

# KEKELIRUAN PERSEPSI DALAM PENYEDIAAN RUANG TERBUKA HIJAU DI PENGGAL JALAN YOSODIPURO SURAKARTA.

Dwi Suci Sri Lestari

## *Abstrak*

*Ruang terbuka kota serta jalur pedestrian merupakan dua dari delapan elemen fisik perancangan kota yang harus terdapat dalam perancangan kota. Ruang terbuka kota dapat berbentuk ruang terbuka hijau (RTH), maupun ruang terbuka non hijau (RTNH) sebagaimana: jalan, jalur pedestrian; maupun badan air. Di antara bermacam-macam fungsi utama ruang tata hijau, adalah menjadi bagian dari sistem sirkulasi udara kota, sebagai peneduh, produsen oksigen. Di tengah situasi perubahan iklim global yang berdampak kerusakan lingkungan dan bencana yang semakin memprihatinkan, sebagai responnya adalah pasal 63 UU Nomor 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (PPLH): prinsipnya pemerintah bertugas dan berwenang membina dan mengawasi pelaksanaan kebijakan nasional, peraturan daerah, dan peraturan kepala daerah, dengan salah satu instrumen pembinaan dan pengawasan berupa: Program Menuju Indonesia Hijau (Program MIH). Ini dilatarbelakangi oleh makin merosotnya luasan RTH di Surakarta hingga 11,9 %. Kementerian Pekerjaan Umum terdorong untuk mewujudkan Kota Hijau sebagai metafora Kota Berkelanjutan, yang mendorong timbulnya Program Pengembangan Kota Hijau (P2KH) bagi setiap kota, antara lain di Surakarta. Diduga terdapat kekeliruan persepsi dan bagi perencana dan pelaksanaan pelaksana P2KH dalam penambahan RTH, sehingga jalur-jalur pedestrian pada beberapa bagian penggal-penggal jalan di kota Surakarta, antara lain di penggal jalan Yosodipuro dari perempatan Monumen Pers Nasional-pertigaan dengan Jalan dr. Muwardi yang merupakan RTNH berubah menjadi RTH. Jalur pedestrianpun menghilang. Penelitian ini bertujuan untuk menggali macam kekeliruan persepsi dalam penyediaan RTH pada penggal jalan Yosodipuro dari Monumen Pers Nasional-pertigaan dengan jalan dr. Muwardi. Macam metoda penelitiannya, deskriptik analitis kualitatif. Hasil penelitiannya, terdapat enam kelompok tema yang dirinci dalam sembilan macam tema kekeliruan dalam dan solusi penganggulangnya bagi pihak-pihak terkait di Surakarta*

***Kata kunci:*** ruang terbuka hijau kota, jalur pedestrian, Program MIH, P2KH.

## **1. PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Pertumbuhan kota kini sangat cepat, berimplikasi terhadap timbulnya berbagai permasalahan kota: antara lain kemacetan, banjir, permukiman kumuh, kesenjangan sosial, dan berkurangnya luasan ruang terbuka hijau (Ernawi, 2012). Kini semakin berat karena fenomena perubahan iklim, yang mendorong Kementerian Pekerjaan Umum (KemenPU) untuk

mewujudkan Kota Hijau sebagai metafora dari Kota Berkelanjutan, sekaligus untuk menjawab permasalahan perkotaan serta merespon tantangan perubahan iklim. Hal ini mendorong timbulnya Program Pengembangan Kota Hijau (P2KH).

Ruang terbuka kota serta jalur pedestrian merupakan dua dari delapan elemen fisik perancangan kota yang harus ada dalam proses perancangan kota (Shirvani, 1986). Masing-masing

memiliki fungsi berbeda. Ruang terbuka kota dapat berbentuk ruang terbuka hijau (RTH), maupun ruang terbuka non hijau (RTNH) sebagaimana: jalan, jalur pedestrian; maupun badan air. Di antara bermacam-macam fungsi utama ruang tata hijau, adalah menjadi bagian dari sistem sirkulasi udara kota, pengatur iklim mikro agar sirkulasi udara lancar, sebagai peneduh, produsen oksigen dan penyerap polutan media udara, air dan tanah. Maka dengan kondisi luasan ruang terbuka di Surakarta yang makin merosot hingga 11,9 %, pemerintah kota Surakarta pun bergegas merapkan pelaksanaan P2KH di Surakarta.

Hemat penulis, terdapat kesalahan persepsi bagi perencana dan pelaksanaan P2KH dalam rangka penambahan luasan RTH. Hal ini terlihat dalam jalur-jalur pedestrian pada beberapa bagian penggal-penggal jalan di kota Surakarta, antara lain di penggal jalan Yosodipuro dari perempatan Monumen Pers Nasional – pertigaan dengan Jalan dr. Muwardi yang merupakan RTNH berubah menjadi RTH sebagai dampak diperlakukannya sebagai penambah luasan tutupan vegetasi. Hal itu menyebabkan hilangnya seluruh atau sebagian besar jalur pedestrian yang merupakan hak publik. Dengan demikian, menarik untuk digali macam kekeliruan persepsi penyebab terjadinya hal dimaksud, penyebabnya untuk dapat diupayakan solusinya.

### **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, dikemukakan rumusan masalah sebagai berikut.

- a. Apa saja wujud kekeliruan persepsi dalam pelaksanaan penambahan penghijauan di lokasi studi di Surakarta?
- b. Apa saja penyebab kekeliruan persepsi dalam pelaksanaan-pelaksanaan penambahan penghijauan di lokasi studi?

- c. Adakah upaya untuk menghentikan kekeliruan persepsi dimaksud dan jika ada apa bentuknya?

### **1.3. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini untuk mendeskripsikan secara analitik kualitatif hal-hal berikut.

- a. Mengidentifikasi macam wujud kekeliruan persepsi dalam pelaksanaan penambahan penghijauan di lokasi studi dimaksud di Surakarta.
- b. Menggali macam penyebab kekeliruan persepsi terdapat dalam pelaksanaan wujud kekeliruan persepsi dalam pelaksanaan penambahan penghijauan di lokasi studi.
- c. Menggali ada tidaknya upaya untuk menghentikan kekeliruan persepsi dimaksud.

## **2. Metode Penelitian**

### **2.1. Macam Metode**

Penelitian ini bermetode deskriptif analitis kualitatif. Yakni memberikan pemerian (deskriptif) pada pengidentifikasian macam-macam kekeliruan persepsi dalam pelaksanaan perwujudan RTH di penggal jalan Yosodipuro antara Monumen Pers Nasional – pertigaan dengan Jalan dr. Muwardi di Surakarta.

### **2.2. Lokasi dan Obyek Studi**

Lokasi studi adalah penggal jalan Yosodipuro antara Monumen Pers Nasional – pertigaan dengan Jalan dr. Muwardi di Surakarta, yang memiliki contoh pelaksanaan penghijauan untuk pagar maupun jalur pedestrian serta tutupan saluran drainasenya sebagai berikut.

- a. Jalur pedestrian dalam lokasi studi merupakan kondisi jalur RTNH yang relatif memiliki luasan sempit dan telah mengalami perubahan bentuk dan fungsi sebagai ruang terbuka hijau tambahan. Jalur pedestrian dalam lokasi studi ini, dibandingkan di bagian

penggal jalan lainnya, yang tidak dapat lagi dilalui pejalan kaki sesuai dengan fungsinya.

- b. Jalur pedestrian merupakan hak publik atau warga kota, yang jika dibiarkan menghilang karena perubahan bentuk dan fungsi, akan menimbulkan gangguan kenyamanan warga.
- c. Jalur Jalan Yosodipuro merupakan jalur jalan dengan bermacam-macam wadah kegiatan rumah tinggal, pelayanan

publik, jasa komersial yang dibutuhkan warga kota.

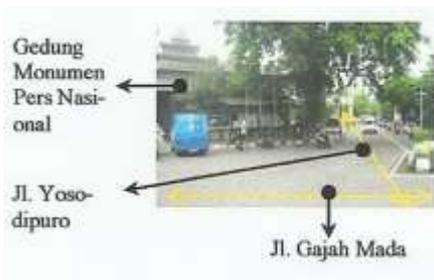
Obyek studi adalah pagar, jalur pedestrian dan saluran drainase

Visualisasi lokasi studi penggal Jl. Yosodipuro antara Monumen Pers Nasional-pertigaan dengan Jl. dr. Muwardi Surakarta, disajikan dalam gambar 2.1, 2.2 dan 2.3.



**Gambar 2.1**

Penggal Jalan Yosodipuro antara pertigaan Jalan Yosodipuro dengan Jalan dr Muwardi dengan Monumen Pers Nasional



**Gambar 2.2**

Penggal jalan Yosodipuro dengan batas timur gedung Monumen Pers Nasional



**Gambar 2.3**

Penggal jalan Yosodipuro di dengan batas barat pertigaan dengan jalan dr Muwardi

### 3. TINJAUAN PUSTAKA

#### 3.1. Ruang Terbuka

Ruang terbuka merupakan salah satu dari delapan elemen fisik perancangan kota yang harus ada dalam proses

perancangan kota (Shirvani, 1985). Ketujuh elemen fisik perancangan kota lainnya yang harus ada adalah: a) tata guna lahan, b) tata massa bangunan, c) sirkulasi dan perparkiran, d) jalur pedestrian/

pejalan kaki, e) penandaan (*signage*), f) pendukung kegiatan (*activity support*), serta g) pelestarian bangunan dan lingkungan (*preservation*.)

Ruang terbuka menurut Trancik (1986), terdiri atas elemen keras (*hardscape*), yang dibatasi oleh dinding-dinding arsitektural (bangunan), digunakan sebagai tempat bersama, serta elemen lunak (*softscape*) yang didominasi oleh lingkungan alami, baik di dalam maupun di luar kota. Contoh *hard-scape* antara lain seperti: jalan, jalur pedestrian, patung dan bebatuan) dan contoh elemen lunak (*soft-scape*) antara lain: tanaman dan air.

Dengan demikian ruang terbuka dapat berupa antara lain berupa lapangan, jalan, jalur pedestrian, patung (patung dan tempat keberadaannya), bebatuan, makam, sempadan sungai, sempadan jalur kereta api, taman, ruang rekreasi di daerah perkotaan dan jalur hijau *green belt*. Dalam perencanaan *open space* akan senantiasa terkait dengan perabot taman/jalan (*street furniture*), baik berupa lampu, tempat sampah, papan nama, bangku taman dan sebagainya. Ruang terbuka hendaknya menjadi bagian integral dari perancangan kota, bukan hanya merupakan akibat dari penyelesaian arsitekturnya.

### 3.1.1. Ruang Tata Hijau (RTH)

Terkait ruang tata hijau (RTH), ruang terbuka hijau adalah area memanjang/jalur dan/atau mengelompok, yang penggunaannya lebih bersifat terbuka, tempat tumbuh tanaman, baik yang tumbuh secara alamiah maupun yang sengaja ditanam (Bab I pasal 1 ayat 31 Undang-undang nomor (UU no.) 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang)

RTH memiliki fungsi utama (PerMenPU no. 05 tahun 2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan RTH) sebagaimana pernah diungkap sebelumnya dalam subbab 1.1. Latar Belakang. Selain itu juga memiliki fungsi tambahan, antara lain 1) Fungsi sosial

dan budaya, 2) Menggambarkan eks-presi budaya lokal; 3) Merupakan media komunikasi warga kota; 4) Fungsi ekonomi dan 5) Fungsi estetika:

Secara tipologis, RTH dapat dibedakan ke dalam:

- a) secara fisik: RTH alami (habitat liar alami, kawasan lindung dan taman-taman nasional) dan RTH non alami/binaan (taman, lapangan olahraga, pemakaman atau jalur-jalur hijau jalan),
- b) secara fungsi (fungsi ekologis, sosial budaya, estetika, dan ekonomi),
- c) secara struktur ruang, RTH (mengikuti pola ekologis: mengelompok, memanjang, tersebar, maupun pola planologis (mengikuti hirarki dan struktur ruang perkotaan),
- d) secara kepemilikan (RTH publik dan RTH privat).

### 3.2. Jalur Pedestrian

Telah diungkapkan pula dalam uraian subbab 3.1, bahwa jalur pedestrian (*pedestrian path*) juga merupakan salah satu dari delapan elemen fisik perancangan kota versi Shirvani yang harus ada dalam proses perancangan kota. Juga telah diungkapkan dalam uraian subbab, bahwa jalur pedestrian merupakan bagian dari ruang terbuka kota.

Jalur pedestrian di pusat kota sebagai unsur penting penunjang vitalitas prasarana umum pusat kota, yang sering tidak disadari keberadaannya, bila dibanding dengan unsur lain, seperti kendaraan dan perparkiran. Fasilitasnya seumumnya kurang baik dibandingkan dengan fasilitas untuk kendaraan, padahal sebagai sarana transportasi internal, kawasan jalur pedestrian berperan penting untuk mengantar manusia untuk mencapai tujuan yang dikehendaki dengan sarana berjalan kaki.

Aktivitas berjalan kaki membutuhkan persyaratan:

- a. aman, mudah/leluasa bergerak dengan cukup terlindung dari lalu lintas kendaraan bermotor,
- b. menyenangkan, dengan rute-rute pendek dan jelas, serta bebas hambatan dan kelambatan waktu, yang diakibatkan kepadatan pejalan kaki,
- c. mudah diarahkan ke segala arah, tanpa kesulitan, hambatan dan gangguan yang disebabkan ruang yang sempit, permukaan lantai naik turun dan sebagainya, dan
- d. daya tarik pada tempat-tempat tertentu diberikan elemen yang dapat menimbulkan daya tarik seperti elemen estetika, lampu penerangan jalan, lansekap/taman dan lain-lain.

### 3.3. Esensi Pembahasan Arsitektur ke Arah Ilmu Lingkungan

Lingkup definisi atau pengertian tentang arsitektur sangat beragam, karena ilmu-ilmu pendukung arsitektur beragam. Pada tahun 1914 teori-teori bidang psikologi telah diimplementasikan dalam pembahasan arsitektur (Frankl, 1986). Sejak tahun 1950-an, sebagai akibat timbulnya masalah lingkungan yang ditimbulkan oleh penggunaan teknologi modern yang merugikan orang, perhatian terhadap lingkungan hidup besar (Soemarwoto, 1997), hal inipun tentu akan mempengaruhi pembahasan arsitektur.

Esensi pembahasan arsitektur pada setiap era berubah, seiring dengan kebutuhan pemecahan problem yang fenomenal dalam era bersangkutan. Diawali dengan arsitek teoriwan pertama era Romawi Vitruvius dengan triloginya yang kini dikenal dengan *firmitas*, *utilitas* dan *venustas*, namun sesungguhnya pada masa hidupnya adalah *venustas*, *firmitas*, dan *utilitas*. Pada abad-abad sesudahnya banyak yang menyampaikan turunan trilogi di atas. Kemudian Charles Jencks pun memiliki esensi pembahasan arsitektur versinya, yang dikenal dengan singkatan 3E dan 3S (Broadbent, Bunt dan Jencks, 1980).

Menurut Jencks lagi, pada tahun 1960an, bagi para arsitektur modernis, esensi arsitektur adalah 'ruang', 'konsep ruang', 'interpenetrasi ruang dalam dan ruang luar' dan 'pemilah-milahan rinci transfaransi fenomenal'. Pada tahun 1970an pembahasan bergeser ke 'pembuatan ruang', 'identitas' dan 'personalisasi'. Pada tahun 1980an, Jencks memformulasikan esensi arsitektur dalam '3 E dan 3 S', yang merupakan kepanjangan dari energi (*energy*), lingkungan (*environmen*t), dan ekologi (*ecology*), serta sintaks (*syntax*), semantik (*semanthic*), dan *sculpture*.

Tentang 3 E; energi (*energy*), bahwa dalam perancangan karya arsitektur, pelaksanaan dan penggunaannya harus mempertimbangkan aspek hemat energi. Tentang lingkungan (*environment*), bahwa dalam perancangan karya arsitektur, pelaksanaan dan penggunaannya seharusnya mempertimbangkan aspek lingkungan, baik lingkungan fisik alami (ciptaan Tuhan), lingkungan fisik arsitektural (ciptaan manusia), serta lingkungan sosial (masyarakat). Dalam hal ini tidak merusak/melestarikan:

- a) lingkungan fisik alami,
- b) lingkungan fisik arsitektural (menghargai konservasi lingkungan dan bangunan), dan
- c) lingkungan sosial (masyarakat), tak menimbulkan dampak marjinalisasi sosial, kecemburuan sosial, bahkan kepunahan suatu etnis.

Tentang ekologi (*ecology*), bahwa dalam perancangan karya arsitektur, pelaksanaan dan penggunaannya, seharusnya mempertimbangkan aspek keseimbangan dan tidak mengganggu ekologi.

Tentang 3 S; sintaksis (dalam ilmu bahasa: susunan kata pembentuk kalimat) dalam hal ini susunan dan komposisi elemen pembentuk bangunan agar benar sesuai dengan tujuan desainnya, sehingga

semantik atau makna dibalik fisik arsitekturalnya dapat ditangkap. Tentang sculpture, bahwa dalam perancangan karya arsitektur dan hasil pelaksanaannya, seharusnya mempertimbangkan agar hasilnya tidak hanya berkualitas fungsional saja, melainkan juga indah sculpture, maksudnya juga semaksimal mungkin dapat menampilkan sisi estetika karya arsitektur yang dirancang.

Dengan gencarnya isu-isu kerusakan lingkungan yang makin merebak kini, maka pembahasan arsitektur kini, tidak dapat dilepaskan pula dari ilmu lingkungan.

### **3.4. Program Menuju Indonesia Hijau (MIH)**

Acuan utama dalam pembahasan dan praktek pengelolaan lingkungan adalah Undang-undang nomor 32 (UU. No. 32) tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (PPLH). Pasal 63 ayat (1) huruf n UU. No. 32 tahun 2009 menyebutkan bahwa pemerintah bertugas dan berwenang membina dan mengawasi pelaksanaan kebijakan nasional, peraturan daerah, dan peraturan kepala daerah. Salah satu instrumen untuk pembinaan dan pengawasan: Program Menuju Indonesia Hijau (Program MIH), sebagai respon terhadap kondisi kerusakan lingkungan dan kejadian bencana yang makin memprihatinkan. Maka Program MIH adalah program pembinaan dan pengawasan dalam pelaksanaan konservasi kawasan berfungsi lindung, pengendalian kerusakan lingkungan dan penanganan perubahan iklim yang dilaksanakan melalui penilaian kinerja pemerintah daerah. Program ini diharapkan dapat meningkatkan kualitas lingkungan dan membuka peluang bagi masyarakat untuk berperan aktif dalam pelestarian sumber daya alam dan pengendalian kerusakan lingkungan.

Awalnya Program MIH terdapat dalam Peraturan Menteri Lingkungan Hidup (PermenLH) No. 03 tahun 2006,

kemudian muncul PermenLH No. 01 tahun 2012 untuk merevisi PermenLH) No. 03 tahun 2006 tentang Program MIH yang dianggap telah tak sesuai.

Program MIH bertujuan untuk mendorong pemerintah daerah menambah tutupan vegetasi dalam rangka: a) menjaga kelestarian fungsi lingkungan hidup, b) mendorong pemanfaatan tutupan vegetasi secara bijaksana; dan c) meningkatkan resapan gas rumah kaca dalam rangka mitigasi perubahan iklim.

### **3.5. Program Pengembangan Kota Hijau (P2KH)**

Munculnya Program MIH, mendorong Kementerian Pekerjaan Umum memunculkan Program Pengembangan Kota Hijau (P2KH). Panduan P2KH 2011-2014 adalah Delapan Atribut Kota Hijau. Yaitu:

- a) Perencanaan dan perancangan kota yang berkelanjutan (*green design and planning*);
- b) Ketersediaan Ruang Terbuka Hijau (*green open space*);
- c) Pengelolaan limbah berprinsip 3 R: *reduce, reuse* dan *recycle* (*green waste*);
- d) Penerapan system transportasi berkelanjutan (*green transport-ation*),
- e) Jeli dan hemat memanfaatkan sumber mata air untuk keberlangsungan hidup (*green water*).
- f) Hemat menggunakan sumber energi secara efisien dan ramah lingkungan (*green energy*),
- g) Bangunan hemat energi atau bangunan hijau (*green building*), dan
- h) Peningkatan peran masyarakat sebagai komunitas hijau (*green community*). P2KH merupakan inisiatif untuk mewujudkan kota hijau secara inklusif dan berkelanjutan

### **3.6. Hambatan dan Tantangan dalam Perwujudan RTH Kota**

Tentang penyediaan RTH kota, UU. No. 26 Th. 2007 tentang Penataan Ruang

menyebutkan bahwa: a) RTH terdiri dari RTH public dan RTH privat; b) RTH kota seharusnya 30 % wilayah kota; c) RTH publik minimal 20 % dari wilayah kota. Di kota Surakarta ini telah ditetapkan dalam Peraturan Daerah (Perda).

Dengan gencarnya isu-isu kerusakan lingkungan yang makin merebak kini, maka pembahasan arsitektur kini, tidak dapat dilepaskan pula dari ilmu lingkungan.

### 3.8. Perda Kota Surakarta no. 08 tahun 2009 tentang Bangunan

Terkait RTH, dalam Perda Kota Surakarta no. 08 dikatakan tahun 2009 tentang Bangunan, dinyatakan RTH tidak hanya direncanakan dan dilaksanakan begitu saja, melainkan terdapat beberapa instansi Pemkot yang terlibat di dalam kepengurusan dan perawatan RTH kota Dinas PU dan BLH dan Dinas Pertanian. Disebutkan pula bahwa seluruh penduduk

kota Surakarta berkewajiban memelihara taman-taman lingkungan di lingkup RT/RW/ Kelurahan agar iklim mikro tetap terjaga, dan mendukung perwujudan Kota Hijau.

## 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1. Gambaran umum lokasi studi

Lokasi studi penggal Jalan Yosodipuro dari pertigaan dengan Jl. dr Muwardi – Monumen Pers Nasional Nasional, secara garis besar dari arah barat ke timur terdiri dari tiga penggal jalan sebagai tiga sublokasi studi 1, 2 dan 3 sebagai berikut. 1) pertigaan J. Yosodipuro dengan Jl. dr. Muwardi-perempatan Solo Paragon; 2) penggal jalan perempatan Solo Paragon –perempatan Sekolah Dasar Negeri (SDN) Yosodipuro, dan c) penggal jalan perempatan SDN Yosodipuro–perempatan Monumen Pers Nasional Nasional (lihat gambar 4.1)



**Gambar 4.1**

Tiga sublokasi studi pada penggal jalan Yosodipuro dari batas pertigaan dengan jalan dr. Muwardi sampai gedung Monumen Pers Nasional

Dalam rangka melaksanakan perwujudan Kota Hijau, Kota Surakarta memiliki beberapa RTH publik yang dapat dimanfaatkan keberadaannya, antara lain seperti Taman Balekambang, Taman Banjarsari, Taman Air Tirtonadi, Taman

Sekartaji, Taman Satwa Taru Jurug, dan saat itu terdapat rencana beberapa pembangunan taman di tahun 2012 seperti Taman Urban Forest III di wilayah Pucangsawit, Kecamatan Jebres seluas 3.700 m<sup>2</sup>. Penyediaan RTH merupakan

amanat dari UU No. 26/2007 tentang penataan ruang yang mempersyaratkan luas RTH minimal 30% dari luas wilayah perkotaan (Swa, 2013).

Menurut Swa lagi, rencana RTH Kota Surakarta tahun 2013 yang akan dibangun dalam bentuk taman seluas 357 hektare (ha), RTH dalam bentuk Taman Pemakaman Umum (TPU) seluas 50 ha, RTH dalam bentuk sempadan rel kereta api seluas 73 ha dengan sebaran di beberapa kecamatan. Juga terdapat Ruang Terbuka Non Hijau (RTNH) di Kota Surakarta seluas 7 ha yang tersebar di seluruh kawasan kecamatan.

Pihak-pihak yang dilibatkan dalam pembangunan RTH ini antara lain: Dinas Kebersihan dan Pertamanan (DKP), Dinas Pekerjaan Umum (DPU) dan Badan Lingkungan Hidup (BLH). Peran dinas-dinas ini di antaranya menyediakan tanaman produktif. Meskipun demikian, perawatan RTH yang ditugaskan ke beberapa dinas belum terlaksana dengan baik dan minimnya kerjasama atau koordinasi antar dinas dalam merawat RTH di seluruh wilayah Surakarta.

Minimnya keterlibatan warga dalam memelihara taman kota di lingkup RT/RW/Kelurahan menjadi kendala dalam melestarikan beberapa taman kota yang sudah dibangun. Kurangnya pengkajian analisis sosial kebutuhan masyarakat berdampak pada tidak pedulinya masyarakat untuk menjaga taman kota. Misalnya, di daerah sempadan sungai, banyak lahan atau hunian liar yang belum dikelola oleh pemerintah kota. Ada beberapa taman kota yang dibangun oleh pemerintah di daerah sempadan sungai, namun partisipasi masyarakat masih rendah.

Pelaksanaan penambahan tutupan vegetasi atau penghijauan di Surakarta sejak tahun 2013 itu, menghasilkan lingkungan bangun-an yang semula berpagar tembok, kemudian dijadikan berpagar hijau, contohnya antara lain

seperti di SMK 6 Jalan Adisucipto, di luar lokasi studi (periksa gambar 4.2).



**Gambar 4.2**

Contoh hasil penghijauan pagar dan jalur pedestrian gedung SMK 6 Surakarta

Karena sasaran penghijauan biasanya pada pagar (dan jalur pedestrian), program penghijauan ini lajim dikenal masyarakat dengan Pagarisasi Hijau.

Dalam pelaksanaannya, pagar-pagar halaman gedung-gedung di atas diganti bahan aslinya dengan pagar hijau, dan jalur-jalur pedestriannya yang semula berpaving, diganti dengan vegetasi, sehingga tidak dapat dipergunakan sebagai jalur pedestrian bagi warga setempat. Saluran drainase antara pagar halaman dan jalur pedestrian, ada yang dibiarkan terbuka, ada pula yang ditutup beton dan permukaannya ditutup vegetasi menyatu dengan vegetasi penutup jalur pedestrian, ada pula yang permukaan beton yang ditutu pengerasan itu dibiarkan untuk semacam jalur jalan sempit pengganti jalur pedestrian yang telah menjadi hijau.

Bahkan menurut Swa (2013) lagi Walikota Surakarta saat itu Rudyatmo, yang meneruskan program penghijauan dimaksud dari walikota sebelumnya: Ir. Joko Widodo (kini Presiden RI), Rudi berujar pada tahun 2015 Surakarta ditargetkan akan menjadi Kota dalam Kebun. Dikatakan beliau pula, bahwa di lingkungan Kecamatan Banjarsari sekarang pagarnya hijau semua, seiring dengan pembangunan kantor yang juga baru, dan pelayanan yang ditingkatkan.

Dalam pernyataan walikota Surakarta saat itu selain tentang penghijauan juga disampaikan rencana

revitalisasi dan pemeliharaan bangunan-bangunan warisan cagar budaya, penyelamatan asset-aset termasuk perumahan agar selamat dari banjir. Pemeliharaan Sarana dan prasarana fisik, yakni berupa pemeliharaan sarana dan prasarana taman-taman kota, jalan, saluran, penerangan umum, lalu lintas, persampahan, meterisasi PJU, dan penggantian PJU dengan PJU hemat energi. Juga penataan area-area yang semula dipenuhi secara meluas oleh pedagang kaki lima (PKL), agar anak-anak dapat bermain dengan santai dan tidak menghirup udara yang tidak sedap. Dibenahi pula selain jalur-jalur pedestrian termasuk *citywalk*, juga kawasan sungai Bengawan Solo, untuk mengantisipasi banjir.

Khususnya tentang pelaksanaan penghijauan di bagian-bagian lokasi studi, sebagai berikut.

## 4.2. Tema-tema penghijauan

### 4.2.1. Tema 1 : pagar dan jalur pedestrian hijau, drainase terbuka

#### A. Kriteria tema 1

Yang dimaksudkan dengan tema 1 sebagai berikut.

- 1) Sebagian besar halaman pagar dibongkar digantikan dengan pagar tanaman/dihijaukan
- 2) Jalur pedestrian sempit (berlebar  $\pm$  1 m) dengan pohon peneduh di tengahnya,
- 3) Permukaan jalur tinggi terhadap *entrance* dari jalan kehalaman gedung.
- 4) *Paving* permukaan jalur pedestrian dibongkar, diganti-kan dengan tutupan vegetasi.
- 5) Saluran drainase antara pagar halaman dan jalur pedestrian terbuka.

#### B. Contoh tema 1 - sublokasi 1A

Contoh tema 1 hanya terdapat pada sublokasi 1A yaitu pada depan tapak kantor Gedung Dinas Koperasi dan Usaha Mikro Menengah Kecil (DinkopUMMK) dan Kantor Badan Penanggulangan

Bencana Daerah (BPBD) - Pemadam Kebakaran (Damkar) di Jalan Yosodipuro (periksa pada gambar 4.3 dan 4.4).



**Gambar 4.3**  
Penghijauan pagar dan jalur pedestrian Gedung DinkopUMMK



**Gambar 4.4**  
Penghijauan pagar dan jalur pedestrian Gedung BPBD-Damkar

### 4.2.2. Tema 2 : pagar asli, jalur pedestrian hijau dan drainase terbuka

#### A. Kriteria tema 2

Tema 2 berkemiripan dengan tema 1 dalam aspek-aspek yang dimaksud dalam butir 2) - 5), sehingga perbedaannya adalah pada butir 1). Yaitu, pagar halaman tidak dibongkar masih dalam keadaan dan dengan bahan asli atau tidak digantikan dengan tanaman/tidak dihijaukan/sebagai pagar hijau

#### B. Contoh tema 2

##### 1) Tema 2 - sublokasi 1A

Contoh tema 2 di sini terdapat pada depan tapak gedung Koperasi Waris di seberang utara jalan kompleks Solo-Paragon (periksa gambar 4.5), depan tapak

rumah tinggal (gambar 4.6) dan deretan rumah-rumah tinggal dokter-dokter, termasuk dokter gigi (gambar 4.7)



**Gambar 4.5**

Penghijauan jalur pedestrian depan tapak gedung Koperasi Waris



**Gambar 4.6**

Penghijauan jalur pedestrian depan tapak rumah tinggal



**Gambar 4.7**

Penghijauan jalur pedestrian depan tapak rumah tinggal dokter gigi

## 2) Tema 2 - sublokasi 1B

Contoh tema 2 di sini terdapat pada sebelah utara Lapangan Kota Barat (periksa gambar 4.8), serta gedung fertilitas Sekar Moewardi, bangunan kelengkapan Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) dr Muwardi (gambar 4.9).



**Gambar 4.8**

Penghijauan pada jalur pedestrian sebelah utara Lapangan Kota Barat



**Gambar 4.9**

Penghijauan pada jalur pedestrian di depan gedung fertilitas Sekar Moewardi

## 3) Tema 2 - sublokasi 2A

Contoh tema 2 di sini, sebagaimana terdapat pada tapak sebuah rumah tinggal di sebelah timur Apotik Kencana (gambar 4.10) dan tapak rumah tinggal lainnya di sebelah timurnya (gambar 4.11)



**Gambar 4.10**

Penanganan di tapak sebuah rumah tinggal di sebelah timur Apotik Kencana



**Gambar 4.11**

Penanganan di tapak sebuah rumah tinggal di sebelah timur Apotik Kencana

## 4) Tema 2 - sublokasi 2B

Untuk contoh tema 2 di sini, sebagaimana terdapat pada tapak sebuah rumah tinggal dengan tempat usaha UD. Subur (gambar 4.12a dan 4.12b)



**Gambar 4.12a**  
Tampak depan rumah tinggal dan tempat usaha UD. Subur



**Gambar 4.12b**  
Penanganan di tapak rumah tinggal tempat usaha UD. Subur

**5) Tema 2 - sublokasi 3A**

Untuk contoh tema 2 di sini, antara lain didepan tapak rumah tinggal dengan tempat usaha CV Jajadi (gambar 4.13)



**Gambar 4.13**  
Penanganan di depan tapak rumah tinggal dan mantan tempat usaha CV. Jajadi

**6) Tema 2 - sublokasi 3B**

Pada sublokasi 3B untuk contoh tema 2, antara lain didepan tapak rumah tinggal dengan tempat usaha CV Jajadi (gambar 4.14)



**Gambar 4.14**  
Penanganan di depan tapak rumah tinggal Jl. Yosodipuro

**4.2.3. Tema 3 : pagar asli, jalur pedestrian hijau, drainase terbuka dan berhalte bus**

**A. Kriteria tema 3**

Tema 3 berkemiripan dengan tema 2 dengan pengecualian pagar halaman masih asli, tidak digantikan menjadi pagar hijau, ditambah aspek ke 6) yaitu adanya aspek lain di salah satu sisi depan tapak, berhalte bus

**B. Contoh tema 3**

**1) Tema 3 - sublokasi 1B**

Contoh tema 3 berhalte bus, antara lain pada sisi barat kompleks Solo Paragon (gambar 4.15)



**Gambar 4.15**  
Penghijauan pada jalur pedestrian sebelah barat tapak Solo Paragon yang berhalte bus

**2) Tema 3 - sublokasi 2A**

Contoh tema 3 berhalte bus di sublokasi 2A antara lain depan tapak rumah tinggal di sebelah timur jauh Apotik Kencana yang berpagar bambu (gambar 4.16) dan SDN Yosodipuro (gambar 4.17).



**Gambar 4.16**  
Penanganan di tapak rumah tinggal di sebelah timur Apotik Kencana berpagar bambu.



**Gambar 4.17**  
Penghijauan pada jalur pedestrian SDN Yosodipuro

### 3) Tema 3 - sublokasi 2B

Contoh tema 3 berhalte bus di sublokasi 2B antara lain depan tapak rumah tinggal di sebelah selatan timur tempat usaha karaoke (gambar 4.18) dan depan tapak SMA Muhammadiyah 2 (gambar 4.19)



**Gambar 4.18**

Penanganan di depan tapak rumah tinggal di sublokasi 2B yang berhalte bus.



**Gambar 4.19**

Penanganan di depan tapak SMA Muhammadiyah 2 yang berhalte bus.

### 4) Tema 3 - sublokasi 3B

Contoh tema 3 berhalte bus di sublokasi 3A antara lain depan tapak rumah tinggal di sebelah selatan jalan Yosodipuro (gambar 4.20)



**Gambar 4.20**

Penanganan di depan tapak rumah tinggal di sublokasi 3A yang berhalte bus.

#### 4.2.4 Tema 4 : pagar asli, jalur pedestrian hijau, drainase ditutup untuk penghijauan

##### A. Kriteria tema 4

Tema 4 memiliki kemiripan dengan tema 2 yaitu pagar halaman tidak dibongkar masih dalam keadaan dan dengan bahan asli atau tidak dihijaukan

(tidak digantikan dengan tanaman /pagar hijau), namun memiliki perbedaan pada kriteria 2) yakni saluran drainasenya tertutup untuk penghijauan.

##### B. Contoh tema 4

###### 1) Tema 4 sublokasi 1A

Contoh tema 4, antara lain pada depan tapak Kantor Pemadam Kebakaran sisi barat (gambar 4.21)



**Gambar 4.21**

Penghijauan pada jalur pedestrian sebelah barat depan tapak gedung Pemadam Kebakaran

###### 2) Tema 4 sublokasi 1B

Contoh tema 4, antara lain di depan tapak klinik fertilitas RS Sekar Muwardi (gambar 4.22)



**Gambar 4.22**

Penghijauan di depan tapak klinik fertilitas RS Sekar Muwardi

###### 3) Tema 4 sublokasi 2B

Contoh tema 4, antara lain di depan tapak rumah tinggal di sebelah selatan Jl. Yosodipuro di sudut tenggara perempatan Solo-Paragon (gambar 4.23) dan rumah tinggal (gambar 4.24)



**Gambar 4.23**

Penghijauan di sudut tenggara perempatan Solo-Paragon



**Gambar 4.24**

Penghijauan di depan tapak rumah tinggal Jl. Yosodipuro

#### 4) Tema 4 sublokasi 3B

Contoh tema 4, antara lain di depan tapak rumah tinggal Jl. Yosodipuro (gambar 4.25)



**Gambar 4.25**

Penghijauan saluran yang ditutup di depan tapak rumah tinggal Jl. Yosodipuro

#### 4.2.5. Tema 5 : pagar asli, jalur pedestrian hijau dan drainase ditutup pengerasan

##### A. Kriteria tema 5a

Tema 5 terdiri dari 5a dan 5b. Tema 5a: saluran drainase-nya tertutup bukan untuk penghijauan, melainkan untuk pengerasan jalur pedestrian alternatif yang sempit. Tema 5b) ataupun untuk parkir kendaraan roda dua.

##### B.1 Contoh tema 5a

#### 1) Tema 5a sublokasi 1B

Contoh tema 5a, antara lain di depan tapak rumah tinggal Jl. Yosodipuro (gambar 4.26)



**Gambar 4.26**

Saluran ditutup beton untuk alternative jalur pedestrian sempit

#### 2) Tema 5a sublokasi 2B

Contoh tema 5a, antara lain di depan tapak rumah tinggal Jl. Yosodipuro gambar 4.27 dan gambar 4.28, serta di depan tapak SMA Muhammadiyah 2 (gambar 4.29)



**Gambar 4.27**

Saluran tertutup beton untuk jalur pedestrian alternatif



**Gambar 4.28**

Saluran tertutup beton untuk jalur pedestrian alternatif



**Gambar 4.29**

Saluran tertutup beton untuk jalur pedestrian sempit alternatif

#### 3) Tema 5a sublokasi 3A

Contoh tema 5a, antara lain di depan tapak rumah tinggal J. Yosodipuro (gambar 4.30)



**Gambar 4.30**

Saluran tertutup beton untuk jalur pedestrian alternatif

#### 4) Tema 5a sublokasi 3B

Contoh tema 5a, antara lain di depan tapak gedung Pertemuan Sriwijaya (gambar 4.31) dan di depan tapak rumah tinggal Jl. Yosodipuro (gambar 4.32)



**Gambar 4.31**

Saluran tertutup beton untuk jalur pedestrian alternatif



**Gambar 4.32**

Saluran tertutup beton untuk jalur pedestrian alternatif

#### B.2 Contoh tema 5b

##### 1) Tema 5b sublokasi 2A

Contoh tema 5b, antara lain di depan tapak rumah tinggal Jl. Yosodipuro (gambar 4.38)



**Gambar 4.38**

Saluran tertutup beton untuk parkir kendaraan sempit

##### 2) Tema 5b sublokasi 2B

Contoh tema 5b, antara lain di depan tapak kantor Bringin Life J. Yosodipuro (gambar 4.39)



**Gambar 4.39**

Saluran tertutup beton untuk alternative jalur pedestrian

#### 4.2.6. Tema 6: pagar asli dengan jalur pedestrian dan drainase ditutup pengerasan untuk parkir

##### A. Kriteria tema 6

Tema ini terdiri dari tema 6a, 6b dan 6c. Tema 6a: jalur pedestrian dan drainase ditutup pengerasan untuk parkir kendaraan pengunjung dan berhalte bus. Tema 6b: jalur pedestrian dan drainase ditutup pengerasan untuk kendaraan pengunjung. Tema 6c. jalur pedestrian dan drainase ditutup pengerasan untuk kios pedagang kaki lima (PKL)

##### B.1 Contoh tema 6a

###### 1) Tema 6a sublokasi 1A

Contoh tema 6a, antara lain di depan tapak Apotik Bunda (gambar 4.40)



**Gambar 4.40**

Saluran tertutup beton di depan tapak Apotik Bunda berhalte bus

###### 2) Tema 6a sublokasi 3A

Contoh tema 6a, antara lain di depan Mesjid Al-Firdaus (gambar 4.41)



**Gambar 4.41**

Saluran tertutup beton di depan tapak Mesjid berhalte bus

## B.2 Contoh tema 6b

### 1) Tema 6b sublokasi 1B

Contoh tema 6b, antara lain di depan tapak rumah toko di sebelah barat Solo (gambar 4.42)



**Gambar 4.42**

Saluran tertutup beton untuk parkir di depan tapak rumah-rumah toko

### 2) Tema 6b sublokasi 3A

Contoh tema 6b, antara lain di depan tapak toko roti Tsabita Jl. Yosodipuro (gambar 4.43)



**Gambar 4.43 Saluran dan drainase ditutup beton untuk parkir mobil pengunjung**

### 3) Tema 6b sublokasi 3B

Contoh tema 6b, antara lain di depan kios pengiriman barang ke luar kota (gambar 4.44)



**Gambar 4.44**

Saluran dan drainase ditutup beton untuk parkir mobil pengunjung

## B.3 Contoh tema 6c

### 1) Tema 6c sublokasi 2A

Contoh tema 6c, antara lain di depan tapak Apotik Kencana Jl. Yosodipuro (gambar 4.45)



**Gambar 4.45**

Saluran tertutup beton untuk parkir di depan tapak rumah tinggal

### 2) Tema 6c sublokasi 2B

Contoh tema 6c, antara lain di depan tapak rumah tinggal Jl. Yosodipuro (gambar 4.46)



**Gambar 4.46**

Saluran tertutup beton untuk kios PKL

### 3) Tema 6c sublokasi 3A

Contoh tema 6c, antara lain di sebelah barat batas timur lokasi studi (gambar 4.47)



**Gambar 4.47**

Saluran dan drainase ditutup beton untuk kios PKL

### 4) Tema 6c sublokasi 3B

Contoh tema 6b, antara lain di sebelah barat batas timur lokasi studi (batas timur bagian utara: ruang terbuka) (gambar 4.48)



**Gambar 4.48**

Saluran dan drainase ditutup beton untuk kios PKL di depan tapak rumah tinggal

#### **4.3.3. Kekeliruan Persepsi dan Upaya Penghentannya**

Kekeliruan persepsi atas terwujudnya hasil pelaksanaan P2KH dalam hal ini terkait penambahan luasan tutupan vegetasi yang intinya berupa penutupan RTNH sebagaimana pada jalur pedestrian pada lokasi studi, secara faktual tidak menimbulkan hasil yang sama namun beragam, sebagaimana tema-tema yang timbul dan terlihat dalam pembahasan. Hemat penulis kekeliruan di atas diduga diakibatkan oleh kurang pemahaman pimpinan tertinggi P2KH di Surakarta serta pembinaannya pada para pemegang keputusan dari dinas-dinas terkait yang tidak dilatarbelakangi pemahaman yang benar bahwa jalur pedestrian merupakan RTNH yang tidak boleh ditutup vegetasi, agar hak warga pejalan kaki dari kota tetap terjamin. turbinlakwas. Setelah tahap pelaksanaan serta pengawasanpun tidak ada yang menyadarkan akan kekeliruan di atas, sehingga kekeliruan itupun terjadi pada tahap binlakwas.

Penyebab kekeliruan dalam hal ini penulis duga terkait dengan hal-hal yang telah diduga menjadi kendala dalam pelaksanaan program sebagaimana diungkap-kan dalam Buletin Tata Ruang (2012), yang disingkat sebagai turbinlakwas dan sosial, tata ruang, lingkungan serta spasial.

Berdasarkan uraian di atas, penyebab kekeliruan persepsi yang ternyata mirip dengan aspek-aspek kendala yang dimaksudkan dalam Buletin Tata Ruang (2014) dimaksud, diuraikan secara rinci sebagai berikut.

- a. Peraturan; secara logika dan factual tidak terdapat kesalahan. Pembinaan dari pimpinan tertinggi program (Walikota) kepada para pemegang keputusan dari pimpinan dinas-dinas terkait, tidak dilatarbelakangi pemahaman yang benar atas jalur pedestrian yang adalah RTNH, sehingga tidak boleh diperlakukan sebagai RTH. Demikian juga pembinaan dari pemegang keputusan atau pimpinan dari dinas-dinas terkait kepada para pelaksana masing-masing.
- b. Dengan tidak adanya pemahaman yang benar atas sasaran program dalam pembinaan dan pelaksanaan serta sejauh pengetahuan penulis tidak adanya upaya dari warga kota, *stakeholder* ataupun pihak lain dari luar Surakarta, untuk menyadarkan hal ini secara legal dan formal melalui pertemuan-pertemuan bersama mereka ataupun melalui media social publik, maka pengawasanpun (formal: pihak legislatif dan non-formal *stakeholder*), disesalkan tidak terjadi upaya penyadaran akan kekeliruan persepsi ini.

Sosial; dikatakan bahwa (Ernawi, 2012) partisipasi masyarakat kurang maksimal. Terkait hal ini, sebenarnya pada suatu kesempatan formal penulis bertemu dengan pimpinan tertinggi program (Walikota Surakarta Bapak FX. Hadi Rudyatmo) pada seminar tentang Revitalisasi Beteng Vastenburg Surakarta pada bulan Oktober 2014 di Fakultas Satra dan Seni Rupa Universitas Sebelas Maret (UNS) Surakarta, beliau sebagai narasumber utama dari pihak birokrat. Saat itu, hal tentang kekeliruan persepsi tentang RTNH menjadi RTH ini penulis sampaikan kepada beliau. Saat itu dijawab bahwa “sudah dilaksanakan pembenahan di berbagai tempat yang akan segera terlihat, namun setengah tahun kemudian belum terlihat. Sepanjang pengetahuan penulis,

pernyataan semacam keluhan ataupun protes di atas sepanjang pengetahuan penulis tidak dilakukan secara terkoordinasi serentak di berbagai media sosial sebagaimana sering dilakukan oleh publik di era teknologi informasi saat ini. Diduga dengan tidak adanya keluhan *stakeholder* secara serentak, sehingga kekeliruan persepsi itu masih berjalan lama. Baru pada paruh waktu tengah tahun kedua tahun 2015, terjadi sedikit perubahan. Yaitu perubahan jalur pedestrian yang dihijaukan di depan tapak Kantor Dinkop-UMMK, penghijauan pada sebagian jalur pedestrian/RTNHnya dipulihkan dengan membuat pavingisasi pada jalur pedestrian yang semula dihijaukan. Itupun baru pada sudut barat dan barat daya tapak kantor itu, yang merupakan sudut timur laut batas barat lokasi studi pertigaan antara Jalan Yosodipuro dengan Jalan dr Muwardi (periksa gambar 4.37). Hal semacam juga terjadi di luar lokasi studi, antara lain pada SMK Negeri 6 jalan Adisucipto. Yaitu pada sebagian sudut timur dan sebagian sudut selatan tapak, atau pada sudut barat laut tepi jalur lambat di depan tapaknya (gambar 4.38)



**Gambar 4.37**

Pavingisasi kembali di depan tapak Kantor DinKopUMMK



**Gambar 4.38**

Pavingisasi kembali di depan tapak SMK Negeri 6 Surakarta

Namun pemulihan jalur pedestrian yang ada, baru terdapat dalam satu sublokasi di antara enam sublokasi studi, itupun sampai dengan akhir penelitian ini tidak terlihat dilanjutkan lagi.

- c. Lingkungan; dari aspek ini, terlihat, kurang adanya pemahaman aspek-aspek fisik kota yang harus dihindarkan, sehingga menimbulkan ketidakseimbangan perubahan yakni hilangnya RTNH karena pada lokasi studi karena dijadikan RTH. Dalam lingkungan binaan/arsitekural, menyebabkan hilangnya salah satu unsur perancangan fisik kota Surakarta: jalur pedestrian khususnya pada lokasi studi. Hal ini sangat mengganggu kenyamanan pengguna, karena kehilangan haknya dalam berjalan kaki melalui jalur pedestrian menuju ke tempat yang dituju. Dengan demikian lingkungan fisiknya menjadi tidak kondusif.
- d. Tata kelola; dalam pengelolaan proyek, terlihat bahwa masing-masing unsur: pembinaan, pelaksanaan maupun pengawasan, tidak berjalan dengan seharusnya dalam aspek sasaran program penghijauan. Diduga kurang ada upaya untuk mencari masukan dari stakeholder kota dalam hal terkait sasaran program penghijauan.
- e. Spasial; kurangnya contoh praktik pentingnya jalur pedestrian di setiap jalan raya, hemat penulis menyebabkan seolah jalur pedestrian bukan aspek spasial penting, yang menyebabkan ketidakseimbangan secara spasial.

## 5. KESIMPULAN

Kesimpulan dari pembahasan di atas sebagai berikut.

- a. Wujud kekeliruan persepsi dalam perwujudan penghijauan di penggal jalan Yosodipuro Surakarta, khususnya lokasi studi intinya adalah penghijauan yang salah sasaran, berupa penghijauan bagi jalur pedestrian yang sebenarnya adalah ruang terbuka non hijau (RTH)

- b. Beberapa kekeliruan dimaksud, secara faktual beragam dalam enam kelompok tema, dengan dua buah subtema dalam tema 5 dan tiga buah subtema tema pada tema 6, yang kesemuanya menghilangkan jalur asli pedestriannya.
- 1) Satu tema paling kental dalam penghijauan, adalah tema 1: pagar dan jalur pedestrian sempit (lebar  $\pm$  1m berpohon di tengah) dan berpermukaan tinggi terhadap entrance ke gedung dibongkar untuk dihijaukan, saluran drainase terbuka, terdapat pada sublokasi 1A.
  - 2) Tema yang cukup kental penghijauannya karena saluran drainasenya ditutup untuk penghijauan adalah tema 4 (sublokasi 1A, 1B, 2B dan 3B)
  - 3) Tema yang terbanyak karena ada pada setiap lokasi adalah tema 2, yang tetap menghijaukan jalur pedestrian namun pagar halaman tetap asli tidak dihijaukan adalah tema 2.
  - 4) Terdapat pula satu tema, yaitu tema 5a yang memberikan jalur pedestrian alternatif hasil dari penutupan saluran drainase antara pagar asli dan jalur pedestrian pengerasan beton. Tema ini terdapat pada empat sublokasi, yaitu 1B, 2B, 3a dan 3B.
  - 5) Terdapat dua buah tema yang terkait dengan adanya perlengkapan jalan berupa halte bus; berjumlah delapan buah pada seluruh lokasi studi. Yakni sebuah masing-masing pada sublokasi 1A, 1B, 3A dan 3B, dan dua buah masing-masing pada sublokasi 2A dan 2B. Perbedaan ke dua tema adalah tema 3 bersaluran drainase terbuka di belakang halte bus (sublokasi 1B, 2A, 2, 3B) dan tema 6a yang bersaluran drainase tertutup di belakang halte bus (sublokasi 1A dan 3A).
- 6) Tema-tema lain, terkait dengan saluran ditutup dan jalur pedestrian dengan pengerasan beton, terdapat lima tema. Yakni fungsinya diubah untuk parkir roda dua dengan jalur pedestrian dihijaukan, dan ditutup seluruhnya untuk kios PKL dan untuk kendaraan parkir pengunjung.
- c. Penyebab kekeliruan persepsi, terdapat dalam aspek-aspek berikut.
- 1) Pembinaan, pelaksanaan dan pengawasan, karena kekurang-cermatan akibat kekeliruan persepsi jalur pedestrian RTNH yang diperlakukan sebagai RTH.
  - 2) Sosial, kurang maksimalnya partisipasi masyarakat yang antara lain berupa keluhan pelanggaran secara terorganisir dalam media publik.
  - 3) Lingkungan; kurang adanya pemahaman aspek-aspek fisik kota yang harus dihijaukan, sehingga menimbulkan ketidakseimbangan perubahan yakni hilangnya RTNH karena pada lokasi studi karena dijadikan RTH.
  - 4) Tata kelola; masing-masing unsur: pembinaan, pelaksanaan maupun pengawasan, keliru persepsi dalam menetapkan sasaran RTH, dan diduga kurang ada upaya untuk mencari masukan dari stakeholder kota dalam hal terkait sasaran program penghijauan.
  - 5) Spasial; kurangnya contoh praktik pentingnya jalur pedestrian di setiap jalan raya, menyebabkan seolah jalur pedestrian bukan aspek spasial penting, yang menyebabkan ketidakseimbangan secara spasial.
6. Penghentian kekeliruan persepsi berupa pemulihan jalur pedestrian, baru terdapat dalam satu sublokasi di antara enam sublokasi studi, itupun sampai dengan akhir penelitian ini tidak terlihat dilanjutkan lagi.

## 7. DAFTAR PUSTAKA

- Broadbent, Geoffrey; Richard Bunt dan Charles Jencks., 1980. *Symbol, Sign in Achitecture*, penerbit John Wiley & Sons Ltd.
- Ernawi, Imam., 2012. *Buletin Tata Ruang*. Badan Koordinasi Penataan Ruang Nasional (2012). Edisi Januari-Februari 2012.
- Frankl, Paul., 1986. *Rinciples of Architectural History, The Four Phases of Architectural Style 1420-1900*, penerbit MIT Press., Cambridge, Massachuttes.
- Joga, Nirwana., 2013. *Gerakan Kota Hijau*. Penerbit PT. Gramedia Pusataka Utama, Yogyakarta.
- Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 08 tahun 2009 tentang *Bangunan*,
- Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Republik Indonesia Nomor 01 tahun 2012 tentang *Program Menuju Indonesia Hijau*
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 5 tahun 2008 Tentang *Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau*
- Presiden Republik Indonesia Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 Tentang *Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup*.
- Trancik, Roger., 1986. *Finding Lost Space. Theories uf Urban Design*. Penerbit Van Nostrand Reinhold, Australia.
- Shirvani, Hamid., 1985. *Urban Design Process*, Penerbit van Nostrand Reinhold.
- Undang-undang RI. No. 24 tahun 1992 tentang Penataan Ruang*, diperbanyak oleh DPU. Ciptakarya Dati I Sumbar.

### **Biodata Penulis:**

**Dwi Suci Sri Lestari**, alumni S-1 Jurusan Teknik Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro (FT. UNDIP) Semarang (1985), S-2 Teknik Arsitektur pada alur Sejarah dan Teori Arsitektur Program Pasca Sarjana Institut Teknologi Bandung (1994), dan pengajar Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Tunas Pembangunan (FT. UTP) Surakarta (1987- sekarang).