



DAMPAK PEMBANGUNAN *FLYOVER* MANAHAN SOLO DITINJAU DARI AKSESIBILITAS PENGGUNA JALAN

Datta Sagala Widya Prasongko¹, Suzanna Ratih Sari²

Program Studi Magister Arsitektur, Universitas Diponegoro Semarang

E-mail: dattasagala@gmail.com

Informasi Naskah:

Diterima:

23 Agustus 2019

Direvisi:

3 Oktober 2019

Disetujui terbit:

15 November 2019

Diterbitkan:

Cetak:

29 November 2019

Online

29 November 2019

Abstract: *The junction between the roads Jl. Adi Sucipto, Jl. MT Haryono, Jl. and Dr. Moewardi is one point of congestion that occurred in the city of Solo. The junction of these roads is the third in the area of education, sport, offices, commerce, and settlements, so that congestion can occur at any time. Solo City Government decided to build a flyover, which was given the name Flyover Manahan Solo, which connects the road to address the congestion problem that occurred. By using descriptive qualitative approach method, the author does observation and research on the impact posed Manahan Solo Flyover, in terms of how aksesibilitasnya against road users. Based on observation and the research that has been done, the results show that the road of third accessibility less well after compared with factors that affect accessibility, specifically time and distance.*

Keyword: *Impact, Manahan Solo Flyover, Accessibility of Road Users*

Abstrak: Persimpangan antara ruas Jl. Adi Sucipto, Jl. MT Haryono, dan Jl. Dr. Moewardi merupakan salah satu titik kemacetan yang terjadi di Kota Solo. Persimpangan ketiga ruas jalan tersebut berada di kawasan pendidikan, olah raga, perkantoran, perniagaan, dan permukiman, sehingga kemacetan bisa terjadi kapan pun. Pemerintah Kota Solo memutuskan untuk membangun sebuah jalan layang, yang diberi nama *Flyover* Manahan Solo, yang menghubungkan ketiga ruas jalan tersebut untuk mengatasi masalah kemacetan yang terjadi. Dengan menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif, penulis melakukan observasi dan penelitian terhadap dampak yang ditimbulkan *Flyover* Manahan Solo, ditinjau dari bagaimana aksesibilitasnya terhadap pengguna jalan. Berdasarkan observasi dan penelitian yang telah dilakukan, hasilnya menunjukkan bahwa aksesibilitas ketiga ruas jalan tersebut kurang baik setelah dikaitkan dengan faktor yang mempengaruhi aksesibilitas, yaitu waktu dan jarak tempuh.

Kata Kunci: *Dampak, Flyover Manahan Solo, Aksesibilitas Pengguna Jalan*

PENDAHULUAN

Kemacetan, merupakan salah satu masalah serius yang dihadapi kota-kota besar dan berkembang di Indonesia. Kemacetan dapat diartikan dengan terhambatnya arus lalu lintas jalan yang dapat disebabkan oleh banyak faktor.

Seperti halnya yang terjadi di Kota Surakarta, atau lebih akrab dikenal dengan sebutan Kota Solo. Belakangan ini, masyarakat, khususnya para pengguna jalan, mulai mengeluhkan banyaknya titik kemacetan yang terjadi di ruas-ruas jalan di Kota Solo. Salah satu yang menjadi titik kemacetan di Kota Solo adalah di area Manahan dan Kota Barat, tepatnya di persimpangan antara Jl. Adi Sucipto, Jl. MT Haryono, dan Jl. Dr. Moewardi.

Persimpangan antara ketiga ruas jalan tersebut merupakan kawasan permukiman, pendidikan, olah raga, perkantoran, dan perniagaan, sehingga pada waktu-waktu tertentu akan terjadi kemacetan akibat aktivitas yang ada. Selain itu, kemacetan ditimbulkan

karena pada pertemuan ketiga ruas jalan tersebut terdapat perlintasan kereta api dan terjadi penyempitan jalan di Jalan MT Haryono dan Jalan Dr. Moewardi apabila ditinjau dari arah Jalan Adi Sucipto.

Pemerintah Kota Solo dengan berbagai upaya mencoba untuk mengatasi kemacetan yang terjadi di persimpangan ketiga ruas jalan tersebut. Hingga pada akhirnya, diambil keputusan untuk membangun sebuah jalan layang (*flyover*) yang menghubungkan ketiga ruas jalan tersebut, yang dikenal dengan sebutan *Flyover* Manahan. Secara sederhana, jalan layang atau *flyover* dapat disebut sebagai sebuah model jembatan yang melintas di atas jalan (Allawy, 2018).

Seiring berjalannya waktu, secara tidak langsung akan muncul dampak yang ditimbulkan dari beroperasinya *flyover* tersebut. Untuk itu, penulis akan melakukan penelitian terhadap dampak yang ditimbulkan dari pembangunan *Flyover* Manahan

Solo, ditinjau dari aksesibilitasnya terhadap pengguna jalan.

TINJUAN PUSTAKA Jalan Layang (*Flyover*)

Jalan layang, sebagaimana yang tercantum dalam Permen PU Nomor 19 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan, dikategorikan sebagai bangunan pelengkap jalan yang berfungsi sebagai jalur lalu lintas. Menurut Allawy (2018), jalan layang atau *flyover* adalah sebuah model jembatan yang melintas di atas jalan, yang dibangun tidak sebidang dan melayang untuk menghindari kawasan yang terdapat permasalahan lalu lintas, seperti kemacetan, persimpangan, dan perlintasan kereta api, untuk meningkatkan keselamatan berlalu lintas dan lebih efisien.

Lebih lanjut, Allawy (2018) menyebutkan ada beberapa fungsi pembangunan jalan layang (*flyover*), yaitu sebagai berikut:

- Jalan layang (*flyover*) dibangun untuk mengatasi kemacetan yang terjadi di suatu kawasan yang sudah tidak dapat lagi diatasi dengan alat pemberi isyarat lalu lintas (Apill).
- Jalan layang (*flyover*) dapat meningkatkan efisiensi lalu lintas dan mengurangi risiko terjadinya kecelakaan pada kawasan yang terdapat perlintasan kereta api.
- Jalan layang (*flyover*) berfungsi sebagai sebuah struktur bangunan pelengkap jalan bebas hambatan dari permasalahan yang terjadi di persimpangan jalan, kawasan kumuh, dan rawa-rawa.

Flyover Manahan Solo

Flyover Manahan Solo adalah sebuah jalan layang pertama yang dibangun di Kota Solo yang berada di daerah Manahan, yang menghubungkan tiga ruas jalan, yaitu Jl. Adi Sucipto, Jl. MT Haryono, dan Jl. Dr. Moewardi. *Flyover* ini mulai beroperasi pada Januari 2019 lalu.

Aksesibilitas

Berdasarkan UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, aksesibilitas secara sederhana diartikan dengan kemudahan dalam pencapaian. Menurut Tamin (1997), aksesibilitas adalah sebuah ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai bagaimana suatu lokasi saling berinteraksi satu sama lain, dilihat dari mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi yang ada. Tamin (1997) juga menyebutkan bahwa aksesibilitas dapat dipengaruhi oleh dua faktor utama, yaitu waktu tempuh dan jarak. Waktu tempuh yang semakin singkat dan jarak yang semakin dekat akan membuat sebuah tempat atau kawasan mempunyai aksesibilitas yang baik.

METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Menurut Sugiyono (2012), metode deskriptif adalah sebuah metode penelitian yang

berfungsi untuk memberi gambaran umum suatu objek penelitian yang diteliti. Pada penelitian ini, yang menjadi objek penelitian adalah jalan layang (*flyover*) yang menghubungkan tiga ruas jalan yang ada di Kota Solo, yaitu Jalan Adi Sucipto, Jalan MT Haryono, dan Jalan Dr. Moewardi, dan beberapa ruas jalan lain yang berada di sekitar *Flyover* Manahan Solo.

Dalam penelitian ini hanya terdapat satu variabel (variabel tunggal), di mana variabel ini tidak menyoroti adanya suatu hubungan atau pengaruh. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik pengamatan atau observasi dan studi literatur. Observasi dilakukan untuk mengetahui bagaimana kondisi eksisting mengenai objek yang diteliti. Data yang diperoleh dari observasi lalu dianalisis sesuai dengan literatur dan teori yang didapatkan, untuk kemudian dicari bagaimana nilai dari aksesibilitas terhadap pengguna jalan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Setelah melakukan observasi dan pengamatan, ditemukan bentuk eksisting *Flyover* Manahan Solo sebagai berikut:



Gambar 1. Bentuk *Flyover* Manahan Solo

Berdasarkan Gambar 1 di atas, *flyover* tersebut bisa diakses melalui tiga ruas jalan utama, yaitu dari Jl. Adi Sucipto, Jl. MT Haryono, dan Jl. Dr. Moewardi. Ketika melintasi *flyover*, pengguna jalan dari arah Jl. Adi Sucipto dan Jl. MT Haryono diarahkan menuju ke Jl. Dr. Moewardi, sedangkan pengguna jalan dari arah Jl. Dr. Moewardi hanya bisa menuju ke Jl. Adi Sucipto. Untuk memperjelas mengenai akses dan arah *flyover* tersebut, bisa dilihat pada gambar berikut:



Gambar 2. Ilustrasi akses dan arah *Flyover* Manahan Solo

Dari ilustrasi di atas, dapat diketahui bahwa pada jalur *flyover* terdapat persimpangan atau pertemuan dari arah Jl. Adi Sucipto dan Jl. MT Haryono yang menuju ke arah Jl. Dr. Moewardi.

Hal lain yang ditemukan adalah adanya pembatas jalan berupa *water barrier* yang terpasang di Jl. Adi Sucipto dan Jl. Dr. Moewardi, sedangkan di Jl. MT Haryono dipasang pembatas berupa *road barrier*.



Gambar 3. *Water barrier* pada Jl. Adi Sucipto



Gambar 4. *Water barrier* pada Jl. Dr. Moewardi



Gambar 5. *Road barrier* pada Jl. MT Haryono

Pembatas jalan dipasang dimaksudkan agar tidak ada sirkulasi silang antara pengguna jalan, baik yang akan menuju atau dari arah *flyover*.

Sebelum *flyover* dibangun, pengguna jalan dari arah Jl. Adi Sucipto dan Jl. MT Haryono dapat langsung menuju ke Jl. Dr. Moewardi dengan melewati perlintasan kereta api, begitu juga sebaliknya, serta pengguna jalan dari arah Jl. Hasanudin yang akan menuju ke Jl. Adi Sucipto dan Jl. MT Haryono dan sebaliknya. Namun ketika *flyover* ini dibangun dan dioperasikan, pengguna jalan, termasuk pejalan kaki dan kendaraan tradisional, tidak bisa lagi melewati

perlintasan kereta api tersebut karena aksesnya sudah ditutup.



Gambar 6. Penutupan akses pengguna jalan yang akan melewati perlintasan kereta api

Beberapa ruas jalan lain yang berada di sekitar *flyover*, yaitu Jl. Hasanudin dan Jl. Samratulangi, masih bisa dilalui dan tidak terganggu dengan adanya *flyover* ini, karena di bawah *flyover* tersebut diberi terowongan yang bisa dilalui untuk menuju ke arah ruas jalan tersebut.



Gambar 7. Terowongan Jl. Hasanudin

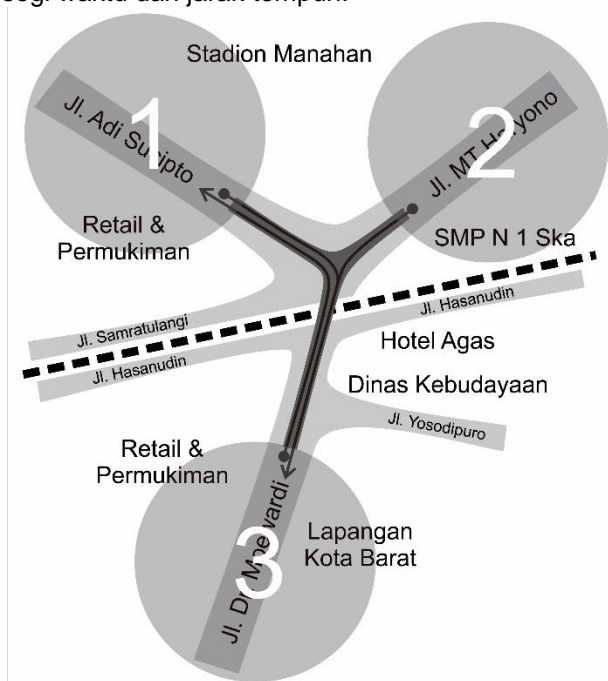


Gambar 8. Terowongan Jl. Samratulangi

Pembahasan

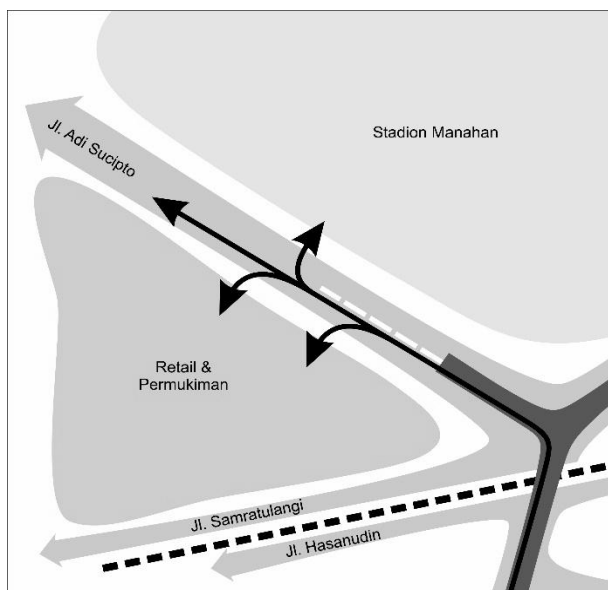
Setelah pemaparan hasil pengamatan di atas, selanjutnya hasil pengamatan tersebut akan dianalisis dan dibahas sesuai dengan topik pada penelitian ini, yaitu bagaimana dampak dari pembangunan *Flyover* Manahan Solo terhadap aksesibilitas pengguna jalan. Seperti yang telah dijelaskan pada tinjauan teori, yang dimaksud dengan aksesibilitas adalah kemudahan dalam

pencapaian menuju sebuah tempat, yang dilihat dari segi waktu dan jarak tempuh.



Gambar 9. Titik pengamatan

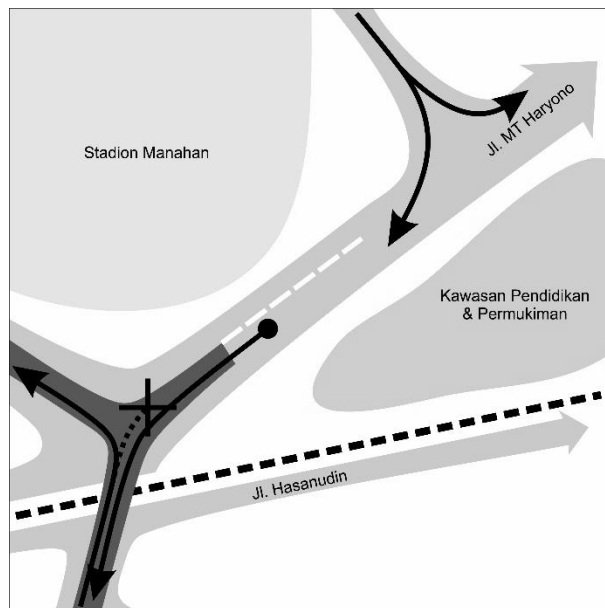
Ada tiga lokasi yang menjadi titik pengamatan, yaitu Jl. Adi Sucipto, Jl. MT Haryono, dan Jl. Dr. Moewardi, yang bersinggungan langsung dengan *flyover*.



Gambar 10. Ilustrasi aksesibilitas di Jl. Adi Sucipto

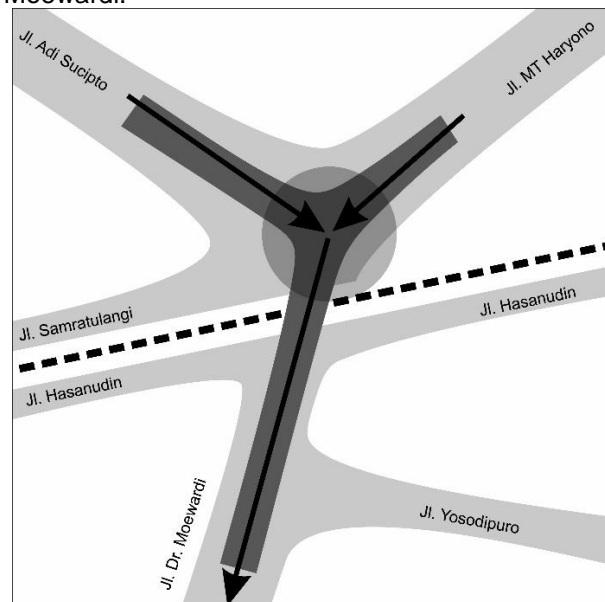
Seperti yang telah disebutkan, bahwa di Jl. Adi Sucipto ini terdapat pembatas jalan berupa *water barrier*, yang dipasang untuk menghindari terjadinya sirkulasi silang dan putar arah yang dilakukan pengguna jalan.

Pengguna jalan yang datang dari arah *flyover* dapat dengan mudah mencapai ke area retail dan permukiman yang berada di sebelah selatan Jl. Adi Sucipto. Pada bagian utara jalan terdapat Stadion Manahan, sehingga pengguna jalan harus sedikit memutar melewati *water barrier* untuk bisa mencapai tempat tersebut.



Gambar 11. Ilustrasi aksesibilitas di Jl. MT Haryono

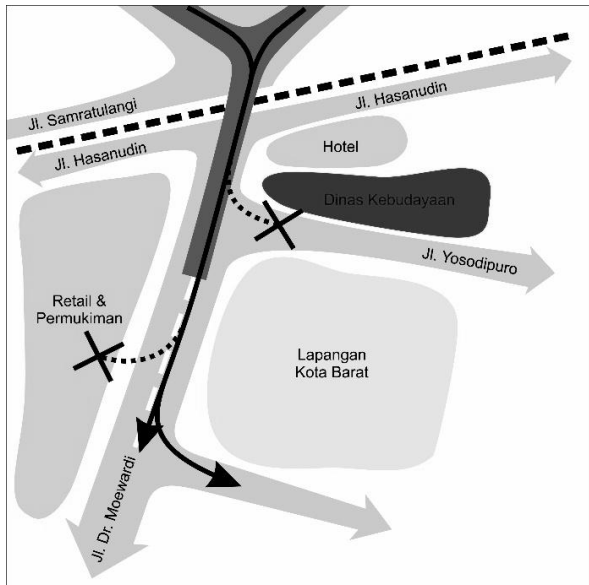
Pengguna jalan yang datang dari arah Jl. Dr. Moewardi tidak bisa secara langsung menuju ke tempat-tempat yang berada di sekitar Jl. MT Haryono, disebabkan *flyover* yang dibangun tidak menghubungkan kedua jalan tersebut. Sehingga para pengguna jalan yang datang dari arah Jl. Dr. Moewardi harus sedikit memutar melalui Jl. Adi Sucipto dan kemudian mencari alternatif jalan lain untuk bisa mencapai Jl. MT Haryono. Sebaliknya, pengguna jalan dari arah Jl. MT Haryono bisa menggunakan *flyover* untuk menuju ke arah Jl. Dr. Moewardi.



Gambar 12. Ilustrasi persimpangan jalur *flyover*

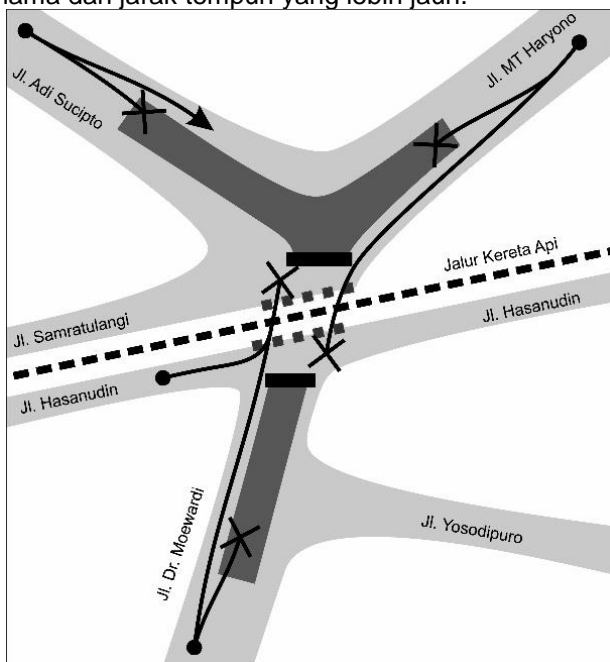
Perlu diketahui, bahwa pada jalur *flyover* terdapat pertemuan atau persimpangan dari arah Jl. Adi Sucipto dan Jl. MT Haryono, sehingga para pengguna jalan yang melintasi area tersebut harus lebih berhati-hati dan memperhatikan rambu lalu lintas yang ada untuk menghindari kecelakaan. Di samping itu, persimpangan di *flyover* tersebut juga dapat menimbulkan potensi kemacetan pada waktu-waktu tertentu ketika banyak pengguna jalan yang melintasinya. Hal ini tentu akan menghambat

aksesibilitas pengguna jalan yang akan menuju ke arah Jl. Dr. Moewardi.



Gambar 13. Ilustrasi aksesibilitas di Jl. Dr. Moewardi

Sama halnya dengan Jl. Adi Sucipto, di Jl. Dr. Moewardi ini juga terdapat pembatas jalan berupa *water barrier*. Pemasangan *water barrier* tersebut dirasa kurang tepat, karena akan membuat pengguna jalan, terutama warga sekitar, yang datang dari arah *flyover* tidak dapat langsung belok ke area retail dan permukiman yang ada di sebelah barat Jl. Dr. Moewardi. Selain itu, pengguna jalan juga tidak bisa lagi belok ke arah timur menuju ke arah Jl. Yosodipuro, karena akses menuju ke arah Jl. Yosodipuro sudah terhalangi oleh *flyover*. Oleh karena itu, para pengguna jalan diharuskan mencari alternatif jalan lain untuk menuju ke tempat tersebut, dan hal ini tentu akan memakan waktu tempuh lebih lama dan jarak tempuh yang lebih jauh.



Gambar 14. Ilustrasi akses pejalan kaki dan pengguna transportasi tradisional

Pembangunan *Flyover* Manahan juga berdampak pada pengguna jalan lain, seperti pejalan kaki dan

pengguna transportasi tradisional. *Flyover* tidak direncanakan untuk bisa dilalui oleh semua pengguna jalan. Perlintasan kereta api di bawah *flyover*, yang sebelumnya dapat dilalui sebelum *flyover* dibangun, juga telah ditutup oleh pagar, sehingga kini tidak dapat dilalui oleh kendaraan. Hal tersebut akan mengganggu aksesibilitas pejalan kaki dan pengguna transportasi tradisional, seperti sepeda dan becak, dari arah Jl. Adi Sucipto dan Jl. MT Haryono yang hendak menuju ke Jl. Dr. Moewardi dan sebaliknya, sehingga mengharuskan mereka memutar mencari alternatif jalan lain agar bisa mencapai tempat yang mereka tuju.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dijelaskan, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa aksesibilitas ketiga ruas jalan yang berhubungan dengan *Flyover* Manahan Solo kurang baik, dengan alasan sebagai berikut:

- Ruas Jl. Adi Sucipto memiliki aksesibilitas yang baik. Alasannya, bangunan dan fasilitas umum yang berada di sekitar Jl. Adi Sucipto dapat dicapai dengan mudah oleh pengguna jalan yang datang dari arah *flyover*. Pengguna jalan dapat langsung mencapai tempat-tempat tersebut tanpa harus mencari alternatif jalur lain.
- Ruas Jl. MT Haryono memiliki aksesibilitas kurang baik, karena pengguna jalan yang melintasi *flyover* dari arah Jl. Dr. Moewardi tidak dapat langsung menuju ke Jl. MT Haryono dan harus mencari alternatif jalur lain untuk bisa menuju ke bangunan dan fasilitas umum yang berada di jalan tersebut.
- Ruas Jl. Dr. Moewardi memiliki aksesibilitas yang kurang baik, karena pengguna jalan yang melintasi *flyover* dari arah Jl. Adi Sucipto dan Jl. MT Haryono tidak dapat langsung mengakses bangunan dan fasilitas umum yang berada di sebelah barat jalan tersebut karena terpasang pembatas jalan berupa *water barrier*, sehingga pengguna jalan harus mencari alternatif jalur lain untuk bisa mencapai bangunan dan fasilitas umum yang berada di sebelah barat Jl. Dr. Moewardi.
- Aksesibilitas pada jalur *flyover* dapat terhambat karena ada pertemuan atau persimpangan dari arah Jl. Adi Sucipto dan Jl. MT Haryono.
- Pembangunan *flyover* kurang memperhatikan akses pengguna jalan lain, yaitu pejalan kaki dan pengguna sepeda dan becak.

Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka peneliti dapat memberi beberapa saran sebagai berikut:

- Ketika akan merancang dan membangun sebuah *flyover*, sebaiknya perlu dilakukan analisis lebih dalam mengenai aksesibilitas dari dan ke *flyover*.
- Desain *flyover* harus dipertimbangkan agar tidak menimbulkan potensi kemacetan lain, mengingat bahwa fungsi dari *flyover* sendiri adalah untuk mengatasi masalah lalu lintas terutama kemacetan.

- Akses bagi semua pengguna jalan juga harus dipertimbangkan, sehingga tidak ada satu pun pengguna jalan yang merasa dirugikan dengan adanya pembangunan *flyover* ini.
- Perlu dipertimbangkan bagaimana dampak yang ditimbulkan terhadap semua elemen masyarakat, seperti pengguna jalan, warga, pedagang, dan lain-lain yang ada di sekitar *flyover* setelah selesai dibangun dan dioperasikan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penelitian ini dapat terlaksana dan diselesaikan karena dukungan dan arahan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

- Ketua Program Studi Magister Arsitektur Universitas Diponegoro dan Dosen Mata Kuliah Metodologi Penelitian 2, Dr. Ir. Suzanna Ratih Sari, M.M., M.A.
- Seluruh jajaran dosen dan staf tata usaha Program Studi Magister Arsitektur Universitas Diponegoro.

DAFTAR PUSTAKA

- Allawy, M Farid. (2018). *Dampak Pembangunan Fly Over terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitar, Studi Deskriptif pada Fly Over Pahoman*. Skripsi Tidak Diterbitkan. Bandar Lampung: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 19 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan*. 2011. Jakarta: Menteri Pekerjaan Umum.
- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Pendidikan: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tamin, Ofyar Z. (1997). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi Edisi Kedua*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 38 tentang Jalan*. 2004. Jakarta: Usaha Nasional.