diintegrasikan dengan yang formal (Sarjono, 2005) simbiosis ruang dengan sektor formal (Rukayah, 2010) atau memberikan ruang di perkotaan karena dibutuhkan oleh masyarakat perkotaan (Soetomo, 1988). Namun beberapa fakta menyebutkan bahwa untuk menempati ruang-ruang publik tersebut dipungut biaya ilegal yang cukup tinggi, biaya bongkar pasang tenda, dan biaya angkut bahan dan peralatan. Selain itu, secara kultural, pedagang informal masih menerapkan hari-hari pasar dan waktu yang tepat untuk *mremo* (berjualan di luar lokasi biasanya ntuk mencari untung) di lokasi tertentu yang dianggap strategis. Bahkan di daerah tertentu ada kepercayaan yang bersifat tahayul untuk berjualan/ *mremo* di hari tertentu dan di lokasi tertentu sebagai penglaris.

BAB II

KORIDOR, STREET MARKET DAN TREN MOBIL TOKO

2.1. Street Market yang Mempengaruhi Perkembangan Ekonomi Kawasan

Street market memiliki arti yaitu pasar jalanan yang biasa disebut pedagang kaki lima PKL, kegiatan berjualan yang dimiliki seseorang dengan memanfaatkan sebuah jalan atau fasilitas umum yang sebagai tempat untuk pedagang melakukan aktivitasnya berjualan, hal tersebut bersifat sementara atau tentative dan dapat bergerak pindah. Umumnya *Street market* dalam menjajakan dagangannya dengan menggunakan gerobak atau tenda-tenda yang memanfaatkan jalan, trotoar, dan didepan toko untuk dijadikan tempat berjualan yang sifatnya tidak permanen. Budaya dan konsumen local memainkan peran penting dalam menentukan atribut pasar dan dalam membentuk hubungan bisnis (Morales et al., 1995).

Selama berabad-abad dan di seluruh dunia, *Street market* telah dipraktikkan dengan berbagai cara. Kebanyakan penjual menjual barang, tetapi beberapa menjual jasa, dan beberapa menjual campuran keduanya. Pedagang kaki lima lainnya membuat operasi cabang mereka sendiri, membagi barang

dagangan mereka dan mengirimkan sebagian dengan kerabat, mitra atau karyawan untuk dijual di lokasi lain (Bromley, 2000).

Budaya lokal melekat pada setting perkotaan yang telah berkembang secara historis mempengaruhi konsumsi estetika, nilai intrinsik, emosi, kenikmatan indrawi, dan pembentukan selera etnik. Konsumen perkotaan mengunjungi pasar jalanan sebagai pusat budaya yang memenuhi kebutuhan sehari-hari mereka (Rajagopal, 2010). Seperti halnya pedagang kaki lima sangat bervariasi dalam skala, waktu, lokasi dan upah, itu juga bervariasi dalam hal tenaga kerja, dan jenis barang dan jasa. Pedagang kaki lima juga bervariasi di setiap negara, misalnya souvenir turis, surat kabar, dan permen di banyak kota di Sekitar jalan Amerika Utara dan Eropa, atau tersebar di seluruh area mulai dari makanan yang dimasak, bahan makanan dan perangkat keras hingga pakaian dan peralatan listrik. Semir sepatu, potong rambut, pengetikan dokumen, dan perbaikan sepatu, pakaian, sepeda, sepeda motor, dan mobil, semuanya adalah layanan jalanan yang umum. Selain itu, barang atau jasa dapat diiklankan dan dinegosiasikan di jalan, misalnya jasa tukang kebun rawat jalan dan penggiling pisau yang mengelilingi lingkungan pemukiman berpenghasilan tinggi di kota-kota di Amerika Latin dan Asia Tenggara; dan, prostitusi yang berjalan di jalanan di area

lampu merah, di sepanjang jalan, dan di luar hotel, bar, dan klub (Bromley, 2000).

Street market menunjukkan pengaruh etnografis dari sebuah perkotaan ekonomi di mana pedagang menempatkan pasar mereka di jalan dan mendorong intervensi sosial yang mendorong orang yang hanya sekedar lewat berubah jadi kegiatan membeli. Di street market, aktivitas sosial dan ekonomi dirangsang melalui interaksi dari calon pelanggan melalui realisasi penjualan. Para pedagang kaki lima secara kontekstual tertanam dalam lanskap perkotaan dan beroperasi dalam tatanan sosial perkotaan (Llewellyn & Burrow, 2008).



Gambar 2. 1 Pembeli memilih dan melakukan aktivitas belanja di street market
Sumber: (Adan, 2019)

Street market juga diidentifikasi sebagai pasar informal dengan nilai sosiologis yang lebih tinggi dan keuntungan ekonomi yang rendah. Dalam konteks meningkatnya urbanisasi, pertumbuhan permukiman kasual, dan kemiskinan perkotaan, pasar informal yang terdiri dari pedagang kaki lima dan berjualan di pasar jalanan berkontribusi pada nilai sosial yang lebih tinggi. Pasar jalanan juga telah diidentifikasi sebagai lembaga untuk mengentaskan kemiskinan perkotaan. Meskipun pasar jalanan menghasilkan sumber daya ekonomi marjinal, pasar ini muncul sebagai mekanisme untuk meningkatkan mata pencaharian kaum miskin di kawasan perkotaan (Mooya & Cloete, 2007).

2.2. Koridor Bersejarah

Kawasan bersejarah merupakan suatu kawasan yang di dalamnya terdapat berbagai peninggalan masa lampau dan membentuk suatu kawasan, baik berupa fisik historis maupun berupa nilai dan pola hidup masyarakatnya, serta kepercayaannya (Kurniati & others, 2013). Kawasan bersejarah tersebut terdapat sebuah koridor jalan dengan penampilan bangunan bersejarah yang berderetan. Koridor warisan merupakan ukuran konservasi dan pembangunan daerah yang komprehensif yang berasal dari konsep cara hijau, yang mengutamakan pelestarian muatan

budaya dan sekaligus berfokus pada revitalisasi ekonomi dan pelestarian lingkungan (Ji & Shao, 2017).



Gambar 2. 2 Perluasan Distrik Bersejarah Boerum Hill di Brooklyn
Sumber: LPC Designates

Dalam pariwisata bersejarah, wisatawan memainkan peran penting dalam mempengaruhi kesuksesannya (Poria et al., 2003). Hal ini terkait dengan persepsi wisatawan terhadap kekhasan suatu tempat yang menciptakan daya tarik dan kepuasan bagi mereka. Diperkuat bahwa suatu tempat akan lebih bermakna jika wisatawan mendapatkan pengalaman dan keterikatan yang unik pada tempat tersebut saat mengamati simbol dan nilai yang ada di sana (Wang & Xu, 2015).

2.3. Tren Mobil Toko atau *Truck Mobile Vendor*

Penjual makanan keliling, juga dikenal sebagai penjual makanan jalanan (misalnya, gerobak, truk, dan kios pinggir jalan yang menjual makanan), dapat memberikan kontribusi yang berarti terhadap lingkungan makanan baik di perkotaan maupun pedesaan, dan mungkin menjadi sumber makanan yang sangat penting di kalangan minoritas dan berpenghasilan rendah (C. et al., 2008). Penjual makanan keliling memiliki keuntungan dari biaya awal yang jauh lebih rendah, biaya overhead yang lebih rendah dan potensi untuk pindah ke tempat lain lebih mudah, sehingga mengoptimalkan kenyamanan pelanggan (Reznar et al., 2019). Hal tersebut merupakan sebuah keuntungan bagi pertumbuhan industri truk makanan karena konsumen berusaha untuk memaksimalkan pendapatan yang dapat mereka keluarkan dengan memanjakan diri dalam kemudahan kecil seperti makanan jajanan kaki lima yang terjangkau. Terlepas dari perkembangan ekonomi yang meningkat terdapat beberapa hal yang menghambat pertumbuhan tersebut misalnya peraturan kota, persaingan yang meningkat, dan margin keuntungan yang rendah. Hukum yang mengatur truk makanan berbeda di setiap kota, dengan sebagian besar menentukan jam berapa truk makanan dapat beroperasi dan jarak truk makanan harus dari restoran batu bata dan mortir terdekat. Industri ini bersaing langsung dengan sektor jasa

makanan yang lebih luas, dan beberapa perusahaan yang telah berdiri lama yang membayar pajak telah melobi industri tersebut. Selain itu, di banyak kota, industri telah mulai mencapai titik jenuh, yang mengakibatkan margin keuntungan yang lebih rendah bagi beberapa operator. Akibatnya, pertumbuhan melambat selama beberapa tahun terakhir.



Gambar 2. 3 Los Angeles, merupakan kota yang memiliki tempat banyak tren makanan dunia dimulai. Pada masa ekonomi AS dalam krisis, peran "truk makanan" LA mulai berkembang.
Sumber: CNBC

Industri ini akan menghadapi berbagai tantangan selama lima tahun ke depan, yang paling penting adalah hambatan regulasi, yang telah membatasi pertumbuhan industri selama lima

tahun terakhir. Undang-undang parkir dan peraturan kota lainnya masih berkembang di banyak kota untuk mengejar transformasi industri. Asosiasi industri perlu bekerja sama dengan pemerintah kota dan pemilik restoran lain untuk menyelesaikan masalah ini jika truk makanan akan memainkan peran yang lebih besar di sektor layanan makanan negara tersebut. Namun, pertumbuhan pendapatan rumah tangga dan perubahan preferensi konsumen terhadap masakan sehat dan adiboga akan memacu pertumbuhan selama lima tahun ke depan.

BAB III

KORIDOR BERSEJARAH DI KOTA SURAKARTA

Konsep keraton menjadi pusat dan magnet kegiatan dari pola tata ruang kota yang berlapis. Konsep keraton sebagai negara terdiri dari keraton, masjid Agung, alun-alun, yang menjadi sentral penting di dalam lingkaran negara ini dan sumbu imajiner antara Utara dan Selatan. Tarikan pada sumbu ini pada keraton sebagai pusat magnet sangat kuat. Dalam perkembangan sejarahnya, sumbu Utara menjadi sebuah kawasan komersial yang menghubungkan keraton dan pasar di sisi Utara.

3.1. Keraton, Alun-Alun dan Koridor Poros Utara

Beberapa bekas pusat kerajaan Mataram mulai Kotagede hingga Surakarta memiliki ciri utama adanya keraton, alun-alun dan sumbu imajiner berupa jalan poros Utara-Selatan. (Rukayah, 2010). Konsep ini berlandaskan simbolisasi berkategori dua. Bagian Utara keraton dianggap sebagai tempat tinggi yang melambangkan laki-laki (*lingga*). Bagian Selatan Keraton dianggap muara atau laut, melambangkan perempuan (*yoni*) sebagai sumber kehidupan.

Sistem klasifikasi simbolik empat menunjuk kepada arah mata angin yang dikembangkan dari pandangan masyarakat Jawa

akan alam semesta. Keempat penjuru mata angin diyakini sebagai tempat bertahtanya para dewa. Keraton Surakarta menganut pola yang dikenal sebagai *kiblat Pajupat*, yang melambangkan pola orientasi aransemen gugusan fisik *ndalem kraton* atau *njeron beteng* yang melambangkan keseimbangan kosmos. Pola ini mengandung makna filosofis bahwa dengan menempatkan posisi bangunan keraton yang mengarah *Kiblat Pajupat* tersebut dapat menumbuhkan jiwa sehingga keraton mempunyai kharisma dan memancarkan kewibawaan (KRMH Yosodipuro 1982)

Arah Pedoman *Kiblat Pajupat* di Surakarta yaitu

- a. Arah Timur kepada Kanjeng Sunan Lawu dan Sunan Bagoes di G. Lawu
- b. Arah Selatan Kepada Kanjeng ratu Kidul atau yang bernama Kanjeng Kencana Sari, Kyai Udononggo dan Kanjeng Ratu Kenconowungu
- c. Arah Barat Kepada kanjeng Ratu Sekar Kedhaton di G. Merapi, Kyai Sapu Jagad dan Kyai Sapoe Regel
- d. Arah Utara kepada Kanjeng Ratu Bathari Kalayuwarti di Alas Krendhawahana

Berlatar falsafah Jawa, tata ruang kota Surakarta memiliki ciri konsep *macapat*, yaitu kota terbagi menjadi empat bagian dan

keraton berada di tengah sebagai pusat keempat bagian tersebut. Konsep ini berdasar dari paham Budhisme – Mahayana dalam konsepsi *Jambudwipa*. Jagat raya diyakini terdiri dari empat benua di arah mata angin dan sebuah benua sebagai pusat keempat tersebut. Masing-masing benua terpisah oleh samudra. Benua di pusat berupa gunung dianggap sebagai tempat tinggal para dewa, sedangkan manusia menempati benua bagian selatan.(Geldern, 1982)

Penataan kompleks bangunan keraton juga mengambil konsep kosmologi *Jambudwipa* yang telah ada pada kota-kota asia sampai pada mataram kuno dan majapahit. Keraton ditempatkan pada pusat hierarki sumbu Utara-Selatan. Susunan bangunan memiliki nilai meningkat ke arah pusat. Konsep kosmologi ini dinamakan *Lingkaran Konsentris* di mana keraton menjadi pusat kerajaan dikelilingi wilayah lain yang dihuni rakyatnya.(Geldern, 1982)

Keraton merupakan lingkaran pusat bagi negara. Dalam lingkaran pusat tersebut menjadi tempat tinggal bersama keluarganya. Keraton, selain berfungsi sebagai tempat tinggal raja, juga sebagai tempat kedudukan administrasi dalam (*parentah jero*). Administrasi dalam merupakan lembaga pendukung antara raja dan administrasi luar (*parentah jaba*).

Lingkar kedua disebut *Negara*, sebagai ibukota. Di dalam *Negara* ini terdapat Masjid Agung, Alun-alun, serta bangunan-bangunan pemerintah penting di dalam lingkaran negara ini.

Lingkar ketiga disebut *negari agung* (tanah suci) Wilayah ini dibagi menjadi empat *gadhuh* (status hak guna tanah pakai). Setiap *gadhuhan* diurus oleh seorang pengurus tanah, disebut patuh dan diangkat oleh raja.

Lingkar keempat adalah *mancanegari*. Dipimpin oleh beberapa orang bupati yang berperan sebagai bawahan langsung dari *patih dalem*.

Ciri-ciri unsur kerajaan Jawa sebagai basis pertahanan ditandai dengan susunan permukiman yang berlapis. Sebagai pusat adalah keraton yang dikelilingi tembok setinggi 4 meter. Lapisan pertama setelah keraton adalah permukiman *abdi dalem* prajurit serta rumah-rumah pangeran dikelilingi tembok setinggi 6 meter, disebut *kampong baluwarti* (tanah gundukan). Di luar tembok *baluwarti* adalah lapisan permukiman para abdi, pejabat keraton dan tentara bercampur masyarakat.

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa keraton menjadi pusat dan magnet kegiatan dari pola tata ruang yang berlapis. Negara yang terdiri dari keraton, masjid Agung, dan alun-alun, menjadi sentral penting di dalam lingkaran negara ini.

3.2 Koridor-Keraton-Pasar sebagai Elemen Kutha Negara Jawa

Kota-kota kerajaan di Jawa mempunyai beberapa elemen kota yang selalu muncul walaupun dibangun dalam waktu yang berbeda. Menurut (Wiryomartono, 1995) elemen tersebut antara lain:

1. Alun-alun

Alun-alun memiliki fungsi sebagai ruang tempat upacara kenegaraan, adat maupun keagamaan, dan tempat pertemuan raja dan rakyat. Keberadaan alun-alun sebagai bagian utama pusat kekuasaan.

Kegiatan kenegaraan dan ritual diadakan di alun-alun. Bentuk alun-alun di Jawa selalu persegi panjang atau segi empat. Hal ini erat kaitannya dengan konsep *bhuwana* yaitu bumi, air, udara, dan api. Morfologi alun-alun terbentuk tidak sebagai titik pusat perencanaan pengolahan ruang luar, tetapi sebagai ruang urban pusat kegiatan ritual.

2. Keraton

Sebagai tempat pusat kekuasaan raja, pusat konsep kosmologi dan kosmogoni yang terbagi beberapa hierarki Keraton - Negari Agung - Mancanagari - Negri Sabrang. Bentuk

kompleks istana yang dikelilingi benteng, terletak di selatan dan menghadap alun-alun.

3.3 Makna Keraton bagi Orang Jawa adalah:

- a. Pertama, keraton berarti kerajaan.
- b. Kedua, keraton berarti kekuasaan raja yang mengandung dua aspek: kenegaraan atau *staatsrechtelijk* dan *magischrdigicus*.
- c. Ketiga, keraton berarti penjelmaan *Wahyu nurbuwat* dan oleh karena itu menjadi pepunden dalam Kajawen.
- d. Keempat, keraton berarti istana, *kedaton* atau *dhatulaya*.
- e. Kelima, bentuk bangunan Karaton yang unik dan khas mengandung makna simbolik yang tinggi, yang menggambarkan perjalanan jiwa ke arah kesempurnaan.
- f. Keenam, keraton sebagai *Cultur historische instelling* atau lembaga sejarah kebudayaan menjadi sumber dan pemancar kebudayaan.
- g. Ketujuh, keraton sebagai Badan *juridische instellingen*, artinya Keraton mempunyai barang-barang hak milik atau wilayah kekuasaan *bezittingen* sebagai sebuah dinasti.

Dari ketujuh makna keraton tersebut bisa disimpulkan bahwa keraton merupakan magnet kegiatan yang memancar keluar, baik dari segi budaya maupun pemerintahan (Soeratman,2000)

3. Masjid

Masjid berfungsi sebagai tempat peribadatan. Posisi Masjid menghadap ke barat dan terletak di barat alun-alun. Arah sumbu bangunan mengikuti arah kiblat

4. Pasar

Pasar berfungsi sebagai tempat komersial. Dalam konsep Jawa, pasar merupakan tempat berkumpul pedagang dan pembeli. Kegiatan pasar tidak berkaitan dengan konsep kekuasaan sehingga letaknya berada di luar alun-alun.

5. Jaringan Jalan (*marga/ratan*)

- *Marga* : Penyebab terjadinya jagad sehari-hari
- *Ratan* : Ruang yang merangkum dunia publik, Negara, rakyat dan kejadian di bumi (tidak berupa ruang fisik).

Marga berperan sebagai dunia publik di luar rumah. *Marga* memiliki esensi bukan sebagai tempat berlalu lalang tetapi sebagai sarana berinteraksi.

Morfologi tidak berperan sebagai struktur utama kota tetapi sebagai ruang antar bagian atau wilayah kota.

6. Permukiman (*pawisman/pamahan*)

Rumah dalam konsep jawa merupakan perpaduan antara teritori suatu dunia keluarga dengan batasan fisik suatu lantai yang bisa ditinggali. Pawisman memiliki hierarki status yang berkaitan dengan hubungan kepala keluarga dengan pusat kekuasaan. Hierarki antara lain *omah*, *ghrya*, *ghra*, *puri* hingga keraton. Masyarakat biasa tinggal di sekitar rumah orang yang mempunyai kedudukan penting di kekuasaan.

Dari penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa jalan merupakan pembagi kota yang fungsinya sebagai tempat berinteraksi selain sebagai tempat berlalu-lalang. Oleh karena itu keberadaan alun-alun sebagai tempat kegiatan kenegaraan dan ritual menjadi magnet yang dihubungkan oleh sumbu yang menghubungkan keraton dan dunia luar yang bersifat hierarkis.





Gambar 3. 2. Istana Keraton Solo Sumber : KTLIV

3.4 Potensi Koridor *Heritage*

Tidak semua kota memiliki koridor yang memiliki nilai sejarah dan fungsi sebagai sumbu imajiner kota. Kota kesultanan Yogyakarta, Surakarta, dan Cirebon masih memiliki koridor yang kuat yang menghubungkan ke arah keraton sebagai pusat kota. Kota Solo memiliki pusat aktifitas di dua tempat, yaitu keraton Kasunanan, dan Mangkunegara. Sisi Utara keraton Kasunanan telah berhasil dirancang sebagai *street market* dan menjadi kawasan wisata kuliner. Kawasan ini dikenal dengan nama Galabo atau kepanjangan dari Gladak Langen Bogan.

Kawasan Gladak Langen Bogan telah dikenal sebagai kawasan wisata kuliner di kota Solo yang berada di sisi Utara Alun-alun. Kawasan wisata kuliner Galabo menggabungkan jenis wisata kuliner di kota Solo dalam satu area di daerah Gladak. Di jalan tersebut terdapat Pusat Grosir Solo (PGS) yang buka di siang hari sebagai pusat perbelanjaan baru selain Pasar Klewer.

Pada tahun 1968 pasar Klewer mulai berkembang. Saat itu pula pemerintah memindahkan SD Murai dan tempat parkir dekat dari slompretan saat itu. Dua tahun kemudian untuk kali pertama pasar Klewer dibangun oleh Sukamdani Gitosardjono sebagai kontraktor. Peletakan batu pertama pembangunan dilakukan pada

8 Juni 1970. Pada 9 Juni 1970 bangunan pasar Klewer diresmikan oleh Presiden Soeharto. klewer (Sudharmono, et al. 2010)

Secara etimologi, kata klewer berasal dari Bahasa Jawa yang berarti kleweran atau tergantung menjuntai. Para pedagang sandang ini menggantungkan dagangan dibahunya. Gantungan ini dibuat menjuntai kedepan. Pada saat menawarkan dagangan ujung jantungan (kleweran) tersebut dikibaskan agar pembeli yang lewat mengetahui barang-barang yang ditawarkan. Kata itu kemudian menjadi nama yang melekat menjadi pasar klewer (Sudharmono, et al. 2010)

Lokasi ini cukup berhasil mengundang wisatawan karena berada di kawasan *heritage* yang memiliki nilai sejarah dan menjadi tujuan wisatawan ke Solo. Perencanaan lokasi Galabo atau Gladak Langen bogan menjadi strategis karena potensi tersebut. Letaknya berada di utara dari kawasan Alun-Alun Utara Kraton Kasunanan Surakarta dan di selatan Benteng Vastenberg. Kawasan.

Berdasarkan potensi di atas maka kawasan Jalan Gatot Subroto-Diponegoro memiliki potensi yang sama. Jalan tersebut menghubungkan dua kutub megnet Solo yaitu Mangkunegaran dan pasar Singosaren.

Kawasan Singosaren pada saat ini berada dari toko batik ke timur sampai perempatan pasar Singosaren, dan ke utara sampai perempatan pasar Poro. Dahulu merupakan tempat tinggal KPH Singosari, putra menantu sunan Paku Buwono IX (Sudharmono. et al. 2010). Kawasan Gatot Subroto merupakan jalan yang menghubungkan antara kawasan Singosaren dan Mangkunegeran. Pura mangkunegaran ialah tempat tinggal KGPAA mangkunegara dengan keluarganya. Pura Mangkunegaran tersebut adalah bekas rumah tinggal Patih Dalem Raden Adipati Sindurejo atau Raden Adipati Mangkupraja (patih lebet) pada masa Sunan Paku Buwana III. Tempat tersebut digunakan sejak KGPAA Mangkunegara I Sumber Nyawa (RM Sahid) kembali ke Surakarta dari petualangan militernya (1741-1757) berdasarkan perjanjian Salatiga (1757). Pura ini tidak boleh disebut istana, sebab mangkunegara bukanlah raja, tetapi Pangeran Miji yang dengan sebutan Kangjeng Gusti Pangeran Adipati Arya, kedudukannya sama dengan Patih Dalem atau Putra Mahkota. (Sudharmono, et al. 2010)

Sebagai Pangeran Miji, Mangkunegara tidak boleh mempunyai alun-alun, tidak boleh menanam pohon waringin kurung kembar, tidak boleh memiliki dhampar kaca, dan tiap hari senin dan kamis diwajibkan menghadap ke istana Kasunan

menghadap raja sebagai tanda buktinya. Tetapi Pangeran Miji diberi wewenang mengatur pemerintahan sendiri, membentuk prajurit sendiri, dan mengangkat abdi dalem sendiri. Tanah lapang yang ada bukanlah alun-alun, tetapi disebut pamedan untuk latihan watangan. (Sudharmono, et al. 2010)

Kawasan Gatot Subroto-Diponegoro ini terbentuk akibat aktifitas antara dua kawasan penting dalam suatu kota, yang kemudian memberi jejak fisik berupa bangunan yang berfungsi sebagai wadah aktifitas tersebut. Perkembangan fisik kawasan ini menghasilkan deretan bangunan yang mengikuti arus pergerakan linear.

3.5 Linkage / hubungan antara dua bagian penting wilayah kota

Koridor Gatot Subroto-Diponegoro menjadi sebuah koridor penting yang menghubungkan Pura Mangkunegaran dan pasar Singosaren. Tarikan kedua magnet yaitu Pura Mangkunegaran dan pasar Singosaren menjadikan adanya sebuah *linkage* / hubungan. Teori *linkage* menjelaskan hubungan antara dua bagian penting wilayah kota yang menghasilkan jejak fisik diantaranya.

Teori *linkage* ini digunakan sebagai tolok ukur kekuatan *linkage* kawasan melalui berbagai tipenya seperti *linkage* visual, struktural maupun kolektif. Landasan teori ini untuk memberi panduan dalam membaca permasalahan dan memperlihatkan kekurangan pada kondisi lapangan. Kekurangan tersebut menentukan poin yang harus diprioritaskan dalam memberi masukan bagaimana kawasan ini perlu direncanakan lebih lanjut dan apa yang harus ditambahkan pada kawasan ini.

Linkage is simply the glue of the city. It is the act by which we unite all the layers of activity and resulting form in the city. (Fumihiko Maki dalam Trancik 1986).

Teori perkotaan yang membahas hubungan sebuah tempat dengan yang lain dari berbagai aspek sebagai suatu generator perkotaan memperhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan (dinamika) sebuah tata ruang perkotaan (urban fabric).

Perancangan *linkage* berlatarbelakang pada masalah bahwa kota adalah sesuatu yang kompleks dan rumit. Perkembangan kota sering cenderung membuat orang merasa tersesat saat bergerak di daerah kota yang mereka kenal. Hal inipun sering terjadi di daerah yang tidak mempunyai *linkage*.

Setiap kota memiliki banyak fragmen kota, yaitu kawasan-kawasan kota yang berfungsi sebagai beberapa bagian tersendiri dalam kota.

Walaupun identitas serta bentuk massa dan ruang fragmen-fragmen itu bisa tampak sangat jelas, orang masih sering bingung saat bergerak di dalam satu daerah yang belum cukup mereka kenal. Oleh karena itu, diperlukan elemen-elemen penghubung, yaitu elemen-elemen *linkage* dari suatu kawasan ke kawasan lain yang membantu orang untuk mengerti fragmen-fragmen kota sebagai bagian dari suatu keseluruhan yang lebih besar.

Linkage Visual

Dalam *linkage* yang visual, fragmen-fragmen kota dihubungkan menjadi satu kesatuan secara visual. Trancik, 1986, membahas tema ini secara mendalam yaitu, ada dua pokok perbedaan *linkage* visual, yaitu:

- Yang menghubungkan dua daerah secara netral
- Yang menghubungkan dua daerah dengan mengutamakan satu daerah

Hubungan yang bersifat sebagai fokus lebih sedikit, karena memusatkan sebuah kawasan tertentu. Daerah fokus tersebut

sering juga memiliki fungsi dan arti khusus di dalam kotanya karena bersifat lebih dominan daripada lingkungannya.

Ada lima elemen *linkage* visual yang menghasilkan hubungan secara visual, yakni garis, koridor, sisi, sumbu dan irama.

a. Elemen Garis

Elemen garis menghubungkan dua tempat dengan satu deretan massa secara langsung. Massa tersebut dapat dipakai sebuah deretan bangunan atau sebuah deretan pohon yang memiliki rupa masif. Elemen koridor yang dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pohon) akan membentuk sebuah ruang.

b. Elemen Sisi

Elemen *sisi* menghubungkan dua kawasan dengan satu massa. Elemen tersebut bersifat masif di belakang tampilannya, tapi bersifat spasial di depan tampilannya.

c. Elemen Sumbu

Elemen ini mirip dengan elemen koridor yang bersifat spasial. Namun, perbedaannya terletak pada dua daerah

yang dihubungkan oleh elemen tersebut, dan sering mengutamakan salah satu daerah tersebut.

d. Elemen Irama

Elemen ini menghubungkan dua tempat dengan massa dan ruang yang bervariasi.

Semua elemen *linkage* visual ini digambarkan dengan memakai pohon-pohon, meskipun di dalam kenyataannya lebih sering terdapat massa bangunan yang berfungsi sebagai elemen-elemen tersebut.

***Linkage* Struktural**

Linkage struktural berguna menyatukan kawasan-kawasan kota melalui bentuk jaringan struktural yang lebih dikenal dengan sistem kolase. Pada tingkat kota, sistem kolase ini juga dapat dipakai secara efektif. Dalam *linkage* struktural, dua atau lebih bentuk struktur kota digabungkan menjadi satu kesatuan dalam tatananya

Sama seperti *linkage* visual, dalam *linkage* struktural, terdapat dua perbedaan pokok yang mendasar, yaitu:

- Menggabungkan dua daerah secara netral

- Menggabungkan dua daerah dengan mengutamakan satu daerah

Pemakaian *linkage* struktural pada ruang perkotaan berfungsi sebagai stabilisator dan koordinator di dalam lingkungannya. Hal ini karena setiap fragmen perlu diberikan stabilitas dan koordinasi tertentu dalam strukturnya. Hal itu dapat diatasi dengan memprioritaskan sebuah daerah yang menjelaskan lingkungannya dengan suatu struktur, bentuk, wujud atau fungsi yang memberikan susunan tertentu di dalam prioritas penataan kawasan.

Elemen-Elemen *Linkage* Struktural

Ada tiga elemen *linkage* struktural yang mencapai hubungan secara arsitektural, yaitu: tambahan, sambungan, serta tembusan.

a. Elemen Tambahan

Secara struktural, elemen tambahan berupa elemen yang melanjutkan pola pembangunan yang sudah ada sebelumnya. Elemen tambahan ini dapat berupa bentuk-bentuk massa dan ruang yang ditambah dan dapat berbeda. Meskipun ada tambahan, pola kawasannya tetap

dimengerti sebagai bagian atau tambahan pola yang sudah ada di sekitarnya.

b. Elemen Sambungan

Berbeda dengan elemen tambahan, elemen sambungan yaitu elemen yang memperkenalkan pola baru pada lingkungan kawasannya. Pola baru ini menyambungkan dua atau lebih pola di sekitarnya supaya keseluruhannya dapat dimengerti sebagai suatu kelompok yang baru dengan memiliki kebersamaan melalui sambungan itu. Elemen tersebut sering diberi fungsi khusus di dalam lingkungan kota, karena agak istimewa.

c. Elemen Tembusan

Elemen ini tidak memperkenalkan pola baru. Elemen tembusan sedikit mirip dengan elemen tambahan, tetapi polanya lebih kompleks karena di dalam elemen tembusan terdapat dua atau lebih pola yang sudah ada dan akan disatukan sebagai pola-pola yang sekaligus menembus di dalam satu kawasan. Kawasan yang memakai elemen tembusan tidak akan memiliki keunikan melainkan hanya campuran dari lingkungannya.

***Linkage* kolektif**

Linkage kolektif menunjukkan hubungan menyeluruh yang bersifat kolektif dari ciri khas dan organisasi wujud fisik (spatial) kota. Ini disebabkan karena sebuah kota memiliki banyak wilayah yang mempunyai makna terhadap hubungan dari dalam (internal) maupun dari luar (eksternal), yaitu dari dirinya sendiri maupun dari lingkungannya. Dalam tipe ini, *linkage* dikembangkan secara organis.

c.2. Teori Koridor

Terdapat beberapa teori koridor yang akan diuraikan sebagai berikut :

Menurut Moughtin (1992), suatu koridor biasanya pada sisi kiri kanannya telah ditumbuhi bangunan-bangunan yang berderet memanjang di sepanjang ruas jalan tersebut. Keberadaan bangunan-bangunan tersebut secara langsung maupun tidak langsung akan menampilkan kualitas fisik ruang pada lingkungan tersebut.

Koridor adalah suatu lahan memanjang, sebuah lorong yang membelah kota atau kawasan, atau sebuah lorong yang dibentuk oleh fasad, atau sebuah lorong yang terbentuk oleh fasad bangunan berderet dengan rantai/ruang kota yang bergerak dari

satu ruang lainnya. Koridor ada yang bersifat alami seperti sungai-sungai yang membelah sebuah kota dan ada yang terbentuk oleh tangan manusia.

Spesifikasi dan karakteristik bangunan-bangunan pada suatu koridor jalan sangat berpengaruh pada penentuan wajah dan bentuk koridor sebagai pembentuk elemen arsitektur kota tidak terlepas dari faktor-faktor yang ada di koridor tersebut, yaitu:

- *Façade*: Wajah depan bangunan atau tampak depan bangunan yang ada di sepanjang koridor.
- *Figure Ground*: merupakan hubungan penggunaan lahan untuk massa bangunan dan ruang terbuka. Kedua elemen tersebut membentuk pola padat rongga ruang kota yang memperlihatkan struktur ruang kota dengan jelas.
- *Pedestrian ways* yang dilengkapi dengan pengaturan vegetasi sehingga mampu menyatu terhadap lingkungannya.

Bentuk koridor

Menurut Rob Krier 1979, Bentuk Koridor adalah ruang terbuka memanjang yang memiliki batas-batas di sisinya. Menurut Edmund Bacon, koridor berupa deretan massa yang menciptakan *linkage* visual antara dua tempat.

Unsur-unsur pembentuk koridor

Koridor adalah bagian dari fragmen sebuah kota, sedangkan fragmen kota itu terbentuk dari berbagai unsur yang membentuk kota. Adapun unsur-unsur yang membentuk koridor antara lain: pola massa dalam koridor, bentuk dan tatanan massa bangunan, *linkage* dalam koridor.

Pola Massa dalam Koridor

Pola massa dalam sebuah koridor adalah suatu *figure ground* yang merupakan pola antara massa yang membentuk dinding koridor dengan ruang terbuka yang mengorganisasi massa tersebut. *Figure ground* ini dapat membantu untuk mengidentifikasi sebuah tekstur dan pola tata ruang, dan keteraturan massa pembentuk dinding koridor. (Trancik, 1989)

Bentuk dan Tatanan Massa Bangunan

Melihat konteks kawasan, ketinggian berbagai bangunan akan membentuk sebuah *skyline*, yang tidak hanya sekedar susunan berbagai bangunan di suatu kota, tetapi juga memiliki berbagai makna. Selain *skyline*, bentuk dan massa bangunan akan mempengaruhi kondisi angin dan pengontrolan terhadap cahaya pada jalan-jalan dan ruang-ruang terbuka di bawahnya.

***Linkage* dalam Koridor**

Linkage membahas mengenai hubungan sebuah tempat dengan tempat lain dari berbagai aspek sebagai sebuah generator dalam koridor yang memperhatikan atau menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah tata ruang dalam sebuah koridor. Gerakan dalam tata ruang koridor ini berupa gerakan manusia dari satu tempat ke tempat lain.

3.6 Karakter Visual Koridor

Teori *place* membahas makna sebuah kawasan sebagai sebuah tempat perkotaan secara arsitektural. Manusia memerlukan suatu sistem *place* (tempat tertentu) yang berarti dan agak stabil untuk mengembangkan kehidupan dan budayanya. Kebutuhan ini timbul karena adanya suatu kesadaran orang terhadap suatu tempat yang lebih luas daripada sekedar masalah fisik.

Sebuah *space* akan ada kalau dibatasi sebuah *void*, dan sebuah *space* menjadi *place* kalau mempunyai arti dari lingkungan yang berasal dari lingkungan budaya daerahnya (Trancik,1989).

Orientasi bertujuan untuk memanipulasi elemen – elemen kota sehingga pengaruh-pengaruh emosi dapat tercapai. Pemandangan akan selalu berubah dan sering muncul secara tiba-tiba dan berurutan (serial vision) dengan sengaja untuk dinikmati

sehingga menimbulkan kesan menarik. Cullen,1994 memakai istilah optik untuk proses tersebut yang dibagi dalam dua kelompok yaitu:

- Pandangan yang ada (existing view)
- Pandangan yang timbul (emerging view)

Orientasi

Orientasi dalam hal ini adalah proses pengamatan di dalam gerakan (*sequence*) akan terjadi jika berjalan dari ujung ke ujung dalam suatu ritel situasi dengan langkah teratur. Efek tiga dimensi sangat kuat akibat dari pemandangan-pemandangan kontras yang terjadi dengan tiba-tiba secara bergantian karena pengaruh dari variasi dalam gerakan, variasi bentuk-bentuk yang menonjol, serta pergeseran letak dengan sedikit ditarik ke dalam. *Serial Vision (Sequence)* mengungkapkan:

- Sebuah misteri dan memenuhi perasaan ingin tahu, merupakan sebuah "pertunjukan drama" dari bentuk-bentuk geometri.
- Gerbang lintasan sebagai pemisah pemandangan yang ada di dua bagian, yaitu jalan dimana tempat berada dan daerah belakang gerbang tersebut.
- Perubahan kesan dari kelompok-kelompok masa yang kompak, celah-celah ruang serta bentuk vertikal yang tiba-

tiba muncul tegak di hadapan akan memberikan pengaruh terhadap "bingkisan drama".

- Pentingnya perbedaan tinggi muka tanah dan tirai penghalang, sebab setiap pemandangan yang belakang merupakan pembesaran dari pemandangan sebelumnya.

Bentuk Posisi Ruang

Cullen,1994 mengilustrasikan bahwa orang selalu membutuhkan suatu perasaan terhadap posisinya dalam lingkungannya, baik secara sadar maupun tidak. Akan tetapi, dalam aspek ini perasaan orang terhadap identitas tempat itu selalu mempunyai dua sisi, yaitu : saya disini bukan disana. Tinjauan bentuk dan posisi antara lain dapat diuraikan sebagai berikut : *Occupied Territory*, penempatan atau pemakaian suatu tempat pada umumnya disebabkan oleh adanya kerindangan, keteduhan, kekosongan, dan kenikmatan tempat tersebut. *Possesion in Movement*, pemakaian tempat yang diperlukan untuk pergerakan, selain pemakaian tempat yang statis. *Pedestrian ways, trottoir, pavement* diperuntukkan bagi pejalan kaki, sedangkan jalan aspal digunakan untuk motor dan mobil. *Viscosity*, aktivitas yang menempel pada satu wilayah jalan atau trottoir yang dimanfaatkan untuk kepentingan lain yang menetap seperti

pedagang kaki lima di atas trotoir, sehingga kegiatan transportasi menjadi satu.

Bentuk Isi Ruang

Menurut Cullen, 1994 orang akan membedakan dan menghubungkan bahan-bahan melalui rupanya, warnanya, polanya, sifatnya, skalanya dan lainnya. Perasaan orang terhadap suatu keadaan pada suatu tempat tergantung pada dua faktor, yaitu pada tingkat konformitas (*conformity*) dan pada tingkat kreativitas (*creativity*). Tinjauan bentuk isi ruang dapat diuraikan sebagai berikut.

Pedesrian ways

Tempat-tempat untuk pejalan kaki yang menghubungkan suatu tempat dengan tempat lain, mempunyai bentuk dan pola-pola beragam. Dapat berupa tangga-tangga, jembatan, batu injakan, atau lantai dengan bahan tertentu sehingga jalan tempat pejalan kaki itu tetap terpelihara. Kadang kala dapat diselaraskan dengan deretan toko atau kantor, ataupun pepohonan yang dapat melindungi pengguna jalan.

Jalur pejalan kaki menurut Peraturan Presiden No. 43 tahun 1993 tentang Prasarana Jalan bab X pasal 9 harus memiliki persyaratan aktivitas berjalan kaki,

- a) berjalan pada bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki, atau pada bagian jalan yang paling kiri apabila tidak terdapat bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki;
- b) mempergunakan bagian jalan yang paling kiri apabila mendorong kereta dorong;
- c) menyeberang di tempat yang telah ditentukan.

Dari penjelasan peraturan diatas, maka pejalan kaki harus dalam keadaan aman, menyenangkan, dan leluasa bergerak tanpa terganggu aktivitas lalu lintas kendaraan bermotor dengan pemberian rute-rute pendek dan jelas serta bebas hambatan dan kelambatan yang dapat membahayakan pejalan kaki.

Untuk memwadhahi pergerakan pedestrian diperlukan suatu dimensi kebutuhan ruangnya. Dimensi dan Perletakan Jalur Pedestrian pada prinsipnya adalah trotoar disediakan pada dua sisi jalan. Untuk jalan lokal di daerah permukiman yang memiliki DAMAJA (Daerah Manfaat Jalan) lebih dari 8 meter, sekurang-kurangnya disediakan pada satu sisi jalan (Iswanto, 2006).

Melalui pendekatan historis dan naturalistik, jalan ini merupakan media promosi bagi masyarakat setempat untuk menampilkan produk industri mereka, menjadikannya jendela

belanja. Citra Pekalongan sebagai kota industri diperoleh secara alami dari partisipasi masyarakatnya. Pekalongan adalah kota profesional global yang telah mempertahankan citranya sejak tahun 1800an (Rukayah, 2014).

BAB IV

SEJARAH PERTUMBUHAN KORIDOR DI SURAKARTA

4.1 Magnet kawasan

Pada bab ini akan membahas mengenai sejarah dan bentuk koridor bersejarah di kota Surakarta. Penelitian tentang keberadaan magnet sebagai penarik sirkulasi pernah diteliti di dalam bangunan Mal / perbelanjaan modern (Rukayah, 2008). Mal dan plaza dibangun dengan menggunakan konsep skala kecil dari lingkungan perkotaan (Rukayah et al, 2007). Istilah mal berasal dari sebuah jalur perdagangan dalam skala kota dengan deretan pohon di sepanjang jalan tersebut. Istilah plaza berasal dari istilah bentuk ruang terbuka di Eropa. Plaza di negara kita terutama Jawa dikenal dengan istilah alun-alun. Alun-alun dan plaza memiliki fungsi sebagai ruang terbuka publik. Istilah-istilah ruang terbuka alam skala kota tersebut dipinjam oleh para ahli arsitek dan ekonomi ketika merancang bangunan perbelanjaan.

Dalam teori ekonomi dan pemasaran, para ahli menyatakan bahwa lokasi menentukan keberhasilan sebuah tempat perbelanjaan (Kertajaya, 1997: Kertajaya dan Kotler 2003). Lokasi yang strategis seperti ruang terbuka di pusat kota dan koridor jalan utama menjadi lokasi yang dipenuhi oleh gedung perbelanjaan dan para pedagang tradisional. Mereka pada

awalnya menempati kawasan tersebut berdasarkan naluri alami. Para pedagang yang berada di ruang terbuka tersebut dikenal dengan istilah bazaar.

Di Indonesia karakter bazaar yang dilakukan oleh pedagang tradisional di ruang terbuka menjadikan ruang terbuka atau koridor sebagai ruang yang ramai. Ramai dengan kegiatan perdagangan dan menjadi identitas lokal. Keberadaan bazaar di ruang terbuka semacam pasar telah tergambarkan pada relief di candi Borobudur. Dalam buku *Pasar di Jawa Masa Mataram Kuna: Abad VIII-XI Masehi*, Nastiti, 2003 menyatakan bahwa di era Mataram Kuno keberadaan pasar menempati ruang terbuka.

Istilah tentang ruang yang ramai dan memiliki identitas lokal dikenal sebagai *place*. Dalam teori *urban design*, karakter *place* menjadi ciri sebuah tempat / *space* karena tempat tersebut memiliki karakter yang terisi oleh kegiatan masyarakat. Karakter *space* menjadi sebuah *place* kini dalam teori ekonomi bisa menjadi sebuah upaya pemerintah untuk meningkatkan *city branding* kotanya.

Penelitian terdahulu tentang bazaar di ruang terbuka yang sudah dilakukan adalah *Bazaar In Urban Open Space As Contain And Container Case study* : alun-alun lama (www. Science direct.com) dan *Between Moslem, Colonial, And Post-Independence Era, Which Layer Of Urban Patterns Should Be*

Conserved? (www. sciencedirect.com). dan *Batik Shopping Corridor as City Branding Of Pekalongan, Central Java* (www. sciencedirect.com). Demikian pula penelitian tentang konsep mal dan plaza di dalam bangunan perbelanjaan yang diadopsi dari ruang terbuka kota, yaitu *Mal and Plaza Adopted from Urban Space*. Journal: Jurnal FSRD Trisakti Jakarta: Vol 5 NO 1 September 2007 page 15-24

4.2 Kota Surakarta

Kota Surakarta mempunyai beberapa kawasan penting dan pada struktur kota kawasan keraton Kasunanan menjadi titik pusatnya. Pembagian pusat pemerintahan pada tahun 1757 juga menimbulkan pusat kawasan baru di kompleks pura Mangkunegaran. Disamping itu, dibangun beberapa kawasan penting seperti pasar Hardjonegara, dan taman hiburan Sriwedari yang juga merupakan lokasi museum Radya Pustaka. Pemerintah Hindia Belanda membangun beberapa bangunan pemerintahan di utara kompleks keraton kasunanan, dan pemerintah Republik Indonesia membangun kantor balai kota di sepanjang jalan tersebut.

Kota Surakarta sudah punya bangkitan ekonomi yang dikendalikan oleh kesenian rakyat seperti sekaten dan grebeg.

4.3 Sekaten

Keraton Kasunanan Surakarta merupakan sebuah kerajaan Islam. Dalam agama Islam, Nabi Muhammad SAW merupakan Rasul pembawa ajaran Islam di muka bumi, sehingga hari kelahiran beliau diperingati oleh umat Islam. Dalam ajaran Islam disebutkan bahwa orang harus selalu bersyukur atas segala sesuatu yang telah diberikan oleh Tuhan. Oleh sebab itu, sebagai ungkapan rasa syukur kepada Tuhan, Keraton Kasunanan Surakarta mengemasnya dalam bentuk upacara tradisional. Salah satu budaya tradisional yang hingga saat ini tetap dipertahankan keberadaannya adalah Upacara Tradisi Sekaten di Keraton Kasunanan Surakarta. Pada dasarnya upacara tradisi ini merupakan upacara memperingati hari lahir Nabi Muhammad SAW. Upacara tersebut sebagai wujud rasa syukur dan diadakan setiap tahun sekali. Perayaan Sekaten ini diadakan setiap 12 *Mulud* atau 12 *Rabiul Awal*. G.P.H. Puger, dalam bukunya *Sekaten* (2002), menjelaskan tentang asal mula dan maksud perayaan yang diadakan tiap-tiap tahun baik di Surakarta maupun di Yogyakarta. Asal mula Sekaten dimulai pada zaman Demak, zaman mulainya kerajaan Islam di tanah Jawa. Sekaten diadakan

sebagai salah satu upaya dalam menyiarkan agama Islam. Karena orang Jawa pada waktu itu menyukai gamelan, maka pada hari raya Islam yaitu pada hari lahirnya Nabi Muhammad SAW di Masjid Agung dipukul gamelan, sehingga orang berduyun-duyun datang di halaman masjid untuk mendengarkan pidato-pidato tentang agama Islam.

Cerita rakyat diadakannya perayaan Sekaten di Surakarta merupakan cerita rakyat milik bersama atau umum bagi para pendukung cerita tersebut. Hal ini dibuktikan dengan adanya antusias masyarakat yang masih merayakan dengan khidmad selama satu minggu dalam mengikuti Upacara Tradisi Sekaten di Keraton Kasunanan Surakarta untuk memperingati kelahiran Nabi Muhammad SAW. Adanya kekayaan sastra tersebut dapat dipergunakan sebagai modal apresiasi sastra, sebab sastra lisan dapat membimbing masyarakat ke arah pemahaman, gagasan, dan peristiwa berdasarkan praktik yang telah menjadi tradisi selama berabad-abad (Saddhono).

Upacara Tradisi Sekaten sebagai aset budaya daerah yang sampai sekarang masih diperingati oleh sebagian besar masyarakat Surakarta, mempunyai cerita rakyat yang melatarbelakangi penyelenggaraannya. Cerita rakyat yang terkandung dalam Upacara Tradisi Sekaten di Surakarta terbentuk dari unsur-unsur intrinsik yang mengandung nilai budaya dan

dibangun oleh konteks masyarakat pendukungnya. Cerita rakyat tersebut perlu disebarluaskan serta didokumentasikan agar kemurnian cerita aslinya tidak punah.

4.4 Grebeg Maulud

Upacara grebeg maulud masih dalam satu rangkaian dengan upacara Sekaten. Grebeg Maulud adalah grebeg yang diadakan di bulan Maulud untuk memperingati lahirnya Nabi Muhammad SAW. Dalam upacara Grebeg Maulud terdapat upacara gladhi resik, numplak wajik dan grebeg maulud (*miyosipun Hajad Dalem*). Upacara gladi resik dilaksanakan dari tanggal 1 hingga 8 bulan Maulud, tanggal 9 istirahat, tanggal 10 gladii resik lagi, dan tanggal 11 istirahat lagi, sebagai persiapan pelaksanaan upacara Grebeg Maulud. Upacara gladhi resik dipersiapkan oleh kesatuan prajurit keraton yang terdiri dari prajurit wirabraja, prajurit daeng, prajurit patangpuluh, prajukarit prawiratama, prajurit jagakarya, prajurit nyutra, prajurit ketanggung, prajurit mantrijero, prajurit surakarsa, dan prajurit bugis. Upacara numplak wajik sebagai pertanda permulaan pembuatan gunung secara resmi. Upacara numplak wajik diselenggarakan empat hari menjelang penyelenggaraan upacara Grebeg, yaitu pada tanggal 8 bulan Maulud. Tahapan terakhir

adalah upacara Grebeg Maulud. Adapun perlengkapan yang dipersiapkan yaitu gunung, karena inti dari upacara Grebeg Maulud adalah menghantarkan gunung secara beramai-ramai dari dalam kompleks keraton menuju Masjid Besar. Ada enam macam gunung yang dibawa, yaitu *gunungan kakung*, *gunungan putri*, *dharat*, *gunungan gepak*, *gunungan pawuhan*, dan *gunungan picisan*. Unsur dalam Upacara Grebeg Maulud mengandung lambang atau makna. Gunung melambangkan lingkungan hidup atau alam seisinya, melambangkan kesuburan, kemakmuran, dan kehidupan. Gunung kakung melambangkan pribadi baginda raja. Gunung putri melambangkan pribadi permaisuri baginda. Gunung dharat melambangkan para pangeran. Gunung gepak melambangkan para putri baginda raja, dan Gunung pawuhan melambangkan para cucu baginda.



Gambar 4. 1 Arak-arakan membawa makanan di daerah Wedi, Solo Jawa Tengah
Sumber : KTLIV



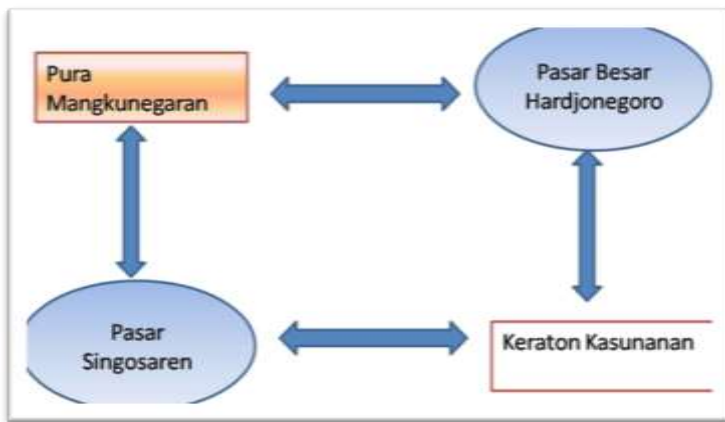
Gambar 4. 2. Sultan pakubuwono X bersama Residen Vogel Tahun 1901 dalam acara Gerebeg Maulud di Keraton
Sumber : KTLIV

Kota Surakarta mempunyai empat titik pusat yang berperan sebagai generator perkembangan sosial, ekonomi dan budaya. Keempat titik tersebut adalah kedua pusat pemerintahan diatas :

- Keraton Kasunanan
- Pura Mangkunegaran

Dan dua titik simpul lain adalah :

- Pasar Besar Hardjonegoro di utara keraton Kasunanan
- Pasar Singosaren di arah barat keraton kasunanan.



Gambar 4. 3. Diagram titik simpul posisi pasar terhadap keraton kasunanan dan mangkunegara



Gambar 4. 4 Lokasi jalan Gato subroto merupakan tarikan magnet dari pasar singosaren hingga mangkunegara



Gambar 4. 5 Gerbang Mangkunegara Tempo Dulu
Sumber KTLIV



Gambar 4. 6 Halaman Mangkunegara Tempo Dulu
Sumber KTLIV

4.5 Sejarah Pertumbuhan Kota Surakarta

Sejarah permukiman kota di Jawa menempatkan pasar atau peken sebagai unsur penting. Kegiatan peken bagi desa-desa yang semula bergilir menurut hari pasar menjadi terpusat. Pemusatan ini memungkinkan tumbuhnya urbanisasi karena intensifnya kegiatan ekonomi. Ciri khas kota-kota di Jawa menurut tata ruang dan struktur yang membentuknya nampak setelah Pemerintahan Hindia Belanda mengangkat alun-alun sebagai pusat dari struktur permukiman urban di Jawa. Ndalem Keraton terletak di tengah dan berkedudukan sebagai pusat dari semua aktifitas. Di utara dan selatan Ndalem Keraton terdapat alun-alun yang berfungsi sebagai tempat berkumpul warga, di barat alun-alun utara dibangun masjid agung.

Perkembangan ke luar area keraton menganut tata cara tertentu. Menurut Selo Soemardjan, 1991, tata ruang negara Jawa (Mataram) terbagi dalam bentuk lingkaran dengan empat radius berbeda. Menurut hirarkis dari empat lingkaran tersebut ditafsirkan sebagai dua bagian berbeda, yaitu bagian inti yang suci (negeri agung) dan bagian pinggiran yang duniawi (mancanegara).

Keraton merupakan lingkaran pusat bagi negara. Dalam lingkaran pusat tersebut menjadi tempat tinggal raja bersama keluarganya. Keraton selain berfungsi sebagai tempat tinggal

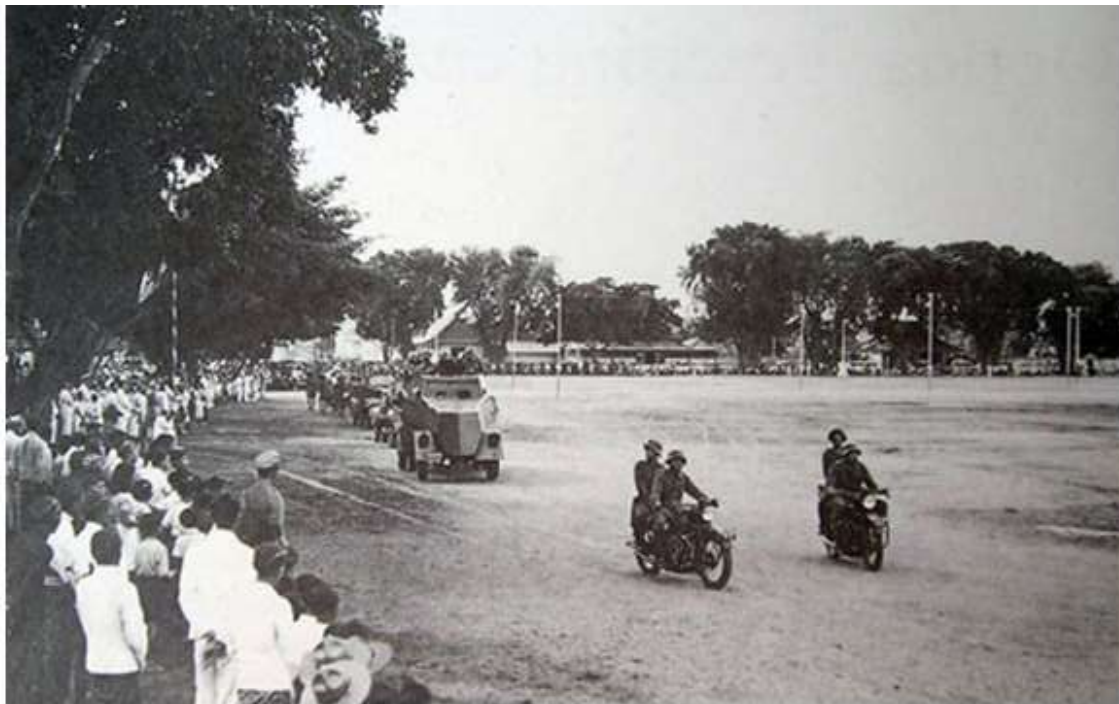
raja, juga sebagai tempat kedudukan administrasi dalam (*parentah jero*). Administrasi dalam merupakan lembaga pendukung antara raja dan administrasi luar (*parentah Jaba*)

Lingkar ketiga disebut negari agung (tanah suci). Wilayah ini dibagi menjadi empat *gadhuh* (status hak guna tanah pakai). Setiap *gadhuhan* diurus oleh seorang pengurus tanah, disebut patuh yang diangkat oleh raja.

Lingkar keempat adalah *mancanegari*. Dipimpin oleh beberapa orang bupati yang berperan sebagai bawahan langsung dari patih dalem.



Gambar 4. 7. Peta Solo Soerakarta Hadiningrat tahun 1900 Ibukota berada pada lingkaran pertama. Lingkaran kedua sebagai negara lingkaran ketiga negari Agung

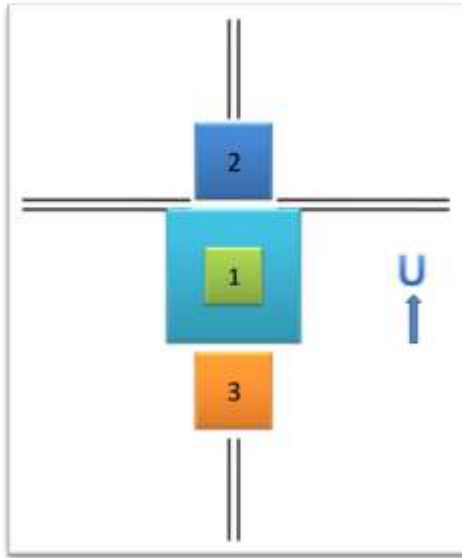


Gambar 4. 8. Keramaian di Alun-alun Lorpada masa lalau sumber KTLIV

Morfologi Kawasan Jl. Radjiman – Jl. Gatot Subroto – Jl. Diponegoro

Jalan Radjiman digunakan sebagai akses pada saat ibukota kerajaan mataram berpindah dari Kartasura ke ibukota baru yang dibangun di desa Sala (R.M. Sajid, 1984). Perkembangan koridor ini juga menjadi perkembangan kawasan pusat kota Surakarta, terlebih berkembangnya pusat kekuasaan baru di Pura Mangkunegaran. Proses pertumbuhan kawasan ini bisa dipaparkan beberapa tahap. Visualisasi berupa diagram karena tidak banyak ditemukan arsip tentang peta kuno kota Surakarta

Tahap I

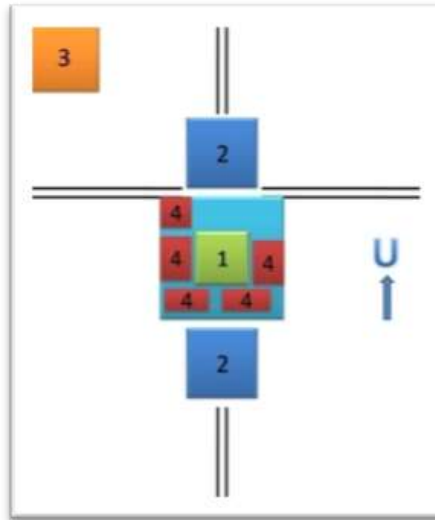


Gambar 4. 9. Diagram awal kota solo terbentuk dari kompleks dalem keraton, menyusul rumah-rumah menyusul rumah-rumah pangeran dan kampung abdi dalem (1) dan alun-alun Utara-Selatan (2-3)

Semula berbentuk sebuah desa agraris yang dipimpin oleh seorang kepala desa bernama Kyai Sala III. Kemudian dipilih menjadi tanah lokasi ibukota kerajaan. Awal terbentuknya kota adalah selesainya pembangunan kompleks keraton Kasunanan tahun 1745 dengan terdiri dari kompleks dalem keraton, menyusul rumah-rumah pangeran dan kampung abdi dalem (1) dan alun-alun Utara-Selatan (2-3). Lingkungan di luar keraton dimasukkan dalam wilayah Negeri Agung, berupa tanah hak pakai bagi rakyat.

Belum terjadi pengelompokan atau penataan secara khusus pada permukiman penduduk. Jaringan prasarana jalan yang paling jelas disebut keberadaannya hanya pada jalan yang digunakan transportasi antara kota dengan bekas kerajaan di Kartasura yang sekarang bernama jalan Baron atau jalan Radjiman. Selain itu, kemungkinan hanya jalan-jalan kecil antara keraton dengan pelabuhan di tepi kali Bengawan sebagai sarana transportasi yang sudah ramai jauh sebelum dipakai sebagai ibukota kerajaan. Pelabuhan tersebut menjadi sarana arus perdagangan desa Sala dengan kota Gresik dan Surabaya.

Tahap II

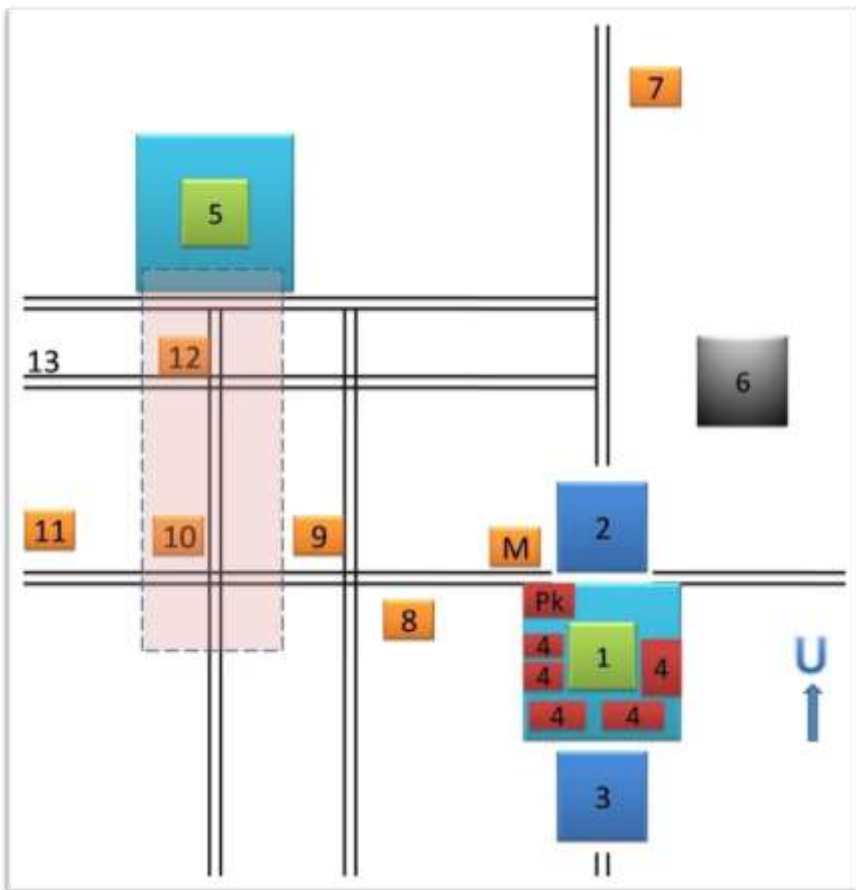


Gambar 4. 10. Surakarta pada tahun 1757. Pusat kekuasaannya di kompleks Pura Mangkunegaran (3) sebelah barat daya keraton Kasunanan(1).

Struktur kota mulai berkembang dengan adanya wilayah baru bagi kerabat keraton yang lain yaitu KGPAH Mangkunegara. Dia mendapat wilayah kekuasaan sendiri dari sebagian wilayah kota Surakarta pada tahun 1757. Pusat kekuasaannya di kompleks Pura Mangkunegaran (3) sebelah baratdaya keraton Kasunanan (1). Mulai terbentuk jaringan antara keraton dengan lingkungan luar. Mulai terbentuk penataan jaringan transportasi baru di sekitar Pura Mangkunegaran. Di dalam tembok keraton mulai dibuat pengelompokan permukiman abdi dalem dan penduduk sesuai

profesi dalam struktur pemerintahan keraton. Permukiman itu antara lain adalah Gambuhan, Wirengan, Tamtaman, Carangan dan Hordenasan (4).

Tahap III



Gambar 4. 11. Wilayah Permukiman berkembang diluar keraton

Perkembangan selanjutnya terjadi akibat bertambahnya jumlah keluarga dan kerabat kerajaan seperti pangeran-pangeran dan para abdi dalem yang berjabatan tertentu. Mereka membuat suatu wilayah permukiman sendiri di luar keraton kemudian berkembang permukiman penduduk yang mengabdikan kepada keluarga keraton tersebut. Beberapa rumah kerabat keraton antara lain :

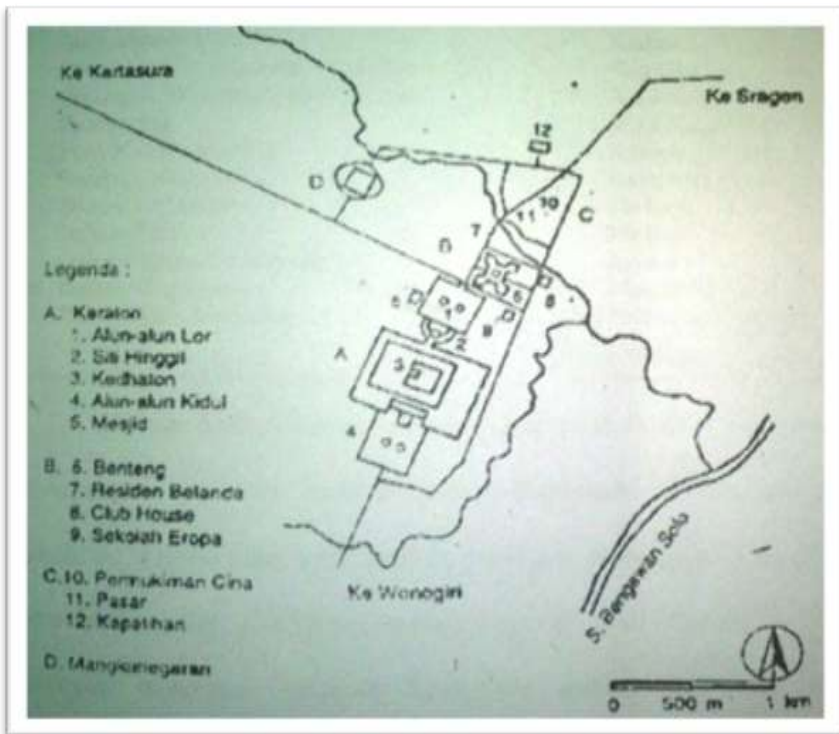
7. Dalem Kepatihan, tempat tinggal dan ruang kerja bagi patih kerajaan.

8. Dalem Carikan yang dimiliki abdi dalem bertugas dalam bidang administrasi keraton.

9. Rumah Kapten Secoyudo, seorang keturunan cina yang menjadi pemimpin golongan penduduk etnis cina di kawasan ini. Kampung di sekitar kediamannya disebut secoyudan atau coyudan.

10. Dalem Prabu Singosari. Kawasan di sekitar dalem tersebut disebut Singosaren. Beberapa dalem tersebut menjadi sebutan bagi kawasan di sekitarnya. Umumnya rumah-rumah penduduk didirikan di sekitar dalem para pangeran tersebut. Hal ini sering disebut dengan istilah *magersari*.

Pemerintah kolonial belanda mulai membangun prasarana jalan arteri yaitu jalan raya purwosari (13) sebagai pemisah wilayah kekuasaan Kasunanan dan Mangkunegaran.



Gambar 4. 12. Pemerintah kolonial belanda mulai membangun prasarana jalan arteri yaitu jalan raya purwosari (13) sebagai pemisah wilayah kekuasaan kasunanan dan Mangkunegaran

Segmen Perempatan Pasar Klewer – Perempatan Jl. Yos Sudarso

Penggunaan lahan di sepanjang jalan ini 100% untuk perdagangan. Sebagian besar digunakan sebagai toko dengan jenis usaha perdagangan perhiasan emas. Bangunan didirikan langsung pada tepi jalan. Bagian lantai bawah sepenuhnya sebagai toko. Kondisi jalan dua lajur satu arah ke barat dengan pedestrian pada kedua sisinya. Tepi jalan kanan digunakan sebagai parkir mobil dalam keadaan serong.

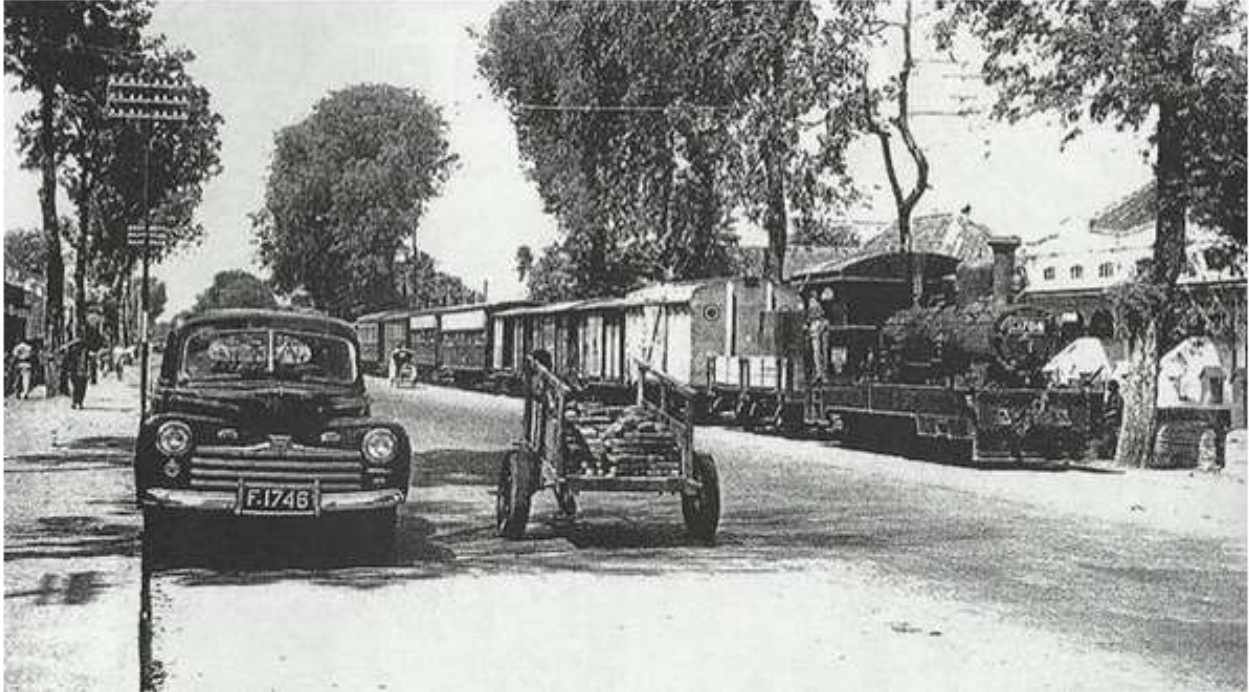
Segmen Pasar Singosaren – Perempatan Jl. Slamet riyadi

Perempatan Pasar Singosaren merupakan salah satu simpul pusat kegiatan perekonomian. Titik ini merupakan penghubung antara koridor Radjiman dengan koridor Gatot Subroto. Dari simpul ini koridor perekonomian berbelok ke arah utara di Jl. Gatot Subroto. Kondisi bangunan dan ruang publik tidak berbeda jauh dengan koridor Radjiman. Penggunaan lahan untuk bangunan perdagangan, dengan bangunan bergaya modern: bagian bawah sebagai toko, lantai dua sebagai *billboard*. Sebagian lain mempertahankan bangunan tanpa penutup *fasad*. Kondisi jalan yaitu dua lajur satu arah ke utara, dan parkir mobil di tepi sebelah timur dengan posisi serong. Koridor ini mempunyai pedestrian di

sisi timur jalan yang lebih lebar untuk lalu lalang pejalan kaki yaitu 3-4 meter. Proporsi potongan jalan lebih lebar karena jarak antar sisi koridor lebih panjang.

Segmen perempatan Jl. Slamet riyadi – pertigaan Pura Mangkunegaran

Bangunan dan kawasan pada segmen mulai memperlihatkan perbedaan dengan koridor perempatan Jl. Slamet Riyadi - pasar Singosaren. Fungsi beberapa lahan masih untuk perdagangan, seperti pada pasar Windu. Koridor ini sudah ditata ulang, pada sebelum penataan, tipe bangunan masih berupa toko-toko kecil satu lantai. Kondisi jalan lebar 11,2 meter tiga lajur ke arah utara dan tanpa vegetasi, tetapi sekarang pada tepi jalan terlihat gambar *gravity* pada sebagian tembok, terdapat patung orang memainkan alat musik jawa. dan banyak tempat duduk untuk pedestrian beristirahat. Jalur pada pedestrian dilebarkan sehingga hanya terdapat dua lajur jalan menuju utara dan terdapat banyak vegetasi untuk memperteduh jalan. Selama melewati koridor terjadi perubahan mendadak pergantian *image* kawasan. Hal ini memberi kesan kehilangan orientasi pada pengunjung kawasan terutama yang belum pernah melewati koridor ini.



Gambar 4. 13. Jalan Slamet Riyadi Sumber: KTLIV



Gambar 4. 14. Salah Satu Ruas Jalan di Kota Solo masa lalu

BAB V

KOTA SOLO SEBAGAI KOTA BUDAYA

Surakarta yang berdiri sejak 1745 telah mengalami perubahan-perubahan penting jika dilihat dari aspek geomorfologi dan geopolitik. Sejak akhir abad ke-19, tata ruang kota kerajaan yang semula dirancang menurut kaidah masyarakat tradisional berdasarkan sistem mandala berubah dengan cepat menjadi kota kolonial yang modern. Setelah kemerdekaan Republik Indonesia (RI), kota Surakarta terus mengalami perkembangan dan perubahan yang disebabkan oleh faktor-faktor alamiah perkembangan penduduk, perubahan ekologi kota, dan faktor-faktor eksternal yang secara langsung mempengaruhi perkembangan kota melalui kebijakan politik dan masuknya kekuatan kapitalis. Kota Surakarta kemudian menampilkan bentuknya sebagai kota yang memadukan unsur-unsur tradisional dan modern.

Di sekitar keraton, berdiri bangunan-bangunan tempat tinggal para keluarga raja (sentana dalem), pegawai kerajaan (abdi dalem), dan rakyat (kawula dalem) yang berdiri mengikuti garis kosentris di mana raja dan keraton sebagai pusatnya. Hal ini

memunculkan perkampungan-perkampungan baru yang dijadikan tempat tinggal para sentana, abdi, dan kawula

Tempat tinggal raja dan kedudukannya disebut Kuthagara, yaitu wilayah dalam benteng. Dalam konsepsi seperti ini apa yang disebut negara adalah wilayah Kuthagara ini. Di luar benteng adalah tempat tinggal para abdi dalem dan kawula dalem yang berturut-turut berada di lingkaran luar istana: Negaragung, Mancanegara, pesisiran. Konsep kewilayahan seperti ini juga tercermin dalam penataan tata ruang kota yang mengikuti hirarki kepangkatan dan derajat kebangsawanan seseorang. Mereka yang tinggal berdekatan dengan raja adalah mereka yang mempunyai kedudukan yang penting dan mempunyai derajat kebangsawanan yang tinggi. Sedangkan mereka yang tinggal jauh dari pusat kerajaan dianggap berkedudukan lebih rendah. Ini merupakan gambaran ruang kota yang dibangun mengikuti konsep mandala seperti yang terjadi di India (Sudharmono. Et al, 2010).

Berikut adalah tiga tempat yang dianggap cocok untuk dibangun istana. Ketiga tempat itu adalah:

1. Desa Kadipala, daerahnya datar dan kering. Akan tetapi, para ahli nujum tidak menyetujui, sebab walaupun kelak kerajaan Jawa tumbuh menjadi kerajaan yang besar,

berwibawa dan adil makmur, namun akan cepat rusak dan akhirnya runtuh (Purwadi dan Dwiyanto, 2008).

2. Desa Solo, atas pilihan RT. Hanggawangsa dan disetujui oleh semua utusan kecuali Mayor Hogendorp. Alasannya tanahnya sangat rusak, terlalu dekat dengan Bengawan Solo, dan daerahnya penuh dengan rawa-rawa yang dalam (Purwadi dan Dwiyanto, 2008).
3. Desa Sana Sewu, mengenai tempat ini, RT. Hanggawangsa tidak menyetujuinya, karena menurut jangka, akan mengakibatkan perang saudara dan penduduk Jawa akan kembali memeluk agama Hindu dan Budha (Purwadi dan Dwiyanto, 2008).

Sesudah diadakan permusyawaratan, para utusan akhirnya memilih Desa Solo sebagai calon tunggal untuk tempat pembangunan istana baru, dan keputusan ini kemudian disampaikan kepada Sunan di Kartasura. Setelah Sunan menerima laporan dari para utusan tersebut, Sunan memerintahkan beberapa orang abdi dalem untuk meninjau dan memastikan tempat itu. Utusan itu ialah Panembahan Wijil, Abdi Dalem Suranata, Kyai Ageng Khalifah Buyut, Mas Pangulu Fakhir Ibrahim, dan Pujangga istana RT. Tirtawiguna (Purwadi dan Dwiyanto, 2008)

Penataan kompleks bangunan keraton juga mengambil konsep kosmologi *jambu dwipa* yang telah ada pada kota-kota Asia sampai pada Mataram Kuno dan Majapahit. Keraton ditempatkan pada pusat hierarki sumbu Utara-Selatan. Susunan bangunan memiliki nilai meningkat ke arah pusat. Konsep kosmologi ini dinamakan *Lingkaran Konsentris*, di mana keraton menjadi pusat kerajaan dikelilingi wilayah lain yang dihuni rakyatnya.

Kota-kota kerajaan di Jawa mempunyai beberapa elemen kota yang selalu muncul walaupun dibangun dalam waktu yang berbeda. Menurut Wiryomartono, 1995, elemen tersebut antara lain alun-alun, keraton, masjid, pasar, jaringan jalan (*marga/ratan*), dan permukiman (*pawisman/pamahan*). Dari beberapa elemen kota tersebut, peneliti menggaris hanya yang terkait dengan penelitian ini yang memiliki keunikan adanya kegiatan bazaar khas kota Solo di alun-alun, pasar dan jaringan Jalan (*marga/ratan*).

Alun-Alun

Alun-alun memiliki fungsi sebagai ruang tempat upacara kenegaraan, adat, maupun keagamaan. Di jaman dahulu, alun-alun bahkan merupakan tempat pertemuan raja dan rakyat. Rukayah, 2010 menemukan bahwa kegiatan keramaian upacara kenegaraan

dan keagamaan berada di alun-alun yang dikendalikan oleh masjid dan keraton. Kegiatan siar agama biasanya dimeriahkan dengan kegiatan hiburan dan bazaar (Sekaten, Garebeg dll).

Pasar

Dalam konsep Jawa, pasar merupakan tempat berkumpul pedagang dan pembeli di mana terdapat dua kegiatan utama yaitu berinteraksi sosial dan bertransaksi. Kegiatan pasar tidak berkaitan dengan konsep kekuasaan sehingga letaknya harus berada di luar alun-alun. Secara harfiah, kata pasar berarti berkumpul untuk tukar-menukar barang atau jual beli barang yang dilaksanakan sekali dalam lima hari Jawa. Kata pasar diduga berasal dari bahasa Sansekerta yaitu Pancawara. Yang paling utama dalam kegiatan pasar adalah interaksi sosial dan ekonomi dalam satu peristiwa. Rukayah 2012 (b), berdasarkan penelitiannya mengenai perkembangan pasar Johar, bahwa sejarah perkembangan pasar tradisional pada mulanya terjadi di ruang terbuka dengan sebuah naungan pepohonan tanpa ada batas fisik yang permanen. Kebutuhan adanya naungan yang lebih *representative* melahirkan fisik bangunan yang disebut dengan los. Namun demikian, perubahan menjadi bangunan modern tetap memunculkan siklus kembalinya pedagang sebagai bazaar di ruang terbuka. Dengan demikian, hal ini bisa disimpulkan bahwa

bagi masyarakat Jawa, pasar tradisional bukan sekadar sebagai tempat jual beli semata, namun lebih dari itu, pasar berkaitan dengan konsepsi hidup dan sosial budaya.

Jaringan Jalan (marga / ratan)

Dalam bahasa Jawa, istilah jalan dikenal sebagai *marga* (Penyebab terjadinya jagad sehari-hari) atau *rattan* (ruang yang merangkum dunia publik, negara, rakyat dan kejadian di bumi (tidak berupa ruang fisik). Peran jalan adalah sebagai dunia publik di luar rumah, esensinya bukan sebagai tempat berlalu lalang tetapi sebagai sarana berinteraksi. Menurut Hasto, 2010, Kota Surakarta terkenal mempunyai banyak pasar. Tercatat ada 41 pasar tradisional yang ada di kota Surakarta, yaitu Pasar Gede, Pasar Legi, Pasar Klewer, Pasar Harjodaksino, Pasar Singosaren, Pasar Nusukan, dan Pasar Jongke yang merupakan pasar kelas I. Beberapa pasar yang termasuk dalam pasar kelas II (pasar sedang) antara lain Pasar Kadipolo, Pasar Jebres, Pasar Nongko, dan Pasar Kleco. Pasar yang berada dalam kategori pasar kelas III (pasar kecil) antara lain Pasar Sibela, Pasar Tanggul, Pasar Sangkrah, Pasar Ngemplak, dan Pasar Gading.

Jumlah pasar yang begitu banyak membuat masyarakat Solo menjadi sangat mudah mengakses pasar baik dengan berjalan

kaki, naik sepeda, atau naik omprengan. Masyarakat cenderung mengakses pasar yang berada di sekitar daerahnya. Kemudahan masyarakat dalam mengakses pasar itulah yang kemudian membuat pasar menjadi ramai dikunjungi. Dalam penelitian ini, koridor jalan yang menghubungkan kegiatan ekonomi / pasar menjadi kawasan yang strategis karena sering dilalui.

5.1 City Branding sebagai Potensi Wisata

Rukayah dkk, 2014 menyatakan ada beberapa pengertian *city branding* yang disampaikan oleh beberapa ahli. Sebut saja Kavaratzis, 2013, yang menyatakan bahwa *city branding* telah mendapatkan popularitas diantara para pejabat kota dalam beberapa tahun terakhir. *City branding* dalam banyak hal mirip dengan merek perusahaan. Raubo 2010, menyimpulkan bahwa tempat *brand* dapat didefinisikan sebagai perencanaan dan pelaksanaan seluruh proses pembuatan, pengelolaan dan atau meningkatkan persepsi yang ada dan potensi pelanggan kota dan pemangku kepentingan lainnya. Hal ini bertujuan untuk mempengaruhi perilaku spasial para pelanggan yang juga bermanfaat bagi keberlanjutan kota ini. *City branding* berfokus pada nilai-nilai kota secara keseluruhan. Semua karakteristik *city branding* berkaitan dengan wisatawan dan penduduk. Merek ini bertujuan untuk mengukur daya tarik kota sebagai tempat untuk

dikunjungi, untuk tinggal di dalamnya atau bahkan untuk tujuan investasi di kota.

Lebih lanjut Rukayah dkk, 2014, menyatakan mengenai kemampuan sebuah kota dalam menciptakan *city branding*. Dinnie 2011, menjelaskan tentang unsur-unsur fisik yang sudah ada di kota. Dari unsur-unsur fisik, Dinnie menjelaskan upaya membentuk *city branding*. Upaya ini termasuk adanya upaya pelaksanaan kegiatan internasional (seperti Athena dan Olimpiade 2004, kota Barcelona). Beberapa lagi bahkan dengan cara mengangkat *city branding* dari kultur makanan, *branding* kota melalui *New Spaces Green*, dan sebagainya. Peristiwa ini menjadi fasilitas untuk memasarkan *city branding*. Dari diskusi di atas, peneliti menyimpulkan bahwa *branding* kota adalah strategi pemasaran kota. Upaya ini dimulai dari potensi fisik kota, dan jika kota tidak memiliki potensi fisik, maka karakter non-fisik akan digunakan untuk memasarkan kota tersebut. Dalam penelitian Rukayah dkk, 2014, ia melakukan pendekatan historis dan naturalistik, pada koridor/jalan di Pekalongan. Koridor tersebut kini berfungsi sebagai media promosi bagi warga lokal untuk menampilkan produk industri mereka. Koridor tersebut bahkan berkembang menjadi kawasan wisata belanja Pekalongan, yang terdesain secara alami dari partisipasi rakyatnya. Dalam penelitian ini, penting untuk mengangkat koridor Mangkunegara-Singosaren

yang telah memiliki arti secara fisik sebagai bagian dari *city heritage*. Sementara itu, kegiatan bazaar merupakan kegiatan tambahan yang bisa digunakan secara bersama-sama menjadi pengungkit konsep wisata.

5.2. Bazaar sebagai Akar Sejarah

Dalam kamus besar bahasa Indonesia, bazaar adalah pasar yang sengaja diselenggarakan untuk jangka waktu beberapa hari; pameran dan penjualan barang-barang kerajinan, makanan, dan lain-lain. Dalam wikipedia, istilah bazaar muncul di beberapa negara seperti bahasa Persia, bahasa Turki *-pazar*, bahasa Hindi, dan bahasa Yunani *-pazari*. Kata pasar sendiri berasal dari bahasa Persia, *bāzār*, etimologi yang akan kembali ke kata Persia Tengah *baha-char*, yang berarti "tempat harga". Meskipun arti kata saat ini diyakini berasal di Persia, penggunaannya telah menyebar dan sekarang telah diterima ke dalam bahasa setempat di negara-negara di seluruh dunia. Rukayah, dkk, 2013 menyatakan bazaar sebagai bagian dari sektor informal. Ia mendeskripsikan posisi penelitian sektor informal dan perkembangannya terkait perkembangan sektor formal terutama dalam perdagangan. Menurutnya, penelitian tentang sektor formal dan informal lebih banyak diteliti oleh para ahli ekonomi.

Soetomo, 1988, menyatakan bahwa keduanya bekerja sebagai suatu sistem dan membantu menghilangkan perbedaan. Rukayah, 2010, memberi kontribusi penting akan pentingnya simbiosis keduanya dalam perancangan kota yang kini masih abai terhadap keberadaan sektor informal. Namun demikian, penelitian tersebut kala itu meskipun telah menjelaskan tentang adanya siklus bazaar, penelitian tersebut lebih berfokus pada kolapsnya ritel di masa krisis ekonomi. Sementara itu, bazaar tetap bertahan jika dibandingkan dengan ritel ketika terjadi krisis ekonomi. Peneliti sependapat dengan ahli ekonomi, De Soto, 1991, yang melakukan penelitiannya di kota Peru. Ia menunjukkan bahwa sektor informal mampu menyelamatkan perekonomian di negara dunia ketiga. Teori ini diterapkan di Kota Solo, Jawa Tengah, Sardjono, 2002, bahkan di era walikota Joko widodo keberadaan sektor informal sangat mendapat perhatian, dan pemerintah memberikan tempat dalam keruangan kota.



Gambar 5. 1 Bazaar mengisi sepanjang jalan yang strategis sumber: malangendonesa.ne, kitlv.nl

Rukayah, dkk, 2013 menyatakan bahwa bazaar telah mengalami perkembangan makna. Dia menyatakan dalam bukunya, penelitian Soetomo 1988, ahli perencanaan kota, bahwa sektor ini sedang mengalami evolusi dan involusi. Bazaar mengalami peningkatan namun tetap statis dalam teknologi. Rukayah, 2010, menyelesaikan penelitian yang di ritel modern era globalisasi, bazaar sebagai sektor informal sedang mengalami revolusi. Bazaar tidak hanya beroperasi di jalan tapi juga di mal atau plaza. Bahkan pedagang besar di mal atau plaza menggunakan jalan dan ruang terbuka sebagai tempat perdagangan. Sementara itu, De Soto, 1991, melakukan penelitiannya di Peru, menemukan bahwa sektor informal dapat menyelamatkan ekonomi negara dunia ketiga. Sektor informal di Indonesia sebagai kegiatan tradisional dilakukan oleh masyarakat setempat dari dulu sampai sekarang. Fenomena ini tercatat dalam buku Raap, 2013. Buku ini menunjukkan Pengrajin Jawa di masa lalu dari fotografi koleksi kartu pos. Kita bisa melihat pasar tradisional kita di masa lalu yang menggunakan jalan sebagai tempat perdagangan / aktivitas pasar.



Gambar 5. 2. Menata Dagangan di Sepanjang Jalan, 1930.

Sumber: Raap, 2013

BAB VI

***STREET MARKET* DAN KORIDOR *HERITAGE* GALABO DAN SINGOSAREN**

Kawasan Surakarta dengan dua magnetnya yaitu Keraton dan Mangkunegaran memiliki dua sumbu koridor *heritage*. Koridor tersebut berfungsi sebagai sumbu yang menghubungkan keraton dan pasar Gedhe, serta Mangkunegaran dan pasar Singosaren. Tarikan antara keraton dan pasar sangat kuat menjadikan kawasan tersebut dikembangkan sebagai kawasan komersial. Apalagi makna koridor sebagai *marga* bagi orang Jawa yaitu berperan sebagai dunia publik di luar rumah. Koridor tersebut memiliki esensi bukan sebagai tempat berlalu lalang tetapi sebagai sarana berinteraksi.

Konsep *street market* pada sumbu koridor menuju keraton dan menuju Mangkunegaran yang dikembangkan di kota Solo sesuai dengan insting alamiah di mana ada kearifan lokal berfungsi sebagai marga/jalan, yaitu tempat berinteraksi dan penghubung pusat kegiatan komersial dan keraton atau pusat pemerintahan. Demikian pula terdapat akar sejarah keramaian bazaar di alun-alun yang dikendalikan oleh acara *Garebeg* dan *Sekaten*.

Di bawah ini akan dibahas mengenai kawasan Galabo dan Singosaren yang memiliki *street market* dengan berakar pada sejarah bazaar yang melakukan kegiatan di ruang-ruang publik kota (koridor jalan atau alun-alun atau ruang terbuka kota)

6.1 Kawasan Koridor Galabo

Gladag Langen Bogan (Galabo) adalah sebuah pusat kuliner di Kota Solo. Galabo diresmikan pada tanggal 13 April 2008 oleh Walikota Solo bapak Joko Widodo bersama dengan ibu Marie Elka Pangestu (Menteri Perdagangan dan Perindustrian). Pembangunan dari Galabo ini sendiri merupakan perwujudan dari suatu usaha pemerintah kota Solo untuk mengoptimalkan aset daerah Solo yang berupa keragaman kuliner yang tujuan utama adalah untuk menyerap tenaga kerja sebanyak mungkin dengan membuka lapangan pekerjaan terutama pada sektor perdagangan. Selain itu, dengan menciptakan tempat seperti Galabo diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan pedagang kaki lima pada khususnya dan meningkatkan perekonomian daerah pada umumnya. Pembangunan Galabo ini mendapatkan respon yang positif dari berbagai pihak, dan disambut gembira oleh masyarakat, sebab konsep awal yang ada pada Galabo adalah sebagai tempat berkumpulnya pedagang kaki lima (PKL) yang biasa berjualan makanan dan membuka lapak di sepanjang jalan

Slamet Riyadi, dan menjadi satu tempat yang dijaga kebersihan dan kerapian serta ketertibannya, sehingga penampilan PKL yang selama ini terkesan seadanya menjadi lebih layak dan pantas (Adi, 2010).

Galabo adalah satu-satunya tempat wisata yang sengaja dibangun oleh pemerintah kota Solo dan hanya dikhususkan untuk perdagangan makanan atau kuliner. Konsep Galabo lahir dari pemikiran dan keinginan Walikota Solo, Ir. Joko Widodo atau yang lebih dikenal dengan panggilan Pak Jokowi yang sekarang menjabat sebagai Presiden Republik Indonesia. Beliau mengungkapkan dalam suatu pertemuan jamuan makan siang dengan Pasukan Pengibar Bendera Pusaka atau Paskibraka kota Surakarta di rumah dinas Lojigandrung, ketika beliau melakukan perjalanan ke negara-negara Asia, seperti Singapura, Malaysia, dan lain-lain, beliau mendatangi beberapa tempat yang merupakan pusat makanan di daerah tersebut. Beliau sangat tertarik dengan konsep yang beliau lihat. Sampai akhirnya, ketika beliau beserta rombongan kembali ke Solo, beliau menghendaki tempat serupa dibangun di kota Solo.

Pemilihan lokasi dengan melakukan berbagai pertimbangan maka ditetapkan lokasi kawasan berada di ruas jalan Mayor Sunaryo. Alasan pemilihan ruas jalan Mayor Sunaryo

itu sendiri didasarkan pada keadaan ruas jalan yang lebar dan strategis karena searah dengan jalan utama kota Solo, yaitu jalan Slamet Riyadi. Selain itu, di sepanjang ruas jalan Mayor Sunaryo bukan merupakan daerah pemukiman penduduk, melainkan di sebelah utara merupakan area dari benteng, dan sebelah selatan merupakan area Pusat Grosir Solo (PGS) dan juga area dari *Beteng Trade Centre* (BTC) yang mana kedua pusat perbelanjaan tersebut pada sore hari sudah tutup, sehingga pada malam hari jalan menjadi lengang dan sepi. Setelah mendapatkan lokasi yang tepat, maka didirikanlah Pusat Jajanan di kota Solo. Jadi, dapat dikatakan bahwa Galabo adalah tempat untuk berwisata makanan (Adi, 2010).

6.2 Batas Wilayah Gladag *Langen Bogan* Solo

Gladag Langen Bogan didirikan dengan memakai ruas jalan, tepatnya di ruas jalan Mayor Sunaryo. Pada siang hari, jalan tersebut merupakan jalan yang ramai untuk lalu lintas umum, terutama untuk pengendara yang akan menuju ke atau dari arah kelurahan Sangkrah. Ruas jalan Mayor Sunaryo juga ramai karena ruas jalan ini merupakan pintu masuk dan pintu keluar dari dua pusat perbelanjaan yang terkenal di kota Solo, yaitu Pusat Grosir Solo (PGS) yang pada saat buka hingga tutup tidak pernah sepi

dan BTC (*Beteng Trade Centre*), yaitu pusat penjualan bahan kain yang terkenal di kota Solo (Adi, 2010).

Namun, mulai dari sore hari, ketika kedua pusat perbelanjaan tersebut telah tutup, lalu lalang kendaraan bermotor di jalan Mayor Sunayo juga menjadi sepi. Rupanya hal ini dimanfaatkan oleh pemerintah kota Solo untuk menciptakan tempat wisata kuliner. Dengan menggunakan model dan gaya tata letak tempat seperti yang biasa dipakai di negara-negara Eropa, maka pada malam hari, ruas jalan Mayor Suaryo dirubah menjadi satu tempat yang merupakan obyek wisata di kota Solo. Model Eropa itu sendiri menurut pihak pengelola adalah suatu sebutan untuk tempat yang mana mempunyai gaya dengan menggunakan area jalan yang ditutup dan menggunakan tenda di sepanjang jalan yang berfungsi sebagai tempat untuk makan. Dahulu sebelum ada Galabo, jika kita makan di tengah jalan, maka akan menimbulkan keributan dan kemacetan. Namun sekarang di Galabo, ruas jalan Mayor Sunaryo memang sengaja ditutup dan di tengah jalan tersebut sengaja dipergunakan untuk tempat konsumen. Hal ini merupakan ciri khas dan daya tarik dari Galabo. Suasana malam yang sejuk juga merupakan daya tarik tersendiri. Maka dari itu, Galabo tidak diadakan pada siang hari. Daya tarik utama di Galabo yaitu dari segi tempat. Hal ini seperti yang diutarakan oleh

pihak pengelola Galabo, bahwa nilai jual utama di Galabo adalah suasana kota Solo. Keberadaan lokasi yang tepat berada di kawasan koridor *heritage* menjadi daya tarik bagi pengunjung untuk datang.



Gambar 6. 1 Potret Suasana Malam di Salah Satu Sudut Kawasan Galabo



Gambar 6. 2 Potret Suasana Malam di Salah Satu Sudut Kawasan Galabo

Wilayah Galabo termasuk dalam kelurahan Kedunglumbu, kecamatan Pasar Kliwon. Karena tempat galabo ini adalah ruas jalan, maka batas wilayahnya juga merupakan badan jalan juga. Ruas jalan Mayor Sunaryo adalah jalan yang menghubungkan kelurahan Sangkrah dengan Gladag.

Berikut ini adalah batas-batas yang membatasi wilayah Galabo.

Batas sebelah barat : Perempatan bunderan Gladag

Batas sebelah utara : Benteng Vesteenberg

Batas sebelah timur : Perempatan Sangkrah

Batas sebelah selatan : Beteng Trade Centre, Pusat Grosir Solo, kantor Yayasan 45, bekas tempat Brigif 6



Gambar 6. 3. Peta Kawasan Galabo yang berada di Ruas Jalan Sunaryo, Sumber Googlemap



Gambar 6. 4. Peta Kawasan Galabo yang berada di ruas Jalan Sunaryo

Luas lahan dari Galabo adalah seluas ruas jalan Mayor Sunaryo, yaitu kurang lebih 12 m x 360 m, yaitu sekitar 4320 m². Panjang ini dihitung mulai dari perempatan Sangkrah sampai bunderan Gladag. Sedangkan lebar tersebut sudah termasuk dengan area trotoar jalan yang dipakai untuk tempat pedagang dengan gerobak. Lebar jalan Mayor Sunaryo adalah 8 m, dan area ini yang dipergunakan untuk tempat tenda dan kursi. Sedangkan trotoar sebelah selatan dimanfaatkan untuk para pengunjung yang ingin menikmati Galabo secara *lesehan*, yaitu duduk santai dengan menggunakan tikar sebagai alas, seperti yang biasa kita temui di wedangan-wedangan khas Solo.

6.3 Kebijakan yang ada di *Gladag Langen Bogan Solo*

Tujuan utama pendirian Galabo menurut pihak pengelola adalah untuk mengurangi angka pengangguran di kota Solo, menyejahterakan kehidupan pedagang, dan meningkatkan taraf hidup pedagang, terutama pedagang kaki lima di kota Solo. (Adi, 2010)

Pemerintah kota Solo, seperti perkataan bapak Jokowi, selalu mengupayakan peningkatan taraf hidup masyarakat kota Solo. Pemerintah berusaha mengajarkan kepada masyarakat akan pentingnya sumber daya manusia, selain daripada sumber daya alam. Pemerintah selalu berusaha mengajarkan kepada masyarakat

untuk memahami pentingnya sebuah pelayanan. Hal ini sangat terasa di berbagai segi, terutama dalam segi pelayanan. Mulai dari tingkat kelurahan, sampai pada pelayanan di dinas maupun instansi-instansi pemerintahan juga tidak luput dari perombakan. Sekarang, jika akan mengurus Kartu Tanda Penduduk (KTP), maka dalam waktu satu hari sudah jadi. Jika kita datang untuk mengurus pajak kendaraan bermotor, yang dulu membutuhkan waktu satu hari penuh, maka sekarang hanya dalam hitungan jam atau bahkan kurang dari satu jam. Sesuai dengan tujuan utama dari penciptaan Galabo, maka pihak pengelola dan Disperindag menetapkan beberapa kebijakan. Pedagang yang berjualan di Galabo harus merupakan penduduk asli Solo. Pedagang yang mengajukan permohonan untuk berjualan di Galabo harus menyertakan Kartu Keluarga (KK) dan Kartu Tanda Penduduk (KTP) Solo yang menandakan bahwa pedagang tersebut adalah penduduk asli kota Solo. Selain itu, calon pedagang Galabo juga harus menyerahkan pas foto sebagai syarat agar dapat berjualan di Galabo. Kebijakan ini diambil dengan tujuan untuk meningkatkan taraf hidup pedagang. Hasil nyata yang tampak, menurut pihak pengelola adalah kenyataan bahwa dahulu banyak pedagang yang pada saat pertama kali masuk di Galabo merupakan pedagang kaki lima, sekarang telah meningkat menjadi pedagang menengah. Selain itu, manfaat dari kebijakan tersebut adalah untuk

melestarikan kekayaan kuliner kota Solo, sehingga diharapkan masyarakat terutama pemuda dan remaja kota Solo tidak menjadi asing dengan makanan asli Solo. Hal ini karena kecenderungan remaja dan pemuda kota Solo lebih mengenal makanan yang berasal dari produk dari luar negeri. Mereka lebih mengenal KFC, Mc Donald daripada gempol pleret, pecel, soto, dan lain lain.

6.4 Kawasan Koridor Mangkunegaran

Kawasan Koridor Mangkunegaran mencakup kawasan Pura Mangkunegaran sampai dengan Pasar *Singosaren* (Matahari *departement store*). Kawasan ini merupakan kawasan yang strategis karena berada di jantung ekonomi Kota Surakarta. Di sebelah utara, terdapat *night festival* yang digelar setiap hari Sabtu malam. Kegiatan *street market* pada kawasan ini berbeda dengan kawasan Galabo yang diselenggarakan setiap malam (Sudharmono, et al. 2010).

Pada sisi selatan koridor terdapat pasar. Pasar ini berdiri di sebuah wilayah yang dikenal dengan nama Singosaren. Nama Singosaren diambil dari seorang nama Pangeran yang bernama Kanjeng Gusti Pangeran Harya Singosari, putra dari Pakubuwono X di kampung Kemlayan. Secara toponimi, Singosaren merupakan daerah (dekat) tempat tinggalnya KPH. Awalnya Singosaren merupakan pasar tradisional. Namun, seiring

perkembangan jaman pasar ini dirubah oleh Pemerintah Daerah Surakarta menjadi pasar modern yang ada di kota Surakarta. Setiap hari pada siang hari terjadi transaksi yang bernilai milyaran rupiah, tetapi tak termanfaatkan pada malam hari, maka dari itu kawasan ini sangat cocok untuk dijadikan tempat perdagangan pada malam hari (Penyusunan RTBL di Bantaran Bengawan Solo Kota , Surakarta, 2011).

6.5 Aksesibilitas

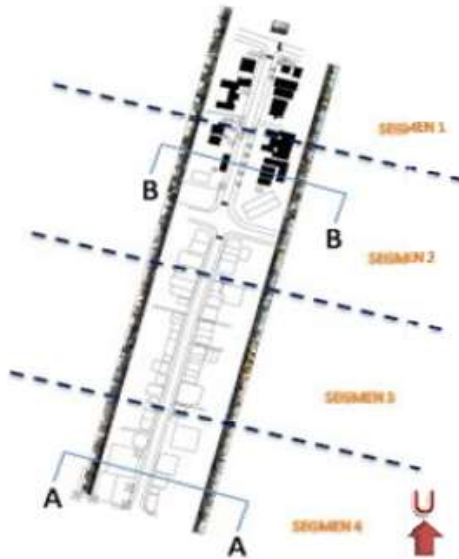
Terdapat tiga jalan untuk menuju koridor. Jika dari arah Barat, pengunjung bisa masuk melewati jalan Slamet Riyadi menuju bagian tengah koridor. Jika dari Timur, jalan tersebut bisa diakses melalui jalan Ronggo Warsito memasuki arah Utara koridor. Demikian pula, kawasan tersebut bisa diakses dari jalan Dr. Rajiman untuk menuju arah Selatan koridor.



Gambar 6. 5 Aksesibilitas Menuju Koridor
 Sumber: Google Map dan Survei Peneliti, 2014

6.6 Dimensi Jalan

Panjang koridor ini adalah 640m. dengan lebar jalan 9m. Lebar trotoar sebelah utara adalah 7m sedangkan sebelah selatan hanya 4m.



Gambar 6. 6. Site Plan
 Sumber: Google Map dan Survei Pribadi, 2014



Gambar 6. 7 Potongan A-A
 Sumber: Analisa Peneliti, 2014

Pembagian Tata Guna Lahan



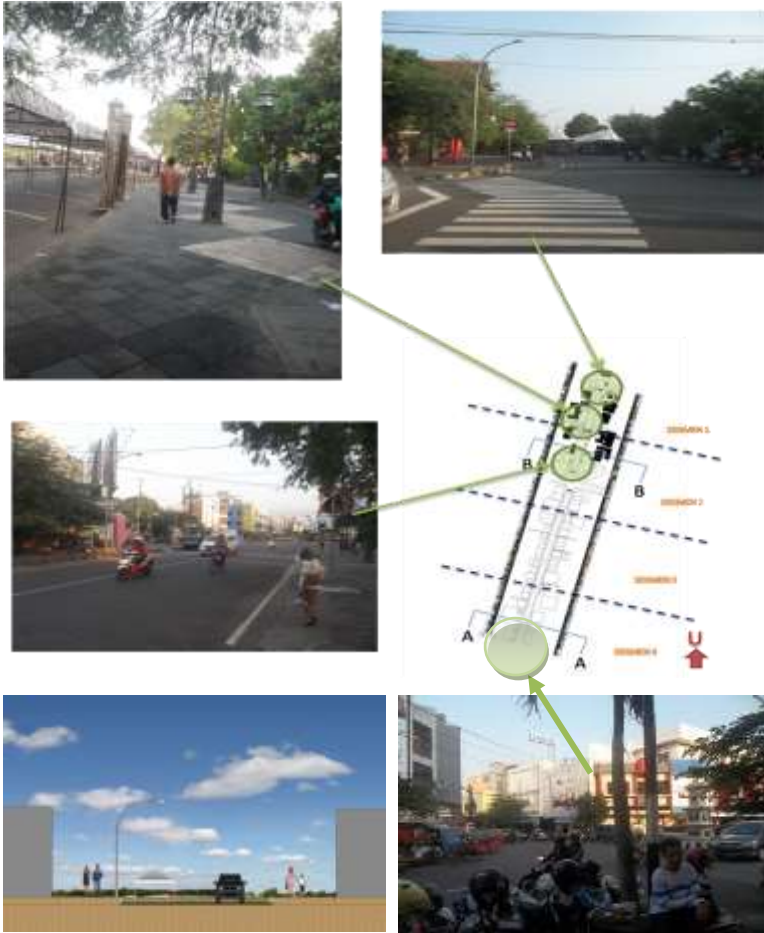
Gambar 6. 8. Peta Pembagian Tata Guna Lahan
Sumber: Analisa Peneliti, 2014

Sirkulasi Kendaraan

Sirkulasi kendaran di kawasan ini merupakan satu arah seperti di gambar, jadi tidak semua kendaraan bisa melewati setiap ruas jalan. Kendaraan yang tidak diperbolehkan melewati jalan pada koridor ini adalah truk, bus dan kendaraan besar lainnya. Untuk kendaraan umum bisa beroperasi seperti angkutan kota dan taxi.

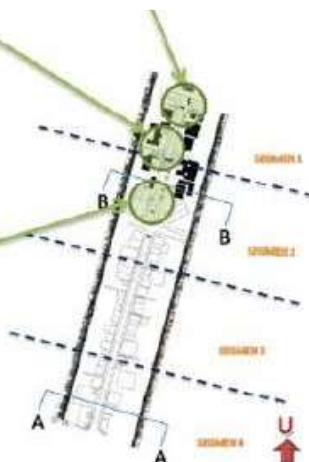
Suasana Lokasi Kawasan Koridor Singosaren

Di bawah ini adalah gambaran suasana kawasan ketika tidak terdapat kegiatan *street market*.



Gambar 6. 9 Ilustrasi Ketika Tidak Ada Kegiatan *Street Market*
Sumber: Analisa Peneliti

Ketika tidak ada kegiatan *street market*, kawasan Ngarsopuro ini merupakan jalan biasa yang dilewati oleh kendaraan. Kawasan ini, walaupun tidak ada kegiatan *street market*, tetap saja ramai kendaraan karena kawasan ini merupakan sumbu jalan menuju Mangkunegaran. Potensi keramaian sebagai sumbu dengan Mangkunegaran sebagai magnetnya menjadikan kawasan ini sebagai kawasan yang strategis.



Gambar 6. 10 Kawasan Ngarsopura ketika sedang ada kegiatan *street market*
Sumber: Analisa Peneliti 2014



Gambar 6. 11 Ilustrasi Ketika Sedang Ada Kegiatan
Sumber: Analisa Peneliti, 2014

Pada saat ada kegiatan *night market*, jalanan sepanjang koridor jalan Diponegoro tertutup bagi kendaraan mobil. Berdasarkan data di atas, peneliti mendapatkan informasi dari pedagang / pelaku usaha bahwa mereka rerata bersiap untuk menuju ke lokasi pada sore hari sekitar jam 3an atau setelah sholat Ashar. Alat angkutan untuk membawa barang dagangan biasanya menggunakan motor (barang – barang dagangan dikemas dalam box, keranjang atau karung). Becak atau *songkro* digunakan pula untuk pedagang yang memiliki jarak rumah tinggal tidak berjauhan dengan lokasi. Mobil angkutan pribadi/ *pickup* juga digunakan para pedagang. Setelah tiba di lokasi, mereka mulai menggelar atau menata dagangannya. Berbagai media *display* digunakan untuk memajang

barang dagangannya seperti meja (untuk pajangan yang bersifat horisontal) dan gantungan (untuk pajangan yang bersifat vertikal). Baju, gantungan kunci, dan cendera mata adalah barang-barang yang memerlukan media *display* dengan cara menggantungkan barang dagangan. Berikut salah satu wawancara dengan pedagang cendera mata dari kayu dan kulit, Wahyudi, 30 tahun:

.....saya berjualan di sini sudah dua tahun. Tadinya ya hanya melihat-lihat kok rame, akhirnya ikutan. Biasa sewa tenda 50 ribu. Tetapi saya bareng dengan orang lain (maksudnya dalam satu tenda ada dua pedagang). sewa tenda tersebut ya untuk biaya bongkar muat sama biaya kebersihan. Kalo pas gak ada even saya kadang ikut pameran di tempat lain.....

Berdasarkan wawancara kepada para pedagang tentang keinginan untuk memiliki media *display* sekaligus alat transportasi (pada saat wawancara ini peneliti menyebutkan bila ada gagasan tentang mobil toko. Konsep menggunakan mobil bekas untuk dijadikan media *display*. Bila harga mobil sekitar 30-40 jutaan dan bisa dicicil oleh para pedagang melalui koperasi). Beberapa pedagang menjawab:

yo apik.....dicicil limo sampe sepuluh tahun....ben cicilane cilik.....tapi berapa ya harga cicilannya?

Peneliti memang belum bisa menjawab pertanyaan tersebut, karena lontaran pertanyaan baru pada batas keinginan untuk mengetahui gagasan mobil toko apakah diterima oleh pedagang. Asumsi peneliti berdasarkan data dari bank bahwa dana untuk meminjam Rp. 30.000.000,- bisa dicicil sebesar Rp. 500.000,-/ bulan selama 5 tahun. Peneliti juga melakukan wawancara terhadap pengunjung. Hasil wawancara menyebutkan bahwa keberadaan *Night Market* mampu menyaingi Galabo. Bahkan menurut Khosidah (45 tahun) sebagai pengunjung *Night Market* dan penduduk Solo:

Sekarang Galabo agak sepi.....Cuma ada penjual makanan tok yang di sana, yang jualan cinderamata, mainan, baju pada pindah ke alun-alun.....lumayan di sini jualannya macam-macam....pas kalo untuk nyari oleh-oleh.....

Wawancara peneliti dengan penjaga keamanan/ pelaku bongkar muat tenda (tidak mau disebut namanya) diperoleh informasi:

.....tenda niki bantuan dari Dinas.....pedagang nyewa.....wah persiapannya ya lama...saya dari jam tiga (sore) sudah pasang tenda...yang lain juga sama atau belakangan pasangannya....tapi ya serempak sebetulnya.....nantinya bisa dilihat sebelum jam 6 (sore) biasanya sudah siap.....

Kunjungan peneliti ke lapangan sejak jam 2 siang menunjukkan adanya aktifitas kesibukan di kawasan ini. Sekitar jam 4 sore, tenda-tenda sudah mulai terpasang. Hanya sepeda motor dan becak yang masih nampak lalu lalang di jalan ini. Beberapa pengunjung yang memarkirkan mobil di kawasan ini nampak bergegas untuk mengeluarkan mobil dari kawasan yang nantinya akan dipasang tenda-tenda. Sementara itu menurut ibu Nur (Dinas Koperasi Solo) wawancara tahun 2012:

.....Pasar ini sangat penting untuk para pengrajin di Solo terumata binaan UKM. Biaya promosi pedagang untuk bisa jualan di Mal/ Plaza cukup besar sekitar 5-6 jutaan. Kadang Dinas Koperasi mengikuti pameran yang diadakan di kota lain seperti di Ciwalk Bandung.....Keberadaan lokasi di koridor jalan Gatot Subroto atau kita sebut dari Mangkunegaran sampai pasar Singosaren cukup strategisada di pusat kota. Pengunjung mudah untuk ke sana...begitupun pedagang. Cita-Cita Jokowi untuk memajukan pedagang kecil kita teruskan. Juga ide tentang mobil murah Kiat Motor...kita padukan di sini. Bedanya kita bisa menggunakan bahan dari mobil bekas yang dibentuk menyerupai tempat berjualan.....

Berbeda dengan pedagang biasa, para pedagang di sini selain memiliki motif untuk berjualan, mereka memiliki motif lain yaitu sebagai media promosi dagangan hasil kerajinan industrinya. Menurut Wahyudi (30 tahun):

.....*Sekarang saya juga menggunakan internet untuk promosi....tetapi jualan di sini cukup nyaman karena pengunjung bisa melihat sendiri bentuk dari dagangan saya.....*

Dari hasil wawancara di atas, peneliti memiliki kesimpulan bahwa berjualan di acara *night market* memiliki dua motif selain berjualan untuk mendapatkan keuntungan juga sebagai media promosi kerajinan khas Solo. Media promosi ini murah dan terjangkau bila dibandingkan dengan menyewa tempat di dalam mal/ plaza, sesuai dengan ide dari Dinas Koperasi. Selain itu, Dinas Koperasi memiliki ide untuk membuat kerjasama bagi media *display* yang tidak memerlukan bongkar muat seperti tenda. Ide dari Dinas Koperasi merupakan kesinambungan kebijakan publik di era Walikota Jokowi (kini presiden Republik Indonesia) yang pro *wong cilik* (rakyat miskin), dan meningkatkan citra Solo sebagai kota Budaya.

BAB VII ARAHAN DESAIN KORIDOR

Di bawah ini merupakan gambaran mudahnya rute menuju kota Solo baik bagi wisatawan nusantara maupun wisatawan asing. Sebagai kota yang memiliki bandara internasional, kota ini menjadi lebih mudah dijangkau dari Malaysia maupun Singapore.



Gambar 7. 1. Peta Potensi Daerah
Sumber: Analisa Peneliti, 2014

Selain itu, kota Solo merupakan salah satu daerah tujuan wisata (DTW) Jawa Tengah yang cukup potensial. Kedudukannya telah menciptakan daya tarik bagi pengunjung, baik wisatawan mancanegara maupun wisatawan nusantara. Selain dikenal sebagai *city heritage*, Solo juga dikenal karena memiliki budaya seperti seni dan kuliner yang menarik.

7.1 Metode Kebijakan Perancangan Koridor

Dengan isu strategis kawasan guna mengembangkan kawasan koridor sebagai event *night market* yang menampung perekonomian skala kecil – sedang, maka lebih mudah bagi pemerintah untuk merangkul para UKM di kota Solo untuk tergabung di dalamnya. Tingginya perhatian pemerintah daerah Surakarta dalam upaya penataan kawasan bersejarah dan penataan PKL sejak era walikota Jokowi hingga kini merupakan modal yang perlu disambut oleh dinas –dinas terkait (Dinas Koperasi, Dinas pasar, Dinas Perindustrian, Dinas Pariwisata, dan lain-lain).

7.2 Perencanaan Pengembangan Wisata

Eksistensi bangunan-bangunan maupun struktur kawasan bersignifikansi sejarah diharapkan akan semakin dihidupkan oleh kehadiran perdagangan yang bertema budaya atau khas lokal. Pada dasarnya, rehabilitasi kawasan bersejarah merupakan

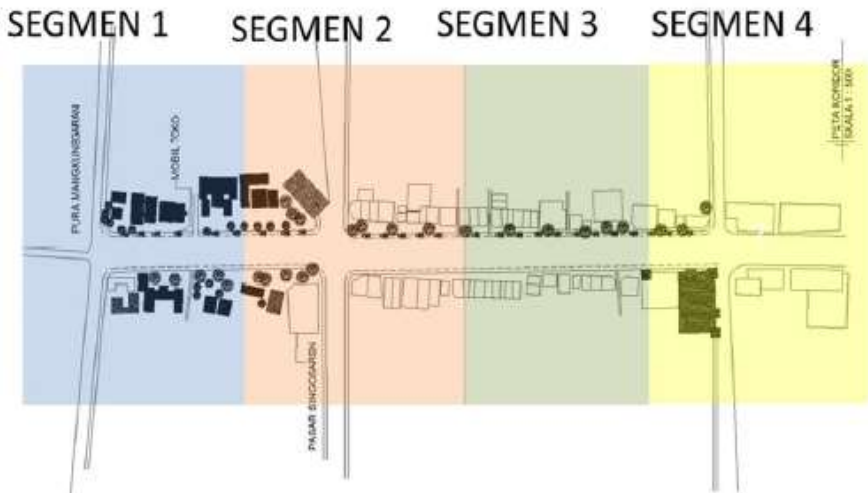
rangkaian sistem kekuatan-kekuatan yang kompleks menyangkut ekonomi, budaya, dan seni. Upaya dalam penelitian ini adalah memberikan metode kebijakan perancangan koridor guna mewadahi aktifitas baru berupa penciptaan natural retail dan PKL bernuansa budaya.

7.3 Desain Koridor

Gagasan menggunakan koridor sebagai area perdagangan seyogyanya diikuti dengan perluasan pedestrian. Perluasan pedestrian dilakukan dengan menghilangkan pagar-pagar yang membatasi bangunan-bangunan. Upaya ini akan lebih baik bila diikuti dengan pengembangan morfologi, tipologi, dan *street furniture* kawasan perencanaan yang didasarkan pada variasi langgam tradisional.

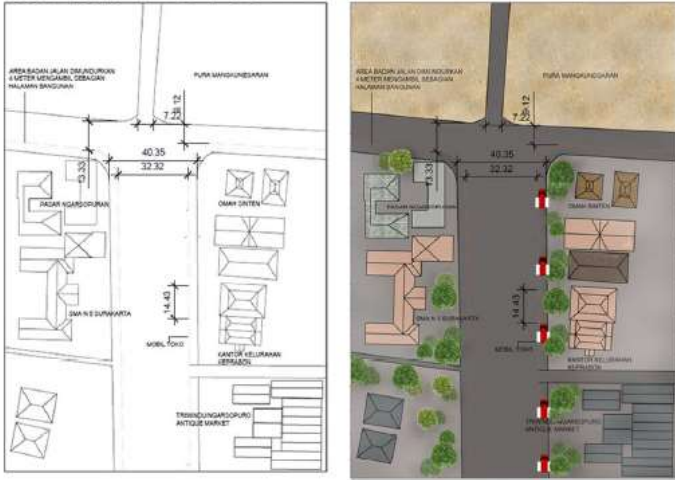
Desain dua buah koridor *street market* Galabo dan Singosaren hendaknya terjalin menjadi sebuah *shopping belt* / sabuk kawasan berbelanja yang menghubungkannya dengan kawasan lain dengan tema yang sama, terutama koridor bersejarah dari Pura Mangkunegaran hingga Keraton Kasunanan. Dalam skala yang lebih luas, obyek-obyek wisata akan diintegrasikan menjadi sebuah kesinambungan wisata (*tourism linkage concept*) dalam satu rangkaian obyek-obyek wisata kawasan menjadi satu paket perjalanan “daerah tujuan wisata” (DTW) Kota Surakarta.

Di bawah ini adalah usulan *masterplan* perencanaan *street market* pada kawasan Singosaren untuk mengoptimalkan kawasan sebagai kawasan *street market*.



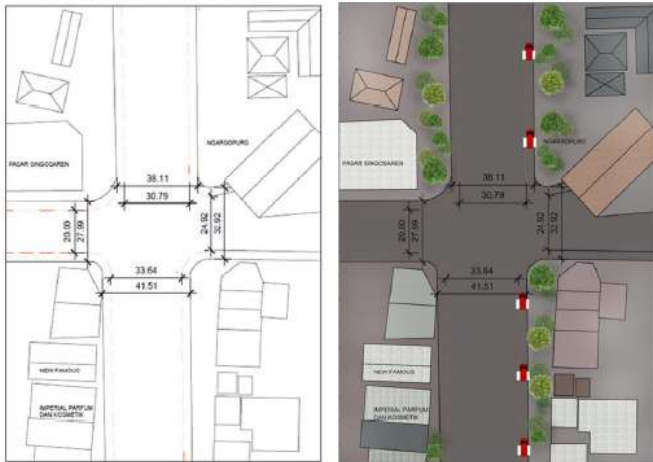
Gambar 7. 2 Lokasi Perencanaan
Sumber: Analisa Peneliti, 2014

SEGMENT 1



Gambar 7. 3 Segmen 1 dari Lokasi Perencanaan
Sumber: Analisa Peneliti, 2014

SEGMENT 2



Gambar 7. 4 Segmen 2 dari Lokasi Perencanaan
Sumber: Analisa Peneliti, 2014

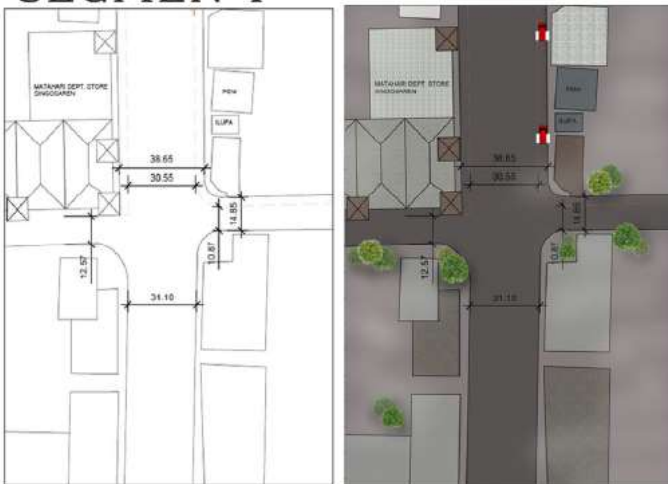
SEGMENT 3



Gambar 7. 5 Segmen 3 dari Lokasi Perencanaan.

Sumber: Analisa Peneliti, 2014

SEGMENT 4



Gambar 7. 6 Segmen 4 dari Lokasi Perencanaan.

Sumber: Analisa Peneliti, 2014



Gambar 7. 7 Artis imaginasi dari Suasana Malam di Lokasi Perencanaan
Sumber: Analisa Peneliti, 2014

7.4 Rencana Sistem Pergerakan

Rencana transportasi diarahkan untuk dapat memberi kenyamanan pada pengguna jalan, dan kegiatan *display* para pedagang. Hal ini diperlukan upaya pengatur arah pergerakan yang mengarahkan pergerakan pengunjung pada “*the total experience*” pada kawasan sehingga memperoleh pengalaman–pengalaman visual yang menarik pada sepanjang jalur pergerakan dengan Pura Mangkunegaran sebagai magnetnya

Sistem Parkir

Parkir berhubungan dengan pengendalian lalu lintas, dan masalah perparkiran diperuntukkan parkir mobil. Kebijakan umum yang diambil dalam pengendalian penyediaan tempat parkir dengan memperhatikan prediksi jumlah kendaraan yang akan parkir antara lain kendaraan angkutan barang, angkutan umum (Taxi), dan kendaraan pribadi ditetapkan sebagai berikut:

- Menyediakan kantong – kantong parkir pada beberapa area bangunan di sepanjang koridor
- Menyediakan tempat parkir khusus bagi difabel

Sistem Lalu Lintas

Kawasan *display* bagi para pedagang PKL berada pada trotoar jalan eksisting. Sementara itu, area pejalan kaki berada pada halaman gedung antara bangunan dengan trotoar. Pelebaran trotoar ke arah halaman bangunan (daerah privasi) memang memerlukan diskusi dan sosialisasi tersendiri antara pemerintah dengan pemilik gedung. Sebagai kompensasi digunakannya sebagian lahan untuk trotoar, pemerintah bisa memberikan misalnya kemudahan pembayaran pajak atau bahkan keringanan pembayaran pajak, membangun taman bersama, dan sistem

keamanan bersama sebagai pengganti hilangnya pagar pembatas bangunan dengan trotoar.

7.5 Pemberdayaan Masyarakat

Pengembangan wisata berbasis kebudayaan lokal dalam hal ini industri khas daerah setempat pada dasarnya merupakan salah satu aset wisata yang terkait dengan pemberdayaan masyarakat karena kegiatan tersebut melibatkan semua lapisan masyarakat dan aset utama dari potensi wisata yang dimiliki UKM adalah kerajinan, pakaian, mainan lokal, minuman tradisional, makanan tradisional yang dari sisi jumlah memang sangat beragam. Untuk mendukung strategi penjualan, selain kemasan produk juga cara pengemasan *display* barang dagangan perlu diperhatikan. Media *display* dengan menggunakan mobil bekas yang difungsikan sebagai toko memiliki keunikan, kemudahan transportasi, dan tidak memerlukan waktu bongkar muat media *display* seperti tenda dan lain-lain. Konsep dan model desain mobil toko menjadi sasaran penelitian berikutnya dengan menggunakan potensi lokal adanya bengkel, bahan baku mobil bekas, pengrajin UKM sebagai pangsa pasar serta Dinas Koperasi yang menjadi motor penggeraknya.

BAB VIII

RENCANA PEMANFAATAN KORIDOR SINGOSAREN

8.1 Skenario Pengembangan Koridor

Koridor Singosaren ini sudah memiliki beberapa keunggulan yang bisa menunjang keberadaan pedagang PKL yang akan berjualan di tempat tersebut. Adapun kelebihan koridor ini yaitu:

1. Mudah dijangkau dari segala penjuru Solo
2. Kawasan Perdagangan
3. Kawasan Wisata
4. Berada di dekat Kawasan keraton mangkunegaran, sehingga konsep dari PKL ini lebih ditekankan pada budaya atau adat Jawa.

Hal-hal yang merupakan *point of interest* dalam pengembangan dan penataan kawasan perencanaan adalah:

1. Elemen-elemen dalam skenario pengembangan
2. Konsep-konsep pengembangan
3. Konsep penataan koridor, dibagi berdasarkan jenis dagangan yang dijual
4. *Landmark* kawasan

Pembagian Jenis dagangan diperlukan agar dagangan yang satu tidak merusak dagangan yang lain, contoh pedagang sate tidak

diperbolehkan berjualan dekat dengan penjual baju karena bisa membuat aroma sate masuk ke baju. Pembagian dagangan dibedakan menjadi 3 macam yaitu :

1. Pedagang cinderamata
2. Pedagang baju/celana
3. Penjual Makanan dan Minuman



Gambar 8. 1 Pakaian
Sumber: Survei Lapangan, 2014

Lapak dagangan terdapat dua alternatif yaitu menggunakan tenda dan menggunakan Moko (Mobil Toko). Adapun penjelasan dari kedua alternatif ini, yaitu :

8.2 Tenda

Tenda merupakan suatu alternatif lapak berdagang yang bagus. Kelebihan lapak menggunakan tenda adalah minim perawatan sehingga biaya lebih murah, dan harga tenda pun lebih murah dibandingkan dengan lapak dagang yang lain. Sedangkan, kekurangannya adalah sulit dalam hal bongkar pasang tenda (jika tidak dibongkar akan mengganggu *view*), dan basah dan becek jika terkena hujan deras. Tenda berukuran 3m x 3m, dan jarak antar tenda adalah 2m, maka pada koridor pertama (utara) bisa digunakan untuk 50 tenda. Sedangkan, untuk koridor kedua (selatan) bisa digunakan untuk 74 tenda. Sehingga, total keseluruhan adalah 124 Tenda. Tenda ini hanya dipasang pada ruas sebelah kiri dengan maksud agar pembeli tidak berdesakan dan juga kendaraan medium bisa dengan mudah melewati jalan ketika sedang tidak ada kegiatan *night market*.



Gambar 8. 2 Pembagian Segmen dan Peta Lapak Tenda
Sumber: Analisa Peneliti, 2014



Gambar 8. 3 Peta Lapak Tenda Per Segmen
Sumber: Analisa Peneliti, 2014



Gambar 8. 4 Ilustrasi Menggunakan Lapak Tenda
Sumber: Analisa Peneliti, 2014

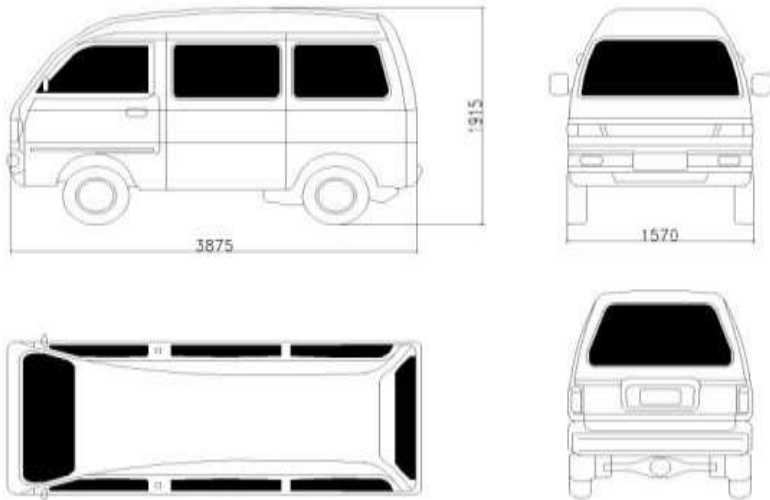
8.3 Mobil Toko

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Mobil Toko merupakan mobil yang dirancang sedemikian rupa sehingga dapat digunakan sebagai tempat menjual barang (makanan, majalah, koran, dan sebagainya). Biasanya Mobil Toko berkeliling di kawasan permukiman atau berhenti di suatu lokasi. Jika dibandingkan dengan lapak tenda, keunggulan Mobil Toko adalah lebih praktis dalam mempersiapkan dagangan maupun ketika selesai berdagang. Berdasarkan survei, mobil Suzuki Carry, di era tahun 1980 s.d. 1990-an banyak digunakan di berbagai tempat untuk dimodifikasi. Mobil ini pernah mengalami masa kejayaan sebagai mobil angkutan. Cikal bakal Carry dimulai dari Pick Up ST 10 yang hadir pada tahun 1976. Kemudian di tahun 1977 muncul generasi baru ST 20. Enam tahun kemudian atau tepatnya di tahun 1983, generasi ST 20 memasuki masa pensiun dan digantikan oleh ST 100. Hingga saat ini populasi Suzuki Carry cukup banyak. Salah satunya yang gampang ditemui adalah menjadi andalan transportasi umum di berbagai daerah. Meski saat ini telah hadir berbagai macam kendaraan sejenisnya yang berdaya angkut lebih banyak dan lebih luas, tapi para juragan angkot masih menaruh kepercayaan pada Suzuki Carry. Alasannya cukup sederhana, Carry perawatannya mudah, murah, irit, bandel serta suku cadang cukup banyak tersedia. Hal-hal

inilah yang tidak dipunyai oleh mobil niaga lainnya. Maka dari itu, mobil ini sangat cocok untuk dijadikan MOKO (Mobil Toko) apalagi mobil Carry bekas banyak beredar di pasaran Indonesia.

Dimensi Mobil

Panjang	: 3.875
Lebar	: 1.570
Tinggi	: 1.915
Jarak Poros Roda	: 1.970
Jarak Pijak Depan	: 1.345
Jarak Pijak Belakang	: 1.330
Berat Kosong	: 1.050



Gambar 8. 5 Dimensi Mobil Suzuki Carry
Sumber: Analisa Pribadi

BAB IX

KESIMPULAN

Koridor *heritage* di kota Surakarta memiliki potensi tarikan magnet karena menghubungkan dua kutub kegiatan yaitu keraton dan pasar. Keraton sebagai pusat magnet kegiatan kota dan pasar berfungsi sebagai tempat komersial dan tempat berkumpul pedagang dan pembeli. Kegiatan pasar yang tidak berkaitan dengan konsep kekuasaan tersebut terletak di luar alun-alun.

Marga atau Jalan yang berfungsi sebagai sumbu yang menghubungkan keraton dan pasar berperan sebagai dunia publik di luar rumah. Koridor tersebut memiliki esensi bukan sebagai tempat berlalu lalang tetapi sebagai sarana berinteraksi.

Konsep *street market* yang dikembangkan di kota Solo dengan menggunakan kearifan lokal, fungsi marga/jalan sebagai tempat berinteraksi dan penghubung pusat kegiatan komersial, dan keraton/pusat pemerintahan dapat dikembangkan di kota-kota lain yang memiliki konsep yang mirip yang memiliki dua kutub magnet sebagai tarikan sirkulasi kawasan.

Akar sejarah bazaar yang melakukan kegiatan di ruang-ruang publik kota (koridor jalan atau alun-alun/ruang terbuka kota) memiliki sifat berjualan secara temporer dan *mremo* (berjualan di tempat yang memiliki keramaian). Berdasarkan akar

historis kegiatan bazaar, maka potensi ini bisa dikembangkan untuk merencanakan kawasan strategis di pusat kota untuk dapat mengakomodir keberadaanya.

DAFTAR PUSTAKA

- Adi. R. Pamungkas Paring. 2010. Persepsi Dan Perilaku Konsumen Di Gladag Langen Bogan Solo. Skripsi. Jurusan Ilmu Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial Dan Politik Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Bacoa, Edmund N, 1978, Design of Cities, Penguin Books-New York
- BBC Indonesia, Memimpin Solo Ala Jokowi, 4 Agustus 2011.
- Boeke, JH, dan Burger DH. 1973. *Ekonomi Dualistis, Dialog antara Boeke dan Burger*. Jakarta: Bharata.
- Cullen, Gordon. 1996. *The Concise Townscape*, Butterworth-Heineman, Oxford.
- De Soto, Hernando. 1991. *Masih Ada Jalan Lain, Revolusi Tersembunyi di Negara Dunia ke Tiga*. Jakarta. Yayasan Obor Indonesia.
- DIKTI Kemendiknas RI No 64a/DIKTI/Kep/2010
- Dinnie. K. (2011). *City branding theory and cases*: Palgravemacmillan.
- diterbitkan. Program Doktor Teknik Arsitektur dan Perkotaan Universitas Diponegoro.
- Enconika, Dendi, 2005, *Koridor Radjiman-Gatot Subroto-Diponegoro Sebagai Linkage Antara Keraton Kasunanan dan Pura Mangkunegaran di Surakarta*. Tesis tidak dipublikasikan, UNDIP. Semarang.
- Evers, Hans Dieter & Rudiger Korff. 2002. *Urbanisme di Asia Tenggara, Makna dan Kekuasaan dalam Ruang-ruang Sosial*, Jakarta, Yayasan Obor Indonesia.
- Geertz, Clifford. 1977. *Penjajadan Raja, Perubahan Sosial dan Modernisasi Ekonomi di Dua Kota Indonesia*. PT Gramedia.

- Geldern. R. Von Heine. 1982. *Konsepsi Tentang Negara & Kedudukan Raja di Asia Tenggara*. CV. Rajawali. Jakarta
- GPH. Poeger. 2002. *Sekaten*. Karaton Surakarta: Kapustakaan Sono Pustoko Karaton Surakarta
- Groat, Linda. 2001. *Architectural Research Methods*. Newyork:John Willey & Son, Inc
- Hamdi, Muchlis, 2014. *Kebijakan Publik*. Penerbit Ghalia Indonesia
- Hanggoro. Hasto P . 2010. *Partisipasi Pedagang Ngarsapura Night Market Terhadap Pengembangan Pasar Tradisional Sebagai Warisan Budaya (Heritage) (Studi Deskriptif Kualitatif Mengenai Partisipasi Pedagang Terhadap Pengembangan Ngarsapura Night Market Sebagai Warisan Budaya Di Surakarta)* , Tesis tidak dipublikasikan, UNS. Solo
- Hermawan Kartajaya at all. 2002. *MarkPlus on Strategy: 12 Tahun Perjalanan MarkPlus &Co Membangun Strategi Perusahaan*. Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta
- Heryanto, Bambang. 2011. *Roh dan Citra Kota, Perancangan Kota sebagai Kebijakan Publik*.Brilian Internasional. Surabaya
- Iswanto, Danoe. 2006. Pengaruh Elemen – Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus : Penggal Jalan Pandanaran, Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda.
- Kartajaya, Hermawan, dkk. 2003. (Terjemahan) Philip Kotler. *Rethinking Marketing Suistanabde Marketing Centerprise di Asia*. Prenticehall Inc.
- Kartajaya, Hermawan. 1997. *Marketing Plus 2000 Siasat Memenangkan Persaingan Global*. PT. Jakarta:Gramedia Pustaka Utama.
- Kavaratzis, Mihalis. Hatch Mary Jo. 2013. The dynamics of place brands An identity-based approach to place branding theory. *Sage Journals*. Vol 13 no 1.

- Krier Rob. 1979. *Urban Space*, Academic Edition 42 Leinster Gardens, London.
- KRMH Yosodipuro. 1982. *Kebudayaan Jawi Kraton Surakarta*. Sonopustoko. Surakarta
- Martina Pungkasari, 2007, *Kecenderungan Pasar Johar Sebagai Obyek Wisata Belanja Di Kota Semarang*, Tugas Akhir. Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota Fakultas.Teknik Universitas Diponegoro Semarang.
- Moleong. Lexy J. (1998), *Metodofogi Penelitian Kaaiitatif*. PT. Remaja. Rosdakarya, Bandung.
- Moughtin. C .1992. *Urban Design: Street and Square*. Butterworth Architecture. Oxford.
- Nastiti, Titi Surti. 2003. *Pasar di Jawa Masa Mataram Kuna: Abad VIII-XI Masehi*. Pustaka Jaya.
- Nugroho, Riant. 2014. *Kebijakan Publik Bagi Negara Berkembang*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Nugroho, Riant. 2013. *Metode Penelitian Kebijakan*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Penyusunan RTBL di Bantaran Bengawan Solo Kota Surakarta, 2010
- Purwaningsih, Ernawati. Upacara Tradisional Sekaten. Balai Pelestarian Sejarah Dan Nilai Tradisional Yogyakarta.
- Raap, Oliver Johannes, 2014. *Pekerja di Jawa* Tempo Doeloe.Percetakan Galang Press. Yogyakarta.
- Raubo. A. (2010).*City Branding And Its Impact On City's Attractiveness For External Audiences*. Master Thesis. Erasmus University Rotterdam.
- Republik Indonesia. 1993. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia no. 43. Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu lintas Jalan. Presiden Republik Indonesia. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3529.
- Roger Trancik. 1986. *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*. John Wiley & Sons, 1986

- Rukayah, 2010. *Simbiosis di Ruang Terbuka Kota Simpang Lima Semarang*, Disertasi, Tidak
- Rukayah, Ardiyan Adhi Wibowo, Sri Hartuti Wahyuningrum, 2014, *Batik Shopping Corridor as City Branding Of Pekalongan, Central Java*, *Procedia Social and Behavioral Sciences*. www. Sciencedirect.com
- Rukayah, Bharoto, 2012 (a). Bazaar in Urban Open Space as Contain and Container Case study: *Alun-alun Lama and Simpang Lima Semarang, Central Java, Indonesia*. *Procedia Social and Behavioral Sciences*. www. Sciencedirect.com
- Rukayah, Bharoto, Abdul Malik 2012 (b). Between Colonial, Moslem, and Post-Independence Era, Which Layer of Urban Patterns Should Be Conserved?. *Procedia Social and Behavioral Sciences*. www. Sciencedirect.com
- Rukayah, R Siti. 2008. Konsep Mal di ruang terbuka publik simpang lima Semarang. Tesis S2. Tidak Dipublikasikan
- Rukayah, R Siti. Sutomo, Sugiono. Alisyahbana, Joesron. 2007. Mal and Plaza Adopted from Urban Space. *Jurnal Dimensi FSRD Trisakti Jakarta*. Vol. 5. No 1.
- Saddhono, Kundharu. Tradisi Sekaten di Keraton Kasunanan Surakarta. *Jurnal Pendidikan dan Kebudayaan*. Universitas Sebelas Maret.
- Saputro. Achyani, 2008. *Laporan Penelitian Potensi Pengembangan Wisata Kuliner: Studi Kasus Di Solo* , Fakultas Ekonomi, Universitas Muhammadiyah Surakarta
- Sarjono, Yetty. 2005. *Pergulatan Pedagang Kaki Lima di Perkotaan*. Muhamaddiyah University Press
- Slamet. Bondan Hermani, 2001. *Pengelolaan Kota sebagai Perangkat Menjual Kota Kemungkinan penerapan Konsep Pengelolaan Kawasan untuk menanggapi perkembangan Malioboro Yogyakarta*. Media Teknik No 2 tahun XXIII Edisi Mei 2001 No ISSN 0216-3012
- Soemardjan, Selo. 1991. *Perubahan Sosial di Yogyakarta*, Terj. H.J. Koesoemanto. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

- Soetomo, Sugiono. 1988. *Le Secteur Informel dans La Structure Spatiale de la Ville de Semarang-Indonesia*. (translation) Institut Francais D'Urbanisme Universite de Paris VIII.
- Sudharmono. Et al. 2010. Toponim Surakarta Keragaman Budaya Dalam Penamaan Ruang Kota. Diterbitkan Oleh, Direktorat Geografi Sejarah, Direktorat Jenderal Sejarah dan Purbakala, Kementrian Kebudayaan dan Pariwisata.
- Sumartono, Anton. 2003. Kajian Koridor Pandaran Sebagai Linkage Kota di Semarang. Tesis Magister Arsitektur. Universitas Diponegoro.
- Tio, Jongkie. 2004. *Kota Semarang dalam Kenangan*. Semarang.
- Trancik. Roger. 1986. *Finding Lost Space*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Trancik. Roger. 1986. *Finding Lost Space*. Van Nostrand: New York.
- Wirutomo, Paulus. 2011. *Social development Policies on Informal Sector in Solo*, International Journal of Administrative Science and Organization, May 2001, Bisnis & Birokrasi, Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, ISSN 3844, Accredited by
- Wiryomartono, Bagoes. 1995. *Seni Bangunan dan Seni Bina Kota di Indonesia*. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Zahnd, Markus, 1999, *Perancangan kota secara terpadu : teori perancangan kota dan penerapannya*, Yogyakarta : Kanisius.