

## **ZONASI JALUR LINGKAR UTARA KOTA SOLOK MENGANTISIPASI PERCEPATAN PERTUMBUHAN KAWASAN**

**Ezra Aditia<sup>1)</sup>, Tomi Eriawan<sup>2)</sup> & Haryani<sup>3)</sup>**

<sup>1,2,3)</sup>Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Bung Hatta, Padang.

*Email korespondensi : [tomi.visi@gmail.com](mailto:tomi.visi@gmail.com)*

### **ABSTRAK**

Pembangunan jalan lingkaran utara merupakan salah satu alternatif untuk pemecahan masalah kepadatan arus lalu lintas dan kemacetan yang terjadi di pusat Kota Solok, mendukung kegiatan perekonomian masyarakat serta mempercepat pertumbuhan kawasan utara Kota Solok sehingga pertumbuhan tidak hanya terjadi di pusat kota yang berada di kawasan selatan Kota Solok. Pembangunan fisik jalan lingkaran utara dimulai tahun 2008 sampai sekarang dengan panjang jalan yang direncanakan adalah + 8,4 KM melalui 5 (lima) kelurahan yaitu Kelurahan Tanah Garam, Kelurahan VI Suku, Kelurahan Kampung Jawa, Kelurahan Nan Balimo dan Kelurahan Laing. Maksud dari kajian adalah penataan kawasan berdasarkan pemetaan potensi dan masalah kawasan. Tujuannya adalah mewujudkan Penataan Kawasan dan Pemanfaatan Ruang di Sepanjang Jalan Lingkaran Utara (Dua Jalur) sesuai potensi dan masalah kawasan. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deduksi, induksi dan Kombinasi. Dalam alur pekerjaan diawali dengan melist kebutuhan data yang akan diperlukan. Pengumpulan data dilakukan secara observasi (pengamatan langsung) dicatat dalam peta-peta sederhana disertai dengan sketsa, photo, dan catatan-catatan ringkas lainnya yang dianggap perlu. Lebih akurat data, maka dilengkapi dengan melakukan pengambilan titik dengan alat bantu GPS dan Drone. Data sekunder dilakukan dengan mengunjungi instansi terkait yang ada di Kota Solok. Tahapan kompilasi data merupakan pengelompokan data-data yang didapat dilapangan untuk lebih memudahkan dalam penelitian. Setelah kompilasi data, maka dilakukan analisis untuk mempertajam penelitian. Analisis yang dilakukan yaitu analisis tabulasi data dengan melihat isu dan permasalahan kawasan dari 7 elemen kota. Setelah analisis dilakukan maka keluar konsep pengembangan kawasan jalur lingkaran Solok.

*Kata kunci : Jalan Lingkaran, Penataan kawasan, 7 elemen kota*

### **ABSTRACT**

*The construction of the northern ring road is an alternative to solving the problem of traffic congestion and congestion that occurs in the center of Solok City, support the community's economic activities and accelerate the growth of the northern area of Solok City. The physical construction of the northern ring road began in 2008 until now with a planned road length of 8,4 km through 5 (five) sub-districts is Kelurahan Tanah Garam, Kelurahan VI Suku, Kelurahan Kampung Jawa, Kelurahan Nan Balimo dan Kelurahan Laing. The purpose of the study is regional arrangement based on the mapping of regional potentials and problems. The aim is to realize Regional Arrangement and Space Utilization Along the North Ring Road (Two Lanes) according to the potential and problems of the area. The approach used in this research is deduction, induction and combination approach. In the workflow, it begins with listing the data requirements that will be required. Data collection was carried out by observation (direct observation) recorded on simple maps accompanied by sketches, photographs and other short notes deemed necessary.*

*For more accurate data, it is complemented by taking points with GPS and drone tools. Secondary data was carried out by visiting relevant agencies in Solok City. The data compilation stage is a grouping of data obtained in the field to make research easier. After compiling the data, an analysis was carried out to sharpen the research. The analysis carried out was data tabulation analysis by looking at regional issues and problems from the 7 elements of the city. After the analysis was carried out, the concept of developing the Solok ring route area came out.*

*Keywords : Ring Road, Regional Arrangement, 7 elements of the city*

## **1. PENDAHULUAN**

Salah satu infrastruktur Kota Solok yang merupakan beberapa dari program prioritas utama masih dalam proses penyelesaian adalah pembangunan jalan lingkaran utara. Pembangunan fisik jalan lingkaran utara dimulai tahun 2008 sampai sekarang dengan panjang jalan yang direncanakan adalah + 8,4 KM melalui 5 (lima) kelurahan yaitu Kelurahan Tanah Garam, Kelurahan VI Suku, Kelurahan Kampung Jawa, Kelurahan Nan Balimo dan Kelurahan Laing yang berbatasan langsung dengan jalan Kabupaten Solok.

Pembangunan jalan lingkaran utara merupakan salah satu alternatif untuk pemecahan masalah kepadatan arus lalu lintas dan kemacetan yang terjadi di pusat Kota Solok. Selain untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di pusat kota, pembangunan jalan lingkaran utara ini juga bertujuan untuk mendukung kegiatan perekonomian masyarakat serta mempercepat pertumbuhan kawasan utara Kota Solok sehingga pertumbuhan tidak hanya terjadi di pusat kota yang berada di kawasan selatan Kota Solok yang pada akhirnya diharapkan dapat memicu pertumbuhan ekonomi masyarakat secara keseluruhan.

Keberadaan jalan lingkaran utara yang merupakan salah satu akses menuju perkantoran pemerintah, rencana GOR Kota Solok, Rusunawa, TPA regional, RSUD Kota Solok dan akses ke beberapa destinasi wisata di Kota Solok, serta kawasan perumahan yang nantinya akan memunculkan simpul-simpul pertumbuhan ekonomi baru seperti adanya SPBU, rest area untuk truk serta bus dan lain-lain seperti pergudangan yang harus sesuai peruntukannya dengan pola ruang.

Sesuai Peraturan Daerah (Perda) Nomor : 13 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Solok Tahun 2012-2032, pola ruang di sepanjang jalan lingkaran utara adalah sebagian besar perdagangan dan jasa dan sebagian permukiman serta ruang terbuka hijau (RTH).

Seideal apapun ruang ditata dan direncanakan, akan menjadi tidak optimal dan sia-sia, jika tidak diiringi dengan komitmen yang kuat dari seluruh pihak dalam memanfaatkan ruang yang sesuai dengan peruntukannya sebagaimana telah ditetapkan dalam rencana tata ruang. Karena, wujud tata ruang itu sejatinya merupakan hasil dari pemanfaatan ruang itu sendiri. Tata ruang yang berkualitas bermula dari pemanfaatan ruang yang tertib, yang diawali dengan interaksi dan sinergi positif dalam berbagai program pembangunan wilayah yang dilakukan oleh seluruh pihak, baik pemerintah, swasta, maupun masyarakat secara individu ataupun kolektif.

Lokasi kajian berada di Sepanjang Jalan Lingkaran Utara (Dua Jalur) Kota Solok dengan panjang jalan 8,4 Km dengan area perencanaan lebih kurang 100 meter kiri kanan as jalan, atau dengan luas lebih kurang 151,12 hektar.

Maksud dari kajian adalah untuk membantu dalam perencanaan atau penataan kawasan berdasarkan pemetaan potensi dan masalah kawasan. Tujuannya adalah mewujudkan Penataan

Kawasan dan Pemanfaatan Ruang di Sepanjang Jalan Lingkar Utara (Dua Jalur) sesuai potensi dan masalah kawasan. Sedangkan sasaran dari kegiatan ini adalah identifikasi potensi dan masalah kawasan, pemetaan kawasan dan penzoningan kawasan.

## 2. STUDI LITERATUR

Perancangan Kota (*Urban Design*) merupakan suatu perpaduan kegiatan antara profesi perencana kota, arsitektur, lansekap, rekayasa sipil, dan transportasi dalam wujud fisik. Perancangan kota lazimnya lebih memperhatikan pada bentuk fisik kota. Perancangan kota dapat mewujudkan dirinya dalam bentuk tampak depan bangunan, desain sebuah jalan, atau sebuah rencana kota tau dapat dikatakan pula bahwa perancangan kota berkaitan dengan bentuk wilayah perkotaan. Ruang-ruang terbuka berbentuk jalan, taman, dan akhirnya ruang yang lebih besar, dirancang bersamaan dengan perancangan fisik bangunannya, sehingga kota tersebut merupakan proses dan produk dari perancangan kota. Produk perancangan kota tersebut dapat dikategorikan dalam dua bentuk umum yang disebut Ruang Kota (*Urban Space*) dan Ruang Terbuka (*Open Space*) (Prof. Eko; Kota Berkelanjutan,1999,59)

Hubungan ruang kota (*Urban Space*) dengan jalan adalah ruang kota dapat juga berupa sebuah koridor. Ruang koridor adalah ruang untuk pergerakan linier sedang ruang pulau atau oasis adalah tempat perhentian keduanya dapat dihubungkan timbal balik. Jalan sebagai “linear urban space” jika terlengkap kedua sisinya atau mempunyai beberapa elemen dengan karakteristik yang mempersatukan pohon-pohon atau bangunan-bangunan seragam (Prof. Eko; Kota Berkelanjutan, 1999,65)

Dalam setiap perancangan kota harus memperhatikan elemen-elemen perancangan yang ada sehingga nantinya kota tersebut akan mempunyai karakteristik yang jelas. Menurut Hamid Shirvani (1985) elemen perancangan kota ada delapan yaitu sebagai berikut :

### a. Tata Guna Lahan (*Land Use*)

Dalam peruntukan lahan terdapat pembagian penggunaan lahan menjadi kelompok-kelompok sesuai dengan interaksi antara unsur aktivitas, manusia, dan lokasi, pertama menghasilkan Land Use Plan dengan pengelompokan aktivitas, fungsi, dan karakter tertentu, kedua, menghasilkan Mixed Land Use Plan sebagai alternatif dalam pembagian penggunaan lahan yang terbatas. Untuk masa yang akan datang, kebijaksanaan Mixed Use digunakan untuk meningkatkan kehidupan dua puluh empat jam, dengan jalan memperbaiki sirkulasi melalui fasilitas bagi pejalan kaki dan penggunaan yang lebih baik dari sistem-sistem infrastruktur, analisa-analisa dasar lingkungan alam dan perbaikan / peningkatan sistem infrastruktur dengan rencana-rencana serta operasi pemeliharaan. Kebijaksanaan Tata Guna Lahan mempertimbangkan hal-hal berikut:

- a. Tipe penggunaan lahan yang diijinkan
- b. Hubungan fungsional yang terjadi antara area yang berbeda
- c. Jumlah maksimum floor area yang ditampung dalam suatu area tata guna lahan
- d. Skala pembangunan baru
- e. Tipe intensif pembangunan yang sesuai untuk dikembangkan pada area dengan karakteristik tertentu.

Dalam hal ini yang termasuk dalam penggunaan lahan pada elemen perancangan kota antara lain :

- a. Tipe penggunaan dalam suatu area
- b. Spesifikasi fungsi dan keterkaitan antar fungsi dalam pusat kota
- c. Ketinggian bangunan
- d. Skala fungsi

b. Bentuk dan Massa Bangunan (*Building Form and Massing*)

Bentuk dan massa bangunan berkaitan erat dengan ketinggian Bangunan, Koefisien Lantai Bangunan, Koefisien Dasar Bangunan /Building Coverage, Garis Sempadan Bangunan, Style, Skala, Bahan Bangunan, Tekstur, dan Warna bangunan.

c. Sirkulasi dan Parkir (*Circulation and Parking*)

Elemen ruang parkir memiliki dua efek langsung pada kualitas lingkungan, yaitu: Kelangsungan aktivitas komersial dan Pengaruh visual yang penting pada bentuk fisik dan susunan kota. Kegagalan untuk merespon pentingnya pengaturan penggunaan pendaraan bermotor dan penyediaan area parkir yang menarik dan memadai mengakibatkan sejumlah pusat kota nampak kurang berkembang.

Dalam proses perancangan sebuah pola sirkulasi perlu diperhatikan beberapa anggapan mengenai sirkulasi yaitu : Sirkulasi sebagai sebuah pergerakan, Sirkulasi sebagai sebuah penekanan material, Sirkulasi sebagai pertimbangan desain, Sirkulasi sebagai sebuah mata rantai dan sistem visual, Sirkulasi sebagai perbedaan keruangan, Sirkulasi sebagai perbedaan waktu.

d. Ruang Terbuka (*Open Space*)

Ruang terbuka berdasarkan kegiatan yang terbagi sebagai berikut : Ruang terbuka aktif dan ruang terbuka pasif. Berdasarkan bentuk, Menurut Rob Krier dalam buku *Urban Space* (1979) terbagi atas : bentuk memanjang dan bentuk cluster. Elemen ruang terbuka kota meliputi lansekap, jalana, pedestrian, taman, dan ruang-ruang rekreasi.

e. Area Pedestrian (*Pedestrian Ways*)

Perubahan-perubahan rasio penggunaan jalan raya yang dapat mengimbangi dan meningkatkan arus pejalan kaki dapat dilakukan dengan memperhatikan aspek-aspek sebagai berikut :

- Pendukung aktivitas di sepanjang jalan, adanya sarana komersial seperti toko, restoran, cafe.
- Street furniture berupa pohon-pohon, rambu-rambu, lampu, tempat duduk, dan sebagainya.

Permen PU No. 6 Tahun 2007 tentang Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan menyebutkan bahwa jalur pedestrian tersebut dapat meliputi penyediaan sarana dan prasarana jalur pedestrian. Sarana jaringan pejalan kaki berupa perabot jalan dan perlengkapan ruas pejalan kaki yang terdiri dari : jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, marka/perambatan dan papan informasi, halte/shelter bus dan lapak tunggu, telpon umum. Prasarana jaringan pejalan kaki meliputi : Ukuran dan dimensi, jenis material, fasilitas difabel, tingkat kapasitas pelayanan ruang untuk jalan setapak, lebar minimum.

f. Aktifitas Pendukung (*Activity Support*)

Fungsi utama dari aktivitas pendukung adalah menghubungkan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum dan menggerakkan fungsi kegiatan utama kota menjadi lebih hidup, menerus, dan damai, di samping itu untuk memperkuat ruang-ruang umum kota saling melengkapi satu sama lainnya (Shirvani, 1985). Sasmito (2011) menyebutkan bahwa kriteria yang harus dipertimbangkan dan diperhatikan dalam perancangan activity support yaitu:

1. Terciptanya dialog yang menerus menerus dan memiliki karakter local dalam menarik para pemakai / pengunjung, perlu adanya keragaman dan intensitas kegiatan yang dihadirkan dalam ruang tersebut.
2. Menggerakkan dan memberikan dan memberikan kehidupan yang lebih ramai di dalam kegiatan utama kota, perlu adanya koordinasi antar kegiatan dengan lingkungan sekitar.

3. Memperhatikan kultur dan pola kehidupan sosial kota.
4. Memperhatikan jarak antar pusat kegiatan dengan skala pejalan kaki.

g. Penanda (*Signage*)

Berdasarkan jenisnya, penanda dibedakan menjadi:

- Penanda identitas: digunakan untuk pengenalan kegiatan pada lingkungan/lokasi tertentu
- Penanda nama bangunan: digunakan sebagai nama bangunan yang biasanya dilengkapi dengan petunjuk jenis kegiatan yang ada di dalamnya
- Penanda petunjuk sirkulasi: disebut sebagai rambu-rambu lalu lintas yang berfungsi untuk mengatur dan mengarahkan pengendara atau pejalan kaki dalam sirkulasi
- Penanda komersial: tanda jenis ini adalah iklan dan reklame
- Penanda petunjuk ke lokasi dan fasilitas lain: merupakan petunjuk arah, lokasi kegiatan tertentu yang mempunyai keterangan jarak
- Penanda informasi: untuk menginformasikan kegiatan di suatu lokasi.

h. Pemeliharaan/pelestarian (*preservation*)

Preservasi atau perlindungan tidak hanya diberlakukan untuk bangunan bersejarah, tapi juga untuk bangunan dan tempat yang dianggap perlu dilestarikan. Preservasi juga dilakukan terhadap aktivitas yang sudah berlangsung dengan memperhatikan aspek sejarah kawasan selama aktivitas tersebut masih dianggap sesuai.

### 3. METODOLOGI

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deduksi, induksi dan Kombinasi. Pendekatan deduksi mempertimbangkan TEORI, KASUS dan PRESEDEN peraturan zonasi yang telah digunakan kota-kota di luar negeri maupun dalam negeri. Relatif cepat dihasilkan, tetapi hasilnya tidak selalu sesuai dengan kebutuhan pengendalian. Perlu disesuaikan dengan karakteristik dan kebutuhan daerah. Sedangkan pendekatan induksi merupakan kajian yang menyeluruh, rinci dan sistematis terhadap karakteristik penggunaan lahan dan persoalan pengendalian pemanfaatan ruang yang dihadapi suatu daerah serta memerlukan waktu, tenaga, dan biaya yang sangat besar.

Dalam alur pekerjaan diawali dengan melist kebutuhan data yang akan diperlukan dalam penyusunan penelitian ini. Pengumpulan data dilakukan secara observasi (pengamatan langsung) dalam bentuk data dan informasi hasil survey visual dicatat dalam peta-peta sederhana disertai dengan sketsa, photo, dan catatan-catatan ringkas lainnya yang dianggap perlu. Lebih akurat data, maka dilengkapi dengan melakukan pengambilan titik dengan alat bantu GPS dan Drone. Data sekunder dilakukan dengan mengunjungi instansi terkait yang ada di Kota Solok. Tahapan kompilasi data merupakan pengelompokan data-data yang didapat dilapangan untuk lebih memudahkan dalam penelitian. Adapun kompilasi data untuk identifikasi karakteristik kawasan seperti tabel berikut :

**Tabel 1** Kompilasi data untuk identifikasi karakteristik kawasan

No	Kegiatan	Uraian	Keluaran
1	Identifikasi Nilai Strategis Kawasan	Kegiatan ini dilakukan untuk memperoleh informasi fungsi dan kedudukan kawasan dalam wilayah Kota Solok	Nilai-nilai strategis kawasan
2	Identifikasi Fisik Dasar	Kegiatan ini dilakukan untuk memperoleh informasi dan mengidentifikasi keadaan fisik dasar dan lingkungan hidup yang akan menjadikan pertimbangan dalam melihat daya dukung kemampuan fisik kawasan termasuk kerentanan terhadap bencana.	Kondisi fisik meliputi klimatologi, kemiringan lahan, hidrologi dan geologi tata lingkungan
3	Identifikasi pemanfaatan dan peruntukan ruang (bangunan)	Dirinci menurut jenis-jenis penggunaan; perumahan, pemerintahan dan bangunan umum, perdagangan, jasa, fasilitas sosial, jalur hijau, ruang terbuka, transportasi, penggunaan khusus seperti pariwisata, industri, dan lain-lain	Kondisi Guna tanah dan lahan di kawasan perencanaan dan peruntukan lahan kawasan
4	Identifikasi karakteristik transportasi	Kegiatan ini dilakukan setelah diperoleh gambaran awal dari analisa transportasi dengan sasaran memperoleh potret sistem jaringan, pergerakan, moda dan kondisi prasarana transportasi.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaringan transportasi</li> <li>• Sistem pergerakan</li> <li>• Sistem moda transportasi</li> </ul>
5	Identifikasi Karakteristik Fasilitas pelayanan dan prasarana	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jenis-jenis fasilitas, jumlah dan penyebarannya di Kawasan perencanaan baik untuk melayani kegiatan sosial maupun kegiatan ekonomi</li> <li>• Jenis-jenis prasarana dan sarana perhubungan dan prasarana lingkungan seperti jalan, listrik, drainase, air minum, air limbah dan persampahan baik dalam kualitas maupun kuantitasnya.</li> <li>• Perkembangan mengenai pengadaan fasilitas dan prasarana/sarana, baik dalam hal kualitas, kuantitasnya, maupun sumber dana yang digunakan bagi pelayanan pembangunannya</li> </ul>	Tingkat pelayanan fasilitas sarana prasarana yang ada
6	Identifikasi Karakteristik Kependudukan dan Sosial	Identifikasi terhadap masalah sosial-kependudukan yang mencakup perkembangan dan pertumbuhan kependudukan beserta komposisinya	Kaitan antara karakteristik penduduk dan aktivitas sosial dan ekonomi penduduk.
7	Identifikasi Karakteristik dan kegiatan Ekonomi	Kajian terhadap kegiatan ekonomi akan memberikan gambaran mengenai kondisi perekonomian wilayah (provinsi dan kota) serta kawasan, sektor kegiatan ekonomi apa yang dominan serta bagaimana kebijakan pengembangan kegiatan perekonomian yang diterapkan di Kota Solok secara umum dan di kawasan perencanaan pada khususnya.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kondisi struktur ekonomi</li> <li>• Kondisi rona perekonomian</li> <li>• Kondisi fasilitas dan sarana ekonomi</li> </ul>

Sumber : hasil analisis

Setelah kompilasi data, maka dilakukan analisis untuk mempertajam penelitian. Analisis yang dilakukan yaitu analisis tabulasi data dengan melihat isu dan permasalahan kawasan dari 7 elemen kota. Setelah analisis dilakukan maka keluar konsep pengembangan kawasan jalur lingkaran Solok.

#### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kompilasi data di rangkum dalam bentuk isu dan permasalahan yang ada di kawasan sehingga mengeluarkan kebutuhan pengembangan berdasarkan 7 elemen kota yang ada di sepanjang jalan lingkaran tersebut. Kesimpulan dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 2.** Kesimpulan isu dan permasalahan berdasarkan elemen perencanaan di jalan lungkar utara Kota Solok

NO	ELEMEN PERANCANGAN	ISU	PERMASALAHAN	KEBUTUHAN PENGEMBANGAN
1	Penggunaan Lahan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Masih didominasi oleh lahan non terbangun sebesar 84%</li> <li>Arahan pengembangan kawasan menjadi kegiatan yang beragam yakni perdagangan dan jasa (33%), perumahan (27%), industri (5%), infrastruktur Perkotaan (1%), perkantoran (0,78%) dan fasos fasum (0,45%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dapat terjadi urban sprawl karena tarikan kegiatan yang berbeda dan tidak merata</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Menyusun rumusan PEMANFAATAN RUANG sesuai Kapasitas jalan arteri sekunder</li> </ul>
2	Bentuk dan Massa Bangunan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umumnya berbentuk bangunan tunggal, dengan kepadatan sangat rendah dan pola sebaran menurut kegiatan masih mengelompok</li> <li>Karakteristik kawasan sekitar yang didominasi non bangunan, masih memudahkan dalam mengarahkan pertumbuhan dan fungsi bangunan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pola sebaran bangunan sebagian belum beraturan</li> <li>Cenderung berkembang secara sporadis terkait penguasaan lahan</li> <li>Fungsi sebagian bangunan kurang sesuai bagi aktivitas pada kawasan Sekunder.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mengatur pengelompokan bentuk dan massa bangunan berdasarkan arahan peruntukan ruang dan kepadatan bangunan</li> </ul>
3	Sirkulasi dan Parkir	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dapat berkembang menjadi jalur pergerakan yang padat dan memberi peluang percepatan perkembangan kawasan</li> <li>Pola jaringan jalan masih bersifat sederhana dengan kepadatan rendah, dapat dikembangkan menjadi berpola Radial</li> <li>Dimensi jalan sudah memenuhi standar kriteria jalan arteri dan masih dapat ditingkatkan kapasitasnya.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Masih didominasi oleh pergerakan internal</li> <li>Jika berkembang, maka kapasitas jalur jalan penghubung Pusat Kota-Utara Kota, akan menjadi terbatas.</li> <li>Pada sebagian ruas jalan telah berkembang akses masuk (persimpangan) dengan jarak yang cukup dekat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pengaturan hirarki jalan sesuai kelas dan fungsi jalan</li> <li>Pembatasan akses atau jalur masuk yang tidak sesuai.</li> </ul>
4	Ruang Terbuka	<ul style="list-style-type: none"> <li>Masih didominasi oleh kawasan non terbangun yang mencapai 84% luas kawasan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Luasan ruang terbuka berupa RTH masih terbatas dan sebaran yang kurang merata</li> <li>Arahan pengembangan kawasan akan menurunkan porsi ruang terbuka</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pengaturan jenis RTH yang lebih beragam dengan penempatan yang menyebar dalam kawasan</li> <li>Merumuskan SEBARAN RUANG TERBUKA untuk setiap segmen kawasan</li> </ul>
5	Jalur Pejalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Masih terdapat ruang, bagi pengembangan jalur pejalan, terutama pada kawasan dengan fungsi perdagangan, perkantoran, RTH serta perumahan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pada kawasan berfungsi Sekunder, keberadaan jalur pejalan pada samping badan jalan dapat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pengembangan jalur pejalan pada kawasan tertentu yang membutuhkan pergerakan jarak dekat.</li> <li>Mengembangkan JALUR KHUSUS PEJALAN</li> </ul>

			menimbulkan konflik dengan kendaraan.	KAKI pada kawasan yang akan menjadi pusat pendukung aktifitas.
6	Media Informasi dan Perlengkapan Jalan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terdapat ruang bagi pengembangan media informasi dan perlengkapan jalan sesuai aktifitas kawasan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keberadaan media informasi dan perlengkapan jalan belum terarah dan belum lengkap sesuai fungsi kawasan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mengatur ketersediaan media informasi dan perlengkapan jalan sesuai arahan pemanfaatan ruang kawasan dan segmentasi Kawasan</li> </ul>
7	Pendukung Aktivitas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terdapat ruang bagi pengembangan Kegiatan Pendukung Aktifitas dalam kawasan yang menghubungkan antar fungsi yang beragam,</li> <li>Sudah terlihat pada kawasan Simpang Lima</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fungsi utama jalan lingkaran utara sebagai jalan arteri sekunder, kurang sesuai bagi aktifitas penduduk di sepanjang jalur jalan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pengaturan kawasan yang berpotensi menjadi pusat pendukung aktifitas seperti Kawasan Simpang Lima agar dapat berkembang dan tidak mengurangi fungsi pergerakan kawasan.</li> <li>Mengembangkan Kawasan Simpang Lima menjadi kegiatan pada ruang publik sebagai Kawasan Pendukung Aktifitas.</li> </ul>
8	Preservasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Terdapat unsur alami dan budaya didalam kawasan, yang menurut sifatnya perlu dipreservasi berupa sungai, lahan pertanian pangan dan kawasan rawan bencana.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perkembangan kegiatan pada kawasan rawan bencana</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mengembangkan jalur hijau pada kawasan disepanjang sempadan sungai dan rawan longsor</li> <li>Pembatasan alih fungsi lahan pada kawasan LSD</li> </ul>

Hasil analisis terhadap kebutuhan pengembangan kawasan di sepanjang koridor jalan lingkaran utara dirumuskan berupa:

1. Sebagai area koridor jalan, maka kegiatan yang dikembangkan pada Jalan Lingkaran Utara perlu terintegrasi dengan sistem pergerakan dan berorientasi transit;
2. Dengan arahan pemanfaatan ruang yang beragam sesuai RTRW Kota Solok, maka perlu dikembangkan kegiatan yang compact dan terintegrasi antar jenis pemanfaatan ruang;
3. Guna menumbuhkan activity support dalam kawasan, perlu dikembangkan area dengan jangkauan layanan pejalan kaki.

Berdasarkan rumusan kebutuhan pengembangan kawasan, maka arahan konsep pengembangan kawasan berupa:

1. Konsep teori terkait pengembangan kegiatan yang berorientasi transit adalah Konsep Transit Oriented Development (TOD);
2. Orientasi transit berupa kawasan yang dihubungkan dengan sistem layanan transportasi umum/massal;
3. TOD adalah pembangunan yang berorientasi transit yang mengintegrasikan desain ruang kota (perumahan dan komersial) untuk menyatukan orang, kegiatan, bangunan dan ruang publik melalui konektivitas yang mudah dengan berjalan kaki dan bersepeda serta dekat dengan pelayanan angkutan umum.

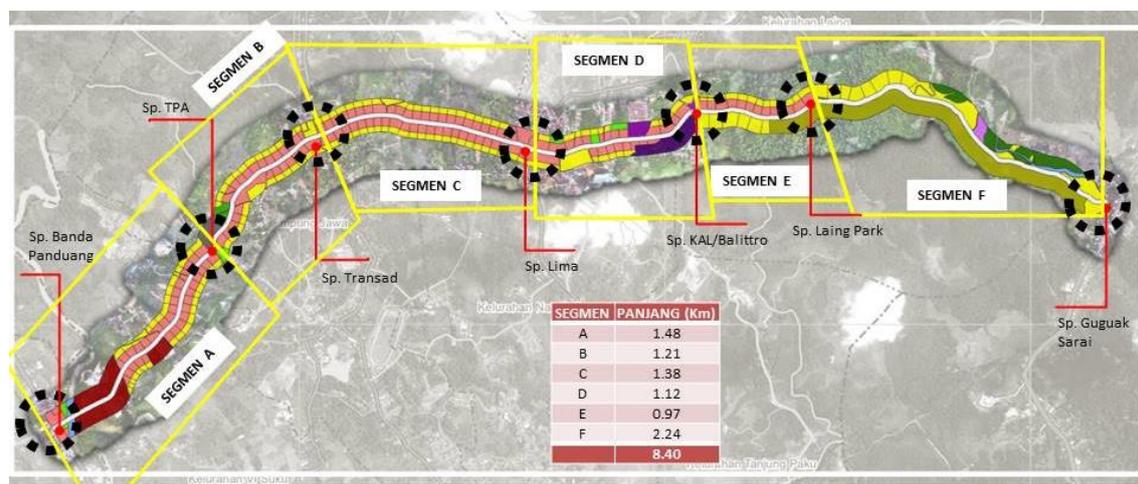
Rencana penataan kawasan dan pemanfaatan ruang disepanjang Jalan Lingkaran Utara Kota Solok, disusun berdasarkan arahan rencana pola ruang dalam RTRW Kota Solok untuk kawasan yang berada di sekitar jalan lingkaran utara. Dari arahan rencana pola ruang ini, kemudian disusun

menjadi zona peruntukan ruang pada masing-masing segmen agar memiliki tema pengembangan yang jelas, berupa:

**Tabel 3** Arahan Zona Peruntukan Kawasan

Segmen	Panjang (Km)	Batas	Arahan Peruntukan (Zona)
A	1.48	Jalan Solok Singkarak – Simpang TPA	Industri, Pergudangan, Perdagangan dan Jasa serta Perumahan
B	1.21	Simpang TPA – Simpang Transad	RTH, IPAL perdagangan dan jasa serta perumahan
C	1.38	Simpang Transad – Simpang Lima	Perdagangan dan Jasa serta Perumahan
D	1.12	Simpang Lima – Simpang Balitro/KAL	RTH, Hankam (Lapas), Penelitian (Balitro), perdagangan dan jasa serta perumahan
E	0.97	Simpang Balitro/KAL – Simpang KPT Nahar Hamid/Laing Park	Perkebunan, perumahan, perdagangan dan jasa serta perkantoran
F	2.24	Simpang KPT Nahar Hamid/Laing Park - Simpang Guguak Sarai (Mini market Obama)	Perkebunan, Pertanian Pangan, Perumahan dan Pendidikan

Sumber : hasil analisis



**Gambar 1** Peta Pembagian segmen.

## 5. KESIMPULAN

Kawasan Jalur Lingkar Kota Solok sepanjang 8,40 km harus memiliki perencanaan yang matang, karna jalur ini akan menjadi perlintasan lingkar utara di Kota Solok. Jika tidak di arahkan dari awal, kawasan akan tumbuh dengan sendirinya dan akan menimbulkan permasalahan tata rung di kemudian harinya. Penelitian ini berguna untuk pemerintah kota solok dalam menetapkan

pola ruang di sepanjang jalur lingkar kota solok ini, melihat dari potensi dan permasalahan yang ada di lapangan.

Keterbatasan waktu dan tenaga, masih banyak yang bisa dilakukan penelitian lanjutan untuk kawasan ini, diharapkan banyak peneliti yang bisa berkontribusi dalam penataan kawasan jalur lingkar kota solok ini

## **REFERENSI**

- Adler, David. 1969. *Metric Handbook: Planning and Design Data*. Edisi Kedua. Architectural Press : Oxford.
- Budihardjo Eko, Sujarto Djoko. (1999) *Kota Berkelanjutan*. Bandung: Penerbit Alumni.
- Chiara, Joseph De dan Lee Koppelman. 1997. *Standar Perancangan Tapak*. Penerbit Erlangga: Jakarta.
- Fruin, John J. 1979. *Pedestrian Planning and Design*, MAUDEP: New York.
- Permen PU No. 6 Tahun 2007 tentang Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan
- Sasmito, Adi. Pendukung Kegiatan (Activity Support) *Jurnal Dinamika Sains vol. 09 No. 20*. Semarang : Universitas Pandanaran. 2011
- Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold: New York.
- Krier, Rob. 1979. *Urban Space*. USA: Rizzoli International Publication
- Booth N. 1990. *Basic Elements of Landscape Architectural Design*. Illinois: Waveland Press, Inc
- Zahnd, Markus. 1999. *Perancangan Kota Secara Terpadu*. Penerbit Kanisius: Yogyakarta.