

# KUALITAS DAN KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN DI PENGGAJAL JALAN SLAMET RIYADI SURAKARTA

*by* Fildzati Nazala Damia

---

**Submission date:** 17-Jul-2020 05:53AM (UTC+0700)

**Submission ID:** 1358392438

**File name:** 11.\_162-170\_Fildzati-Fadhila\_Pedestrian\_SlametRiyadi.pdf (1.22M)

**Word count:** 4290

**Character count:** 26617

## KUALITAS DAN KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN DI PENGAL JALAN SLAMET RIYADI SURAKARTA

**Fildzati Nazala Damia**

Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik  
Universitas Muhammadiyah Surakarta  
e-mail: [fildzatinazala@gmail.com](mailto:fildzatinazala@gmail.com)

**Fadhilla Tri Nugrahaini**

Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik  
Universitas Muhammadiyah Surakarta  
e-mail: [ftn995@ums.ac.id](mailto:ftn995@ums.ac.id)

### ABSTRAK

Jalur pedestrian berfungsi sebagai salah satu fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas. Namun tak jarang dari sekian banyak jalur pedestrian yang tersebar di berbagai tempat, banyak yang memiliki kualitas tidak baik. Salah satu pedestrian terdapat di penggal Jalan Slamet Riyadi Surakarta, yaitu di kawasan dengan berbagai macam bangunan fungsi perekonomian. Kawasan ini berpotensi menjadi kawasan dengan pedestrian yang ramai oleh pengguna. Tujuan dari penelitian adalah untuk meninjau tingkat kenyamanan jalur pedestrian di Jalan Slamet Riyadi menurut pengguna, serta mengetahui kesesuaian jalur pedestrian berdasarkan fungsi dan standar menurut peraturan yang berlaku. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan teknik pengambilan data secara observasi dan kuesioner. Hasil penelitian menemukan terdapat bagian-bagian pedestrian yang secara kualitas tidak sesuai standar dan kelengkapan sarana penunjang yang berbeda-beda. Hal ini perlu mendapat perhatian untuk dilakukan perawatan sarana prasarana pedestrian agar dapat berfungsi sebagaimana mestinya.

**KATA KUNCI:** pedestrian, Kota Surakarta, kenyamanan, kualitas, sarana prasarana

### PENDAHULUAN

Pedestrian memiliki arti beragam. Kamus Besar Bahasa Indonesia menyatakan bahwa pedestrian berarti pejalan kaki. Pedestrian berasal dari kata *pedestres* yang berarti berjalan kaki (Dharmawan, 2004). Sedangkan, *Washington State Law* mendefinisikan pedestrian sebagai tiap orang yang dengan berjalan atau orang yang menggunakan kursi roda atau alat angkut yang didorong oleh tenaga manusia selain sepeda. Pedestrian dalam Kamus Penataan Ruang (2009), berarti area bagi pejalan kaki. Iswanto (2006) mengatakan pedestrian dalam konteks perkotaan biasanya mempunyai maksud sebagai ruang atau area khusus untuk pejalan kaki yang berfungsi sebagai sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya yang datang dari kendaraan bermotor.

Jalur pedestrian sebagai salah satu fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas sudah tersebar di berbagai sudut daerah terutama di pusat-pusat kota dengan bermacam desain. Salah satunya adalah trotoar yang biasa hanya berupa *paving block* warna abu-abu berukuran sama yang disusun sedemikian rupa di sisi-sisi jalan raya.

Sebagaimana fungsinya trotoar diperuntukkan bagi pejalan kaki dan menjadi hak pejalan kaki. Hal tersebut dinyatakan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 45 Ayat (1) serta Pasal 131 Ayat (1). Selain

3

itu, menurut Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Pasal 114, bahwa trotoar dapat digunakan untuk pesepeda bila tak ada jalur sepeda. Dengan begitu, secara sah trotoar adalah milik pejalan kaki dan pesepeda. Menurut *Institute for Transportation Development Policy* (ITDP) Indonesia, terdapat pembagian ruang pada trotoar atau pedestrian dengan masing-masing ruang memiliki fungsi tersendiri. *Institute for Transportation Development Policy* (ITDP) Indonesia membagi trotoar atau pedestrian menjadi lima bagian yaitu (1) muka bangunan, (2) ruang variasi, (3) ruang pejalan kaki, (4) jalur sepeda atau ruang *street furniture*, serta (5) area *buffer* dan zona utilitas. Area *buffer* merupakan tempat atau area yang difungsikan untuk meletakkan rambu lalu lintas, pohon peneduh, tempat sampah, dan lain sebagainya. Sedangkan ruang variasi memungkinkan adanya kegiatan-kegiatan sosial maupun jasa tanpa mengganggu ruang jalan bagi pejalan kaki.

Selain hal-hal yang telah disebutkan di atas, jalur untuk pejalan kaki, atau yang bisa disebut pedestrian, memiliki ketentuan-ketentuan agar nyaman dan aman digunakan oleh pengguna, yaitu sebagai berikut:

#### 1. Ukuran

Ukuran atau dimensi jalur pedestrian adalah poin yang cukup penting karena menyangkut kapasitas pedestrian tersebut serta tingkat kenyamanan bagi

penggunanya. Hal-hal berkaitan dengan ukuran pedestrian diuraikan sebagai berikut:

- a. Kebutuhan ruang bagi pejalan kaki adalah 60 cm berdasarkan lebar bahu. Apabila posisi pejalan kaki bergoyang tanpa membawa barang, maka diberi penambahan selebar 15 cm sehingga jumlah kebutuhan ruang minimal bagi pejalan kaki adalah 75cm. Namun, berdasarkan Permen-PU Nomor 03/PRT/M/2014 lebar jalur pejalan kaki bergantung pada intensitas penggunaannya untuk perhitungan lebar yang efektif. Ukuran yang digunakan untuk memenuhi tingkat kenyamanan pelayanan yang diinginkan setidaknya mempunyai lebar 1.8 m hingga 3.0 m atau lebih. Sedangkan untuk kawasan pertokoan, lebar minimum yang dibutuhkan yaitu 2.0 m.
- b. Ruang pada jalur pedestrian di jalan lokal dan jalan kolektor adalah 1.2 m, sedangkan untuk jalan arteri adalah 1.8 m. Jika terdapat tempat pemberhentian dan halte bus, maka diberi ruang tambahan sebesar 1.5 m x 2.4 m.
- c. Jalur untuk pejalan kaki harus memiliki perbedaan ketinggian dengan jalan utama atau jalur kendaraan bermotor. Perbedaan tinggi maksimal antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor adalah 20 cm.

## 2. Kemiringan

Kemiringan jalur pejalan kaki berdasarkan Permen-PU Nomor 03/PRT/M/2014 antara lain adalah:

- a. Kemiringan memanjang dengan kriteria yang ditentukan berdasarkan kemampuan berjalan kaki dan tujuan desain
- b. Kemiringan melintang dengan kriteria yang ditentukan berdasarkan kebutuhan untuk drainase serta bahan yang digunakan pada jalur pejalan kaki.

Kemiringan maksimal pada kemiringan memanjang adalah sebesar 8% dan disediakan bagian yang mendatar dengan panjang minimal 1.2 m pada tiap jarak maksimal 9 m. Sedangkan kemiringan minimal pada kemiringan melintang sebesar 2% serta kemiringan maksimalnya sebesar 4%. Bila kondisi tidak memungkinkan untuk menyediakan kemiringan memanjang, kemiringan yang dimaksudkan dapat digantikan dengan penyediaan anak tangga.

## 3. Sarana Penunjang

Diperlukan sarana-sarana tambahan demi meningkatkan kenyamanan serta memfasilitasi kebutuhan pengguna pedestrian. Pedestrian harus mempertimbangkan bagian atau area khusus untuk menempatkan elemen tambahan seperti hidran air, telepon umum, dan perabot jalan. Adapun perabot jalan diantaranya yaitu bangku, lampu, dan tempat sampah. Menukil Permen-PU Nomor 03/PRT/M/2014,

terdapat standar yang dapat digunakan untuk menunjang pedestrian, antara lain sebagai berikut:

- a. Adanya ruang terbuka hijau (RTH) yang ditempatkan pada jalur *amenitas* dengan lebar jalur kurang lebih 1.5 m. Bahan yang digunakan adalah tanaman peneduh. Jalur *amenitas* adalah jalur pendukung ruang pejalan kaki yang dapat dimanfaatkan untuk peletakan fasilitas ruang pejalan kaki.
- b. Lampu penerangan terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki atau di jalur *amenitas* dengan jarak antar lampu 10 m. Lampu penerangan mempunyai ketinggian maksimal 4 m.
- c. Tempat duduk atau bangku-bangku diberikan dan diletakkan di jalur *amenitas* dengan jarak antar tempat duduk yaitu 10 m. Tempat duduk memiliki dimensi lebar 0.4-0.5 m dan panjang 1.5 m.
- d. Bila diperlukan diberi pagar pengaman pada titik tertentu yang memerlukan perlindungan. Pagar pengaman memiliki tinggi 0.9 m.
- e. Tempat sampah diperlukan dan diletakkan pada jalur *amenitas* dengan jarak antar tempat sampah yaitu 20 m.
- f. Terdapat marka, perambuan, dan papan informasi yang terletak di jalur *amenitas*. Marka, perambuan dan papan informasi diberikan sesuai kebutuhan di kawasan tersebut.
- g. Halte/*shelter* bus dan lapak tunggu terletak di luar ruang bebas jalur pejalan kaki dengan jarak antar halte/*shelter* bus dan lapak tunggu pada radius 300 m dan pada titik potensial kawasan.

## 4. Unsur Kenyamanan

Terdapat unsur-unsur yang mempengaruhi kenyamanan suatu pedestrian. Unsur-unsur itu, menurut Utterman (dalam Santyo, dkk, 2011) adalah sebagai berikut:

- a. Sirkulasi.
- b. Aksesibilitas.
- c. Gaya alam dan iklim.
- d. Keamanan.
- e. Kebersihan.
- f. Keindahan.

Leya Cattleya pada artikelnya di Kompasiana tahun 2019, mengatakan bahwa berbagai studi tentang pembangunan area jalan kaki di kota besar di dunia memang menjanjikan kenyamanan bagi warganya. Ini tentu juga disertai situasi dan lingkungan keamanan sehingga warga tidak merasa takut dan malas berjalan kaki. Tak jarang dari sekian banyak jalur pedestrian yang tersebar di berbagai tempat tidak memiliki kualitas yang baik. Padahal salah satu fungsi jalur pedestrian adalah untuk menunjang aktivitas masyarakat di bidang ekonomi serta sosial.

Surakarta sebagai salah satu kota besar di Jawa Tengah memiliki jalur pedestrian di beberapa titik. Pedestrian-pedestrian tersebut diantaranya berada di ruas Jalan Diponegoro, Ngarsopuro; Jalan Jenderal Sudirman, Gladak; Jalan Kolonel Sutarto, Jebres dan Jalan Slamet Riyadi, Laweyan. Sesuai fungsi, pedestrian tersebut diperuntukkan bagi pejalan kaki normal maupun penyandang difabel. Pedestrian-pedestrian tersebut juga dimanfaatkan sebagai lokasi berjualan oleh PKL atau pedagang kaki lima serta tempat parkir sepeda maupun sepeda motor. Namun, saat ini pemerintah telah melakukan penertiban terutama pada ruas pedestrian di Jalan Slamet Riyadi sehingga kini jalur-jalur tersebut bebas dari PKL, dan menjadi lebih rapi, serta pejalan kaki lebih nyaman saat melaluinya. Sepanjang sisi jalur pedestrian di kota Surakarta, terutama pada Jalan Slamet Riyadi, terdapat berbagai bangunan perekonomian berupa ruko (rumah toko), pusat perbelanjaan, bank, restoran, butik batik, serta supermarket.

Objek penelitian ini adalah jalur pedestrian berupa trotoar di penggal Jalan Slamet Riyadi sepanjang kurang lebih 1700 m yang membentang dari persimpangan Es Krim Tentrem sampai Solo *Grand Mall*. Penelitian ini akan meninjau kondisi jalur pedestrian di penggal jalan tersebut berdasarkan standar dan kenyamanannya menurut persepsi pengguna. Pedestrian pada sepanjang ruas Jalan Slamet Riyadi ini dipilih sebagai objek karena ruas ini merupakan salah satu jalan utama di Surakarta yang cukup vital. Selain itu sebagai salah satu kawasan dengan berbagai macam bangunan penunjang perekonomian dan sosial yang tersedia, menjadikan penggal jalan tersebut berpotensi menjadi kawasan dengan pedestrian yang ramai oleh pengguna.

8

## METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Creswell (dalam Sakinah,dkk, 2018) mengatakan bahwa penelitian kualitatif merupakan pendekatan untuk membangun pernyataan pengetahuan yang berasal dari pengalaman individu dan nilai-nilai sosial, untuk membangun pola pengetahuan atau teori tertentu. Penelitian ini bertujuan untuk meninjau tingkat kenyamanan jalur pedestrian serta mengetahui kesesuaian jalur pedestrian berdasarkan standar pengguna dan fungsinya. Pengumpulan atau pengambilan data dilakukan dengan dua metode yaitu observasi dan survei kuesioner.

### Observasi atau pengamatan lapangan

Observasi di lapangan dilakukan untuk memperoleh data fisik di jalur pedestrian penggal Jalan Slamet Riyadi. Setelah pelaksanaan observasi akan

dilanjutkan dengan pengambilan data menggunakan cara survei wawancara maupun survei kuesioner terhadap beberapa responden.

### Survei wawancara dan survei kuesioner

Hasil pengamatan di lapangan ditujukan untuk memunculkan pertanyaan-pertanyaan yang nantinya digunakan untuk bahan survei berupa kuesioner. Hasil tersebut mencakup apa saja di jalur pedestrian yang mempengaruhi tingkat kenyamanan bagi pejalan kaki. Survei kuesioner terbagi menjadi pertanyaan tertutup dan terbuka. Pertanyaan-pertanyaan tertutup berupa pertanyaan mengenai umur dan domisili. Pertanyaan-pertanyaan terbuka berupa pertanyaan mengenai segala hal yang berhubungan dengan kenyamanan dalam menggunakan pedestrian. Survei kuesioner menggunakan kuesioner *online*. Adapun target responden kuesioner ditentukan berdasarkan domisili serta umur.

### Tahap Penelitian

Tahap penelitian merupakan pemaparan rinci langkah-langkah yang telah diambil selama melakukan persiapan. Tahap penelitian mencakup persiapan, pelaksanaan, serta analisis data, meliputi:

1. Pengumpulan data berdasarkan acuan peraturan-peraturan mengenai pedestrian.
2. Observasi awal untuk memberikan gambaran dasar mengenai kondisi pedestrian.
3. Observasi lanjutan untuk mendapatkan data-data yang dibutuhkan untuk melengkapi laporan.
4. Menyusun pertanyaan-pertanyaan dan menyebarkan kuesioner untuk memperkuat data-data dalam laporan.
5. Melakukan pengolahan data.

### Peralatan Penelitian

Beberapa peralatan dibutuhkan untuk menunjang dan mendukung jalannya penelitian, yaitu untuk mengumpulkan data serta dokumentasi sebagai bukti hasil data. Peralatan yang dibutuhkan antara lain:

1. Meteran  
Meteran digunakan untuk mengukur lebar pedestrian, perbedaan ketinggian antara pedestrian dengan jalur kendaraan umum, tinggi pohon dan jarak antar pohon.
2. Kamera  
Kamera digunakan untuk mengambil gambar kondisi pedestrian serta sarana-sarana penunjangnya dan untuk mendokumentasikan hasil pengamatan observasi.
3. Alat tulis  
Alat tulis digunakan untuk mencatat data-data yang diperoleh, baik data hasil pengamatan maupun hasil wawancara.



## ANALISA DAN PEMBAHASAN

### Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah jalur pedestrian berupa trotoar di penggal Jalan Slamet Riyadi sepanjang kurang lebih 1700 m yang membentang dari persimpangan Singosaren (Es Krim Tentrem) sampai Solo Grand Mall. Lokasi penelitian dibagi menjadi 3 (tiga) segmen utama. Masing-masing segmen tersebut adalah:

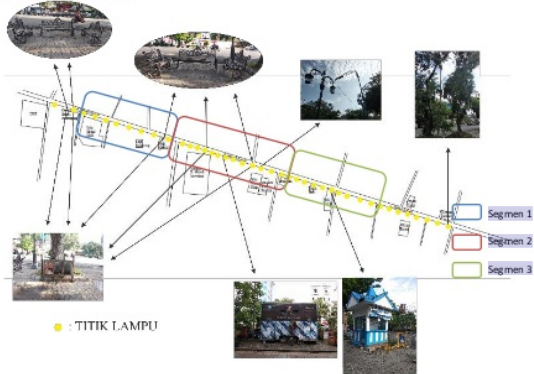
- Segmen 1 : Penumping (sisi Jl. Slamet Riyadi dari perempatan DKT hingga perempatan Stadion Sriwedari) dengan jarak  $\pm 550$  m.
- Segmen 2 : Sriwedari (sisi Jl. Slamet Riyadi dari perempatan Stadion Sriwedari hingga perempatan Sami Luwes Laweyan) dengan jarak  $\pm 700$  m.
- Segmen 3 : Singosaren (sisi Jl. Slamet Riyadi dari perempatan Sami Luwes Laweyan hingga perempatan Es Krim Tentrem) dengan jarak  $\pm 550$  m.



**Gambar 1.** Pembagian Segmen  
(sumber: Google Earth. Dokumentasi Penulis, 2019)

### Kondisi Fisik Pedestrian

Meski masih berada pada satu jalan yang sama, ketiga segmen memiliki kelengkapan fasilitas pendukung yang berbeda-beda serta kondisi pedestrian yang berbeda-beda.



**Gambar 2.** Titik Sarana Penunjang Pedestrian  
(sumber: Analisis Penulis, 2019)

### Segmen 1 Penumping

#### a. Pola Paving Block

Pedestrian pada segmen 1 memiliki *paving block* dengan corak belah ketupat dan garis-garis horizontal. Warna yang dipakai adalah warna merah, kuning, dan abu-abu (Gambar 3).

#### b. Kondisi Fisik Pedestrian

Secara keseluruhan, pedestrian pada segmen 1 memiliki kondisi yang cukup baik. Meski begitu, ada beberapa sisi dari segmen 1 yang memiliki permukaan bergelombang yang menyebabkan adanya genangan air yang muncul setelah hujan.

#### c. Kondisi Guiding Line

Kondisi pada sebagian *guiding line* cukup memprihatinkan dengan permukaannya yang bergelombang dan pecah-pecah. Hal ini akan membahayakan pengguna difabel yang melewati pedestrian (Gambar 4).

#### d. Fasilitas Pendukung

Bangku-bangku untuk duduk tersedia pada segmen 1 ini. Tak jauh dari bangku-bangku tersebut terdapat tempat sampah yang sayangnya tidak terbagi antara sampah organik dan anorganik. Tersedia pula lampu jalan dua arah yang dapat menerangi sisi pedestrian maupun sisi pinggir jalan raya.



**Gambar 3.** Pola Paving Block Segmen 1  
(sumber: Dokumentasi Penulis, 2019)



**Gambar 4.** Kondisi Guiding Line Segmen 1  
(sumber: Dokumentasi Penulis, 2019)



**Gambar 5.** Kondisi Fisik Bangku Segmen 1  
(sumber: Dokumentasi Penulis, 2019)

**Table 1.** Identifikasi Kondisi Pedestrian Segmen 1

Kondisi	Standar	Kondisi di Segmen	Kesesuaian
<b>Lebar Pedestrian</b>	Min. 1.8 m – 3.0 m	± 10 m	Sesuai
<b>Material Penutup</b>	Tidak licin	Menggunakan <i>paving block</i> bertekstur agak kasar.	Sesuai
<b>Kondisi Permukaan</b>	Datar, tidak bergelombang dan berlubang.	Relatif datar tanpa lubang	Sesuai
<b>Elemen Pedestrian</b>	Bangku (Jarak antar bangku 10 m)	Terdapat tiga titik bangku dengan kondisi cukup baik: a. Dua titik di depan Gereja Penumping b. Satu titik di depan Gedung Bank Mandiri	Kurang sesuai.
		Jarak antara titik Gereja Penumping dengan Bank Mandiri sekitar 500 m.	
	Tempat Sampah (Jarak antar tempat sampah 10 m)	Terdapat dua titik tempat sampah dengan kondisi rusak.	Kurang sesuai
		Jarak antara titik Gereja Penumping dengan Bank Mandiri sekitar 500 m	
	Lampu Jalan	Terdapat 11 titik lampu jalan	Sesuai
	Guiding Line	Terdapat <i>guiding line</i> sepanjang segmen 1	Sesuai

## Segmen 2 Sriwedari

### a. Pola *Paving Block*

Pedestrian pada segmen 2 memiliki *paving block* dengan corak mirip dengan *paving block* pada segmen 1 tapi dengan pemilihan warna yang berbeda, yaitu

belah ketupat dan garis-garis horizontal. Jika pada segmen 1 warna yang digunakan adalah warna merah, kuning, dan abu-abu maka pada segmen 2 digunakan *paving block* dengan warna biru, kuning, dan abu-abu.

### b. Kondisi Fisik Pedestrian

Secara keseluruhan, pedestrian pada segmen 2 memiliki kondisi yang cukup baik. Dibandingkan dengan kondisi di segmen 1, pedestrian pada segmen 2 lebih baik dan cenderung tidak memiliki bagian-bagian yang bergelombang sehingga nyaman bagi pengguna saat sedang berjalan-jalan.

### c. Kondisi *Guiding Line*

Kondisi pada *guiding line* cukup baik dengan bagian penanda masih terasa amat menonjol.

### d. Fasilitas Pendukung

Terdapat dua titik lokasi bangku pada pedestrian. Bangku-bangku yang tersedia pada segmen 2 memiliki bentuk yang sama dengan bangku-bangku pada segmen 1. Tepat di samping bangku juga terdapat tempat sampah dengan kondisi kurang terawat. Terdapat pula toilet umum *portable* yang memiliki dua bilik, satu bilik untuk laki-laki dan bilik lainnya untuk perempuan. Sayangnya kondisi toilet umum *portable* ini kurang bersih dengan beberapa bagian yang terlihat berkarat. Pada ujung segmen 2 terdapat pos polisi, yang saat peneliti melakukan observasi kondisinya kosong tanpa ada petugas yang berjaga. Pos polisi dalam keadaan cukup baik dengan beberapa kaca jendela mengalami kerusakan, daun pintu rusak dan spanduk sudah robek.



**Gambar 6.** Pola *Paving Block* Segmen 2  
(sumber: Dokumentasi Penulis, 2019)



**Gambar 7.** Kondisi Fisik *Guiding Line* Segmen 2  
(sumber: Dokumentasi Penulis, 2019)



**Gambar 8.** Kondisi Fisik Toilet Umum Segmen 2  
(sumber: Dokumentasi Penulis, 2019)

**Table 2.** Identifikasi Kondisi Pedestrian Segmen 2

Kondisi	Standar	Kondisi di Segmen	Kesesuaian
<b>Lebar Pedestrian</b>	Min. 1.8 m – 3.0 m	± 10 m	Sesuai
<b>Material Penutup</b>	Tidak licin	Menggunakan <i>paving block</i> bertekstur agak kasar.	Sesuai
<b>Kondisi Permukaan</b>	Datar, tidak bergelombang dan berlubang.	Relatif datar tanpa lubang	Sesuai
<b>Elemen Pedestrian</b>	Bangku (Jarak antar titik bangku 10 m)	Terdapat dua titik bangku dengan kondisi cukup baik: a. Satu titik di seberang MAN 2 b. Satu titik di depan Grha Wisata Niaga	Kurang sesuai
		Jarak antar titik sekitar 275 m.	
	Tempat Sampah (Jarak antar titik bangku 10 m)	Terdapat dua titik tempat sampah dengan kondisi rusak.	Kurang sesuai
		Jarak antar titik sekitar 275 m.	
	Lampu Jalan	Terdapat 19 titik lampu jalan	Sesuai
	<i>Guiding Line</i>	Terdapat <i>guiding line</i> sepanjang segmen 2	Sesuai
Toilet Umum		Terdapat di dekat Taman Sriwedari (Seberang The Jagongan), kurang terawat.	Kurang sesuai
Pos Polisi		Terdapat persimpangan dekat dengan Sami Luwes, kurang terawat.	Sesuai

### Segmen 3 Singosaren

#### a. Pola *Paving Block*

Pola pedestrian pada segmen 3 terbagi menjadi 2 segmen dengan masing-masing segmen memiliki perbedaan pola yang mencolok. Segmen pertama cenderung tidak memiliki pola. *Paving block* yang digunakan hanya berwarna abu-abu. Segmen kedua memiliki pola yang mirip dengan pola *paving block* pada segmen 1 Penumping dan segmen 2 Sriwedari, dengan pilihan warna berupa hijau, kuning, dan abu-abu.

#### b. Kondisi Fisik Pedestrian

Secara keseluruhan, pedestrian pada segmen 3 memiliki kondisi yang cukup baik dan terlihat lebih baru dibandingkan dengan pedestrian pada segmen 1 dan segmen 2. Tidak terlihat bagian-bagian bergelombang yang dapat membahayakan pengguna pedestrian, baik pengguna difabel maupun yang tidak.

#### c. Kondisi *Guiding Line*

Terdapat satu titik yang merupakan transisi antara dua bagian dengan pola pedestrian berbeda yang menyebabkan pemisahan jalur *guiding line*. *Guiding line* pada bagian kedua tidak menyesuaikan dengan bagian pertama sehingga jalur tersebut terlihat tidak seragam dan dapat menyulitkan difabel netra yang menggunakannya.

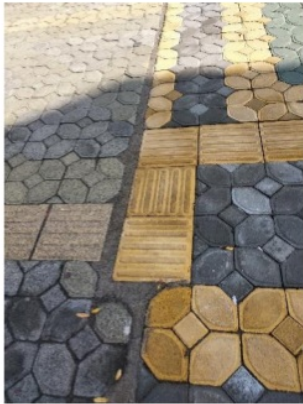
#### d. Fasilitas Pendukung

Tidak ditemukan fasilitas pendukung berupa bangku-bangku, tempat sampah, maupun toilet umum disepanjang segmen 3. Pengguna pedestrian yang sedang melintas tidak dapat beristirahat duduk atau terpaksa duduk di selasar toko-toko yang tidak buka sepanjang segmen ini. Terlihat sampah-sampah yang dibuang sembarangan di sepanjang segmen ini sebagai akibat dari ketiadaan tempat sampah.



**Gambar 9.** Pola *Paving Block* Segmen 3  
(sumber: Dokumentasi Penulis, 2019)





**Gambar 10.** Kondisi *Guiding Line* Segmen 3  
(sumber: Dokumentasi Penulis, 2019)

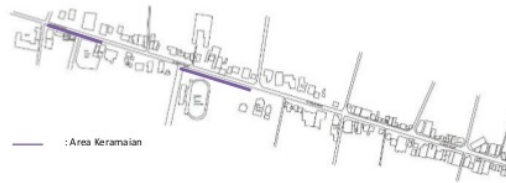


**Gambar 11.** Kondisi pada Segmen 3  
(sumber: Dokumentasi Penulis, 2019)

**Table 3. Identifikasi Kondisi Pedestrian Segmen 3**

Kondisi	Standar	Kondisi di Segmen	Kesesuaian
<b>Lebar Pedestrian</b>	Min. 1.8 m – 3.0 m	± 4 m – 6 m	Sesuai
<b>Material Penutup</b>	Tidak licin	Menggunakan <i>paving block</i> bertekstur agak kasar.	Sesuai
<b>Kondisi Permukaan</b>	Datar, tidak bergelombang dan berlubang.	Relatif datar tanpa lubang	Sesuai
<b>Elemen Pedestrian</b>	Bangku	Tidak terdapat bangku sepanjang segmen 3	Tidak sesuai
	Tempat Sampah	Tidak terdapat tempat sampah sepanjang segmen 3	Tidak sesuai
	Lampu Jalan	Terdapat 12 titik lampu jalan	Sesuai
	<i>Guiding Line</i>	Terdapat <i>guiding line</i> sepanjang segmen 3	Sesuai

## Titik Keramaian dan Perilaku



**Gambar 12.** Area Keramaian

(sumber: Dokumentasi dan Analisis Penulis, 2019)

**Table 4. Identifikasi Area Keramaian**

Titik Lokasi	Titik Keramaian	Kondisi Keramaian	Aktivitas Keramaian
<b>Segmen 1</b>	Sepanjang Gereja Baptis Penumpang hingga Solo Grand Mall	Cukup ramai	Berjalan Duduk/Beristirahat/ Bersantai Jogging (pagi hari)
<b>Segmen 2</b>	Sepanjang Stadion Sriwedari	Cukup ramai	Berjalan Duduk/Beristirahat Bersantai Bersepeda Olahraga (pagi hari)
	Sepanjang Taman Sriwedari	Cukup ramai	Berjalan Duduk/Beristirahat Bersantai
<b>Segmen 3</b>	(tidak ada)	(tidak ada)	(minim aktivitas)

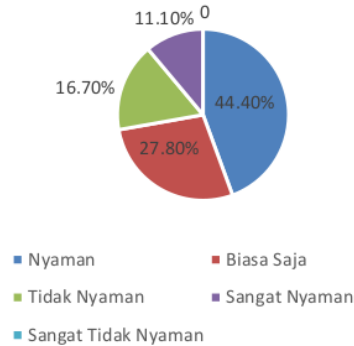
## Kenyamanan

Tingkat kenyamanan ditinjau berdasarkan pendapat pengguna pedestrian melalui kuesioner *online*. Target responden merupakan masyarakat secara umum dengan pembagian berdasarkan umur dan domisili. Didapatkan data responden sebanyak 36 orang dengan rentang umur antara 15 – 30 tahun dan 61.1% responden mengaku berdomisili di Kota Surakarta. Lima responden dari 36 orang responden mengaku tidak pernah berjalan-jalan atau menggunakan pedestrian di ketiga segmen. Berdasarkan jawaban dari 31 responden yang mengaku pernah berjalan-jalan atau menggunakan pedestrian di ketiga segmen tersebut, didapatkan data sebagai berikut:

- 55.6% responden menyatakan kondisi pedestrian pada ketiga segmen bagus.
- 44.4% responden merasa pedestrian pada ketiga segmen nyaman.
- 58.3% responden mengaku pernah menggunakan bangku dan tempat sampah di ketiga segmen.
- 38.9% responden menyatakan kondisi bangku dan tempat sampah pada ketiga segmen biasa saja.



- e. 75% responden menyatakan jumlah bangku dan tempat sampah belum cukup.
- f. 25 responden menyatakan pedestrian pada ketiga segmen perlu diperbagus lagi, 5 responden menyatakan tidak perlu diperbagus lagi, dan sisanya netral.



**Gambar 13.** Diagram Respon Tingkat Kenyamanan di Ketiga Segmen

(sumber: Analisis Penulis, 2019)

Berdasarkan hasil kuesioner, 44.4% responden merasa ketiga pedestrian tersebut nyaman karena ketiga segmen memiliki trotoar yang lebar serta memiliki cukup banyak pohon-pohon peneduh. Sejumlah 16.7% responden menjawab bahwa ketiga segmen tidak nyaman, dengan salah satu alasannya adalah karena masih ada pengguna sepeda motor yang melintas pada pedestrian. Pada segmen 3, ditemukan pula mobil yang melintasi pedestrian tersebut untuk mencapai toko atau bangunan yang terdapat di segmen tersebut.

Sebanyak 58.3% responden mengatakan pernah menggunakan sarana prasarana di pedestrian, berupa bangku dan tempat sampah, terutama untuk beristirahat sebentar atau untuk melakukan aktivitas sosial. Hanya 8.3% responden yang berpendapat bahwa kondisi bangku dan tempat sampah di ketiga segmen sangat baik. Sebanyak 38.9% responden lainnya menyatakan bahwa kondisi bangku dan tempat sampah yang terdapat di pedestrian, biasa saja karena kondisinya yang layak pakai namun diharapkan dapat dipercantik lagi dengan dicat ulang. Sedangkan terdapat 16.7% responden yang menganggap bangku-bangku dan tempat sampah pada ketiga segmen tersebut buruk, terutama pada tempat sampah yang cenderung tidak memiliki penutup.

Sebanyak 75% responden menyatakan jumlah bangku pada ketiga segmen belum cukup, salah satunya karena jarak antar bangku dan tempat sampah yang sudah ada saat ini relatif berjauhan. Terutama, pada segmen 3 yang tidak ditemukan titik bangku maupun tempat sampah. Titik bangku pada segmen 2 juga dirasa masih kurang, tapi terbantu oleh

bangku-bangku yang berada di area Stadion Sriwedari serta tempat duduk permanen terbuat dari bata dipilester/semen di depan Taman Sriwedari

### Vegetasi

Pada objek penelitian, juga ditemukan vegetasi yang berfungsi sebagai salah satu pendukung keindahan dan juga mendukung tingkat kenyamanan pedestrian tersebut. Vegetasi pada objek penelitian berupa pepohonan beserta beberapa titik yang diberi semak maupun perdu. Pepohonan yang berada di sepanjang ketiga segmen tersebut memiliki tinggi berkisar lebih dari 3 meter. Vegetasi yang terdapat pada sepanjang segmen berada di area *buffer* atau area pemisah antara pedestrian dengan jalan utama yang difungsikan untuk meletakkan pohon peneduh maupun rambu lalu lintas.

Jarak antar tiap pohon berkisar 1 m hingga 3 m, bergantung pada ukuran pohon tersebut. Antara pepohonan terdapat rerumputan semak maupun perdu yang tertanam. Namun, ada pula yang kosong dan hanya terdapat tanah tanpa ada rerumputan yang menutupi.

Berdasarkan hasil kuesioner, terdapat sejumlah tujuh responden yang menganggap bahwa vegetasi berupa pepohonan pada pedestrian berpengaruh terhadap persepsi kenyamanan saat menggunakan pedestrian. Enam orang dari tujuh responden tersebut berpendapat bahwa pohon-pohon sepanjang area *buffer* pada pedestrian, dirasakan teduh, sehingga menambah rasa nyaman saat melintasi pedestrian. Menurut seorang responden, pepohonan di sepanjang segmen mengurangi panas di pedestrian.



**Gambar 14.** Diagram Respon Pengaruh Pohon pada Pedestrian

(sumber: Analisis Penulis, 2019)

### KESIMPULAN

Berdasarkan hasil observasi di lapangan dan hasil kuesioner, maka dari penelitian ini dapat ditarik kesimpulan, bahwa kualitas kenyamanan jalur pedestrian penggal Jalan Slamet Riyadi antara

persimpangan Singosaren sampai Solo Grand Mall sepanjang 1700 m dapat dikatakan masih kurang. Belum seluruh responden menyatakan nyaman. Sejumlah 16.7% responden berpendapat bahwa pedestrian tidak nyaman.

Ketidaknyamanan di ketiga segmen disebabkan oleh: 1) keberadaan fasilitas sarana prasarana yang tidak sama. Ketidaksamaan diantaranya kondisi jarak antara bangku dan tempat sampah, tidak tersedianya bangku (segmen 3), sehingga hal ini menyulitkan pengguna pedestrian ketika akan beristirahat, 2) jalur pedestrian yang kotor dan banyak terdapat sampah, penyebabnya tidak tersedia tempat sampah (segmen 3), dan 3) Jarak lampu penerang pedestrian 40-50 m, padahal standar Permen-PU Nomor 03/PRT/M/2014 adalah 10 m, sehingga ketika malam hari kondisi pedestrian cukup gelap dan tidak nyaman bagi pejalan kaki.

Pedestrian penggal Jalan Slamet Riyadi dapat berfungsi dan memberikan kualitas kenyamanan yang baik, apabila ada kerjasama antara pihak-pihak yang bertanggungjawab dalam mengelola dan merawat pedestrian, serta masyarakat dalam menggunakan sarana dan prasarana yang tersedia dengan sebaik mungkin sesuai aturan, agar dapat terpelihara .

#### DAFTAR PUSTAKA

- 1 Dharmawan, Doddy. 2004. Mengamati Peran Pedestrian dalam Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Studi Kasus Sudirman-Thamrin Jakarta. *Artikel Jurnal Ilmiah Arsitektur NALARs*. Volume 3 Nomor 1 Edisi Januari 2004 Universitas Muhammadiyah Jakarta, 76-95.
- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen-elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman ENCLOSURE*, Volume 5 Nomor 1. Maret 2006, 21-29.
- ITDP Indonesia. (2019). Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017-2022. Jakarta. *Institute for Transportation Development Policy* Indonesia.
- 7 Kalionga, F. G., Kumurur, V. A., & Sembel, A. (2014). Kajian aspek kenyamanan jalur pedestrian Jl. Piere Tendean di Kota Manado. *SABUA*, 6(2), 243-252.
- 1 Mauliani, L., Purwantiasning, A. W., & Aqli, W. (2013). Kajian jalur pedestrian sebagai ruang terbuka pada area kampus. *Artikel Jurnal Ilmiah Arsitektur NALARs*. Volume 12 Nomor 2 Edisi Juli 2013, 1-9.
- 2 Santyo, Dwi. Ardiansyah P.Fahmi.Parmono. Harwin, Dwi. (2011). Kajian Aspek Kenyamanan pada Jalur Pedestrian di Penggal Jalan Prof. Soedharto Ngesrep (Patung Diponegoro-Gerbang Undip). *Laporan Seminar*. Universitas Diponegoro, Semarang.
- 6 Sakinah, R., Kusuma, H. E., Tampubolon, A. C., & Prakarso, B. (2018). Kriteria Jalur Pedestrian di Indonesia. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, 7(2), 81-85.
- 4 Untermann, R. K. (1984), *Accommodating The Pedestrian: Adapting Towns and Neighbourhoods for Walking and Bicycling*, New York, Van Nostrand Reinhold Company.
- 9 UU RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 10 -, 2009, *Kamus Penataan Ruang*. Direktorat Jenderal Penataan Ruang, Departemen Pekerjaan Umum
- Cattleya, Laya. 2019. *Seni Trotoar Cikini Tergilas Revitalisasi*. Kompasiana.com [diakses pada Sabtu, 27 Juli 2019 pukul 08.15]

# KUALITAS DAN KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN DI PENGGAJALAN JALAN SLAMET RIYADI SURABAYA

## ORIGINALITY REPORT

5%

SIMILARITY INDEX

%

INTERNET SOURCES

5%

PUBLICATIONS

%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

- 1

Lily Mauliani, Ari Widyati Purwantiasning, Wafirul Aqli. "Designing Better Environment by Providing Pedestrian Way for Pedestrian", Procedia - Social and Behavioral Sciences, 2015  
Publication

1%
- 2

R Alfian, I Setyabudi, R S Uran. "The Influence of Vegetation Function towards the Langsep Street Thermal Comfort", IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 2017  
Publication

1%
- 3

Andjar Prasetyo. "EFISIENSI EKONOMI PEMASANGAN AUDIO ANNOUNCER PADA AREA TRAFFIC CONTROL SYSTEM (ATCS) DI KOTA MAGELANG EFISIENSI EKONOMI PEMASANGAN AUDIO ANNOUNCER PADA AREA TRAFFIC CONTROL SYSTEM (ATCS) DI KOTA MAGELANG", Jurnal Penelitian Transportasi Darat, 2018  
Publication

1%

4

SURAT, Hilal and YAMAN, Yasin Kültiğın. "Kent İçi Yolların Yaya Kullanımına Yönelik Değerlendirilmesinde Kamu Tercihi", Kastamonu Üniversitesi, 2015.

Publication

<1 %

5

D P Soetrisno. "The relationship between the availability of the supporting elements of pedestrian with pedestrian crossing facility usage based on user preferences (Case Study corridor of Summersari Street, Gajayana Street, MT. Haryono Street, Malang City)", IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 2017

Publication

<1 %

6

A Susetyaningsih, I Farida, A Zhafirah. "Optimization of utilization pedestrian trails and green lines in the city", Journal of Physics: Conference Series, 2019

Publication

<1 %

7

Sapariyanto Sapariyanto, Slamet Budi Yuwono, Melya Riniarti. "Kajian Iklim Mikro Di Bawah Tegakan Ruang Terbuka Hijau Universitas Lampung", Jurnal Sylva Lestari, 2016

Publication

<1 %

8

Farizan Fajari. "Kekalahan Cambodia People's Party di Wilayah Urban Kamboja pada Pemilu Tahun 2013", Jurnal Politik, 2017

<1 %



9

Agah Muhammad Mulyadi. "Pedestrian Perception about Facility of Pedestrian Crossings", MATEC Web of Conferences, 2018

Publication

<1 %

10

Agung Wahyudi, Yan Liu, Jonathan Corcoran. "Combining Landsat and landscape metrics to analyse large-scale urban land cover change: a case study in the Jakarta Metropolitan Area", Journal of Spatial Science, 2018

Publication

<1 %

11

Bontor Jumaylinda Br Gultom, Dian Rahayu Jati, Andi Andi. "IDENTIFIKASI MODEL ADAPTASI BENCANA DI KAWASAN SENG HIE DAN DESA SUNGAI KAKAP", LANGKAU BETANG: JURNAL ARSITEKTUR, 2020

Publication

<1 %

Exclude quotes Off

Exclude matches Off

Exclude bibliography Off