

Pedestrian Jalan Slamet Riyadi Surakarta Sebagai Pendukung *Sustainable Development Goals*

Febrione Putri Rakhmanty¹, Eny Krisnawati¹, Ismadi¹, Danarti Karsono¹, Rully¹

¹Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tunas Pembangunan, Surakarta

Email: febrione.putri@lecture.utp.ac.id

ABSTRAK

Salah satu target *Sustainable Development Goals* (SDGs) yaitu penyediaan akses universal terhadap ruang publik yang aman, inklusif dan mudah diakses. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah kondisi fisik jalur pedestrian Jalan Slamet Riyadi telah mendukung penyediaan akses universal terhadap ruang-ruang publik yang aman, inklusif, mudah diakses, dan hijau, terutama bagi perempuan dan anak-anak, manula dan disabilitas. Hubungan antara jalur pedestrian dengan ketercapaian SDGs yaitu: (1) Berjalan sebagai kebutuhan kesehatan fisik dan mental; (2) Pergerakan pedestrian sebagai faktor dari transportasi berkelanjutan; (3) Berjalan dapat membantu melestarikan lingkungan; (4) Pergerakan pedestrian dapat memicu pembangunan sosial yang berkelanjutan; (5) Berjalan sebagai pemicu pembangunan ekonomi yang berkelanjutan; (6) Pergerakan pedestrian sebagai awal dari pembangunan budaya yang berkelanjutan; (7) Berjalan sebagai pemicu pembangunan politik yang berkelanjutan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitik dengan melakukan survei langsung untuk mengetahui kondisi terkini di lokasi penelitian dihubungkan dengan variable pendukung. Berdasarkan hasil analisis akhir, diketahui bahwa dalam eksisting fisik jalur pedestrian Jalan Slamet Riyadi Surakarta saat ini dalam kondisi baik walaupun masih terdapat beberapa hal yang perlu diperbaiki untuk menunjang pengguna. Sementara itu, dari segi pemanfaatan jalur pedestrian saat ini tidak hanya digunakan oleh pejalan kaki, penyandang disabilitas ataupun pesepeda, namun juga sebagai lahan parkir dan akses kendaraan.

Kata kunci: Jalur Pedestrian; *Sustainable Development Goals*; Aksesibilitas

ABSTRACT

One of the aims of *Sustainable Development Goals* (SDGs) is to provide universal access to safe, inclusive and accessible public spaces. The purpose of this study is to find out whether the current physical condition of the pedestrian way at Jalan Slamet Riyadi has supported the provision of universal access to safe, inclusive accessible, and green public spaces. The correlation between pedestrian paths and SDGs are: (1) Walking as a physical and mental health needs; (2) Pedestrian way as factor in sustainable transportation; (3) Walking can help preserve the environment; (4) Pedestrian way as a trigger for sustainable social development; (5) Walking as a trigger for sustainable economic development; (6) Pedestrian movement as the beginning of sustainable cultural development; (7) Walking as a trigger for sustainable political development. The method used in this research is descriptive analytic. Based on the results of the final analysis, it is known that the existing physical pedestrian way at Jalan Slamet Riyadi Surakarta is currently in good condition although there are still a number of things that need to be improved to support users. Meanwhile, in terms of current utilization the pedestrian path is not only used by pedestrians, persons with disabilities or cyclists, but also as parking lots and vehicle access.

Keywords: Pedestrian Way, *Sustainable Development Goals*, Accessibility

1. PENDAHULUAN

Sustainable Development Goals (tujuan pembangunan berkelanjutan) adalah kesepakatan yang dibuat oleh negara-negara peserta PBB sebagai rencana aksi global hingga tahun 2030. Kesepakatan ini terdiri dari 17 tujuan dan 169 target yang bertujuan untuk mengakhiri kemiskinan, mengurangi kesenjangan dan melindungi lingkungan, yang berlaku secara universal [2]. Kota Surakarta sebagai bagian dari Negara Kesatuan Republik Indonesia pun tidak lepas dari tanggung jawab pemenuhan SDGs ini, salah satunya adalah dengan penyediaan ruang terbuka publik yang mendukung prinsip keberlanjutan baik terhadap manusia maupun lingkungan.

Salah satu target SDGs sebagai turunan dari tujuan-tujuannya adalah untuk menyediakan akses universal terhadap ruang-ruang publik yang aman, inklusif dan mudah diakses, dan hijau, terutama bagi perempuan dan anak-anak, manula dan orang dengan disabilitas. Dikaitkan dengan target tersebut maka peran ruang-ruang terbuka dalam kota termasuk jalur pedestrian menjadi krusial dalam pencapaian SDGs.

Di awal abad ini, kota-kota maju memutuskan untuk membuat pedestrian masterplan sebagai indikator penting dari *Urban Sustainable Development*. Terdapat beberapa kaitan antara jalur pedestrian dengan ketercapaian SDGs, yaitu [3]:

1. Berjalan sebagai kebutuhan kesehatan fisik dan mental;
2. Pergerakan pedestrian sebagai faktor dari transportasi berkelanjutan
3. Berjalan dapat membantu melestarikan lingkungan;
4. Pergerakan pedestrian dapat memicu pembangunan sosial yang berkelanjutan;
5. Berjalan sebagai pemicu pembangunan ekonomi yang berkelanjutan;
6. Pergerakan pedestrian sebagai awal dari pembangunan budaya yang berkelanjutan;
7. Berjalan sebagai pemicu pembangunan politik yang berkelanjutan.

Sebagai jalur pedestrian terpanjang di Kota Surakarta maka peran jalur pedestrian Jalan Slamet Riyadi menjadi sangat penting demi mendukung terwujudnya target dari SDGs tersebut, terutama sebagai ruang publik terbuka yang juga dimanfaatkan oleh seluruh kalangan masyarakat Kota Surakarta sebagai wadah untuk menampung berbagai macam aktivitas sosial. Melihat hal tersebut maka dirasa perlu untuk menilik kembali kinerja jalur pedestrian Jalan Slamet Riyadi terutama perihal perannya dalam membentuk perilaku pengguna guna mendukung konsep keberlanjutan. Berdasarkan hal tersebut penulis mengajukan penelitian yang berjudul “Jalur pedestrian Jalan Slamet Riyadi Surakarta sebagai pendukung *Sustainable Development Goals*”.

Dalam penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Harsono [2] mengenai identifikasi kenyamanan pengguna *City Walk* Jalan Slamet Riyadi menggunakan metode kuantitatif dalam untuk menjawab pertanyaan penelitiannya, sementara dalam penelitian ini metode yang digunakan adalah deskriptif analitik. Pada penelitian lain yang mengambil oleh Krisnawati [3] di tahun 2013 lokus penelitian juga berlokasi di jalur pedestrian sisi selatan Jalan Slamet Riyadi Surakarta berfokus pada identifikasi pemanfaatan. Dalam penelitian ini akan ditinjau lebih jauh mengenai kondisi eksisting fisik dan pemanfaatan aktual Jalur Pedestrian tersebut jika dilihat pencapaian tujuan *Sustainable Development Goals* dengan berfokus pada kemampuan jalur pedestrian tersebut untuk mewadahi aktivitas pedestrian, terutama dalam menyediakan akses universal yang aman, inklusif dan mudah diakses, dan hijau, terutama bagi setiap orang dengan melihat pada variabel kondisi fisik dan ukuran jalan; kemudahan penggunaan untuk semua orang termasuk difabel, anak-anak, dan orang tua; Ketersediaan lampu penerang untuk malam hari; Ketersediaan tempat duduk sebagai area istirahat; *Signage*; Ketersediaan area peneduh; Ketersediaan tempat sampah.

2. METODOLOGI

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitik. Metode deskriptif analitik digunakan untuk mendeskripsikan objek penelitian berdasarkan temuan lapangan tanpa melakukan analisis dan menarik kesimpulan secara umum [10]. Melalui metode ini peneliti akan melakukan survei langsung untuk mengetahui kondisi terkini sebenarnya di lokasi penelitian dihubungkan dengan variabel-variabel yang mendukung SDGs seperti yang telah dijabarkan di bagian akhir pendahuluan. Lokasi penelitian ini berada di sepanjang jalur pedestrian sisi selatan Jalan Slamet Riyadi Surakarta dimulai dari simpang Gladak hingga simpang Purwosari sejauh + 4 kilometer dimana jalur pedestrian terbentang.



Gambar 1. Citra Satelit Jalur Pedestrian Jalan Slamet Riyadi beserta titik-titik pengambilan gambar

Sumber : Google Earth,
diambil tanggal 20/10/2023

Dalam penelitian ini data dibagi menjadi data primer dan data sekunder dengan pengumpulan data yang dilakukan dengan beberapa metode. Data primer diperoleh dengan melakukan wawancara dan observasi lapangan. Wawancara dilakukan kepada pedestrian sebagai pengguna yang menggunakan jalur pedestrian untuk mengetahui tingkat aksesibilitas dari jalur pedestrian tersebut, khususnya pengguna disabilitas, perempuan, anak-anak usia 5-10 tahun, dan manula dengan usia di atas 60 tahun. Wawancara juga akan dilakukan kepada pemangku kebijakan terkait rencana pengembangan jalur pedestrian Jalan Slamet Riyadi Surakarta ke depannya. Observasi dilakukan melalui pengamatan langsung dan pencatatan serta pendokumentasian tentang kondisi terkini dari jalur pedestrian di Jalan Slamet Riyadi Surakarta, khususnya yang berkaitan dengan fungsi utamanya sebagai ruang terbuka publik.

Variabel-variabel yang diamati yaitu, kondisi jalur pedestrian, akses untuk difabel, rambu-rambu, lampu penerangan dan penunjuk jalan, keamanan dan keselamatan pejalan kaki, lansekap, tempat istirahat, dan kebersihan. Variabel-variabel tersebut dinilai dapat menjadi parameter tercapainya jalur pedestrian yang dapat mendukung *SDGs* [3]. Data sekunder berupa kebijakan dalam bentuk peraturan perundang-undangan serta informasi pendukung lain dalam bentuk literatur yang membahas mengenai ruang terbuka, jalur pedestrian dan pembangunan berkelanjutan.

Teknik analisa data yang digunakan adalah deskriptif analitik, yaitu penjabaran data mengenai keadaan eksisting di lokasi kemudian dianalisa dengan data sekunder yang diperoleh sehingga dapat menjawab rumusan masalah [12]. Adapun penelitian ini dilakukan dalam beberapa tahapan yaitu:

- Tahap persiapan, yaitu penentuan lokasi dan objek penelitian, penentuan batasan penelitian, serta penentuan variabel-variabel yang akan diteliti;
- Tahap pengumpulan data, yaitu tahap pengambilan data primer (survei lokasi untuk mendapatkan foto, video, hasil wawancara lokasi) maupun data sekunder (studi literatur) sebagai bahan bagi peneliti untuk menganalisa sesuai tujuan penelitian;
- Tahap pengolahan data, yaitu proses menganalisa kesesuaian data yang diambil pada saat survei lokasi yang dikomparasi dengan tujuan-tujuan dalam *Sustainable Development Goals*.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Kondisi fisik dan ukuran jalan

Idealnya, 30% dari luas kota dialokasikan sebagai ruang terbuka yang harus disediakan untuk seluruh lapisan masyarakat [7]. Jalur pedestrian termasuk dalam ruang terbuka publik karena dapat digunakan sebagai tempat bersosialisasi antar individu [6]. Konsep *Sustainability* di ruang terbuka tidak hanya mengenai penyediaan lingkungan alami, namun juga tentang bagaimana merespon kondisi iklim dan menstimulasi perilaku manusia dalam kehidupan sosialnya di perkotaan. Dalam hal ini pemerintah telah membuat peraturan tentang penyediaan ruang terbuka yang terbagi menjadi ruang terbuka aktif dan ruang terbuka pasif. Ruang terbuka aktif adalah ruang terbuka yang tidak hanya berfungsi sebagai area hijau kota namun juga sebagai tempat bersosialisasi masyarakat. Sedangkan ruang terbuka pasif adalah area yang khusus difungsikan sebagai area hijau dan daerah resapan kota, dimana masyarakat tidak diperkenankan melakukan aktivitas di area ini [10].

Berdasarkan citra satelit, jalur pedestrian sisi selatan Jalan Slamet Riyadi Surakarta terbentang sepanjang +4 kilometer mulai dari persimpangan Gladak hingga simpang purwosari. Terdapat beberapa fasilitas pendukung pejalan kaki di sepanjang jalur pedestrian ini seperti bangku untuk istirahat, pohon peneduh, *guiding block*, toilet umum, dan *bicycle stand* untuk parkir sepeda, yang akan dibahas di subbab berikutnya. Secara umum jalur pedestrian Jalan Slamet Riyadi Surakarta sisi selatan dan fasilitas-fasilitas pendukungnya saat ini dalam kondisi baik walaupun terlihat beberapa titik yang butuh perbaikan karena kerusakan paving ataupun karena ada genangan air yang dapat mengganggu pengguna jalan (lihat gambar 2 dan 3) dibawah:



Gambar 2. Kondisi fisik Jalur Pedestrian

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 13/02/2023

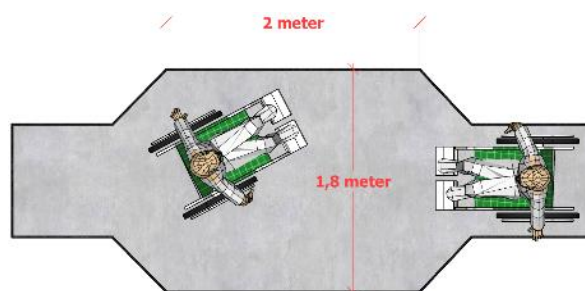


Gambar 3. Genangan di Jalur Pedestrian

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 13/02/2023

Dalam gambar 2 dan 3 terlihat jalur pedestrian yang selain digunakan oleh pejalan kaki dan pesepeda (dalam gambar terlihat becak dengan pengemudi dan penumpang), juga digunakan sebagai tempat parkir dan jalur lintasan sepeda motor roda dua. Selain itu terlihat pula bagian jalur pedestrian yang becek dengan genangan air yang dapat mengganggu kenyamanan pengguna.

Lebar jalur pedestrian berbeda di tiap segmen namun seluruhnya telah memenuhi standar dimensi jalur pejalan kaki dan *passing place* yang dibutuhkan oleh pengguna kursi roda sesuai ketentuan Kementerian PUPR [9], namun pada pelaksanaan di lapangan, lebar jalur pedestrian tersebut tidak sepenuhnya digunakan untuk kepentingan pejalan kaki ataupun pengendara sepeda karena sebagian jalur sekitar ± 3 meter digunakan sebagai area parkir kendaraan bermotor. Melalui wawancara dengan pemangku kebijakan ditemukan hasil bahwa penggunaan jalur pedestrian Jalan Slamet Riyadi sisi selatan sebenarnya menyalahi aturan dan fungsi jalur pedestrian yang ditetapkan oleh pemerintah kota. Hal ini tentu akan mengurangi kualitas jalur pedestrian sebagai pemenuhan kebutuhan kesehatan fisik dan mental untuk para penggunanya (pejalan kaki, difabel, dan pengendara sepeda).



Gambar 4. Passing Place

Sumber : Digambar ulang dari Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki oleh Kementerian PUPR, 2017

Tabel 1. Lebar jalur pedestrian Slamet Riyadi, 2023

| No | Titik Awal | Titik Akhir | Lebar Jalur (meter) |
|----|----------------------------------|----------------------------------|---------------------|
| 1 | Simpang Gladak | Simpang Jl. Yos Sudarso | 8 |
| 2 | Simpang Jl. Yos Sudarso | Simpang Jl. Gatot Subroto | 8 |
| 3 | Simpang Jl. Gatot Subroto | Simpang Jl. Honggowongso | 8 |
| 4 | Simpang Jl. Honggowongso | Simpang Jl. Bhayangkara | 8 |
| 5 | Simpang Jl. Bhayangkara | Simpang Jl. Dr. Wahidin | 8 |
| 6 | Simpang Jl. Dr. Wahidin | Simpang Jl. Perintis Kemerdekaan | 6 |
| 7 | Simpang Jl. Perintis Kemerdekaan | Simpang Jl. Agus Salim | 6 |

Sumber: Observasi lapangan, 2023



Gambar 5. Jalur pedestrian yang digunakan sebagai area parkir

Sumber : Observasi lapangan diambil tanggal 13/02/2023



Gambar 6. Jalur pedestrian yang digunakan sebagai area parkir

Sumber : Observasi lapangan diambil tanggal 13/02/2023

Dalam gambar 5 dan 6 terlihat sisi-sisi jalur pedestrian yang dimanfaatkan pemilik usaha sebagai area parkir yang sebenarnya menyalahi aturan yang berlaku. Di sisi lain pemanfaatan jalur pedestrian

sebagai area parkir memberi dampak positif dari segi ekonomi yaitu nilai jual dan sewa bangunan yang ada di sisi selatan Jalan Slamet Riyadi yang semakin tinggi karena lebih banyak aktivitas ekonomi yang berlangsung sejak jalur ini dimanfaatkan sebagai area parkir. Dampak ekonomi akibat pemanfaatan jalur pedestrian sebagai area parkir ini akan dibahas di penelitian selanjutnya.

3.2. Kemudahan penggunaan bagi difabel

Seperti yang telah dituliskan di subbab sebelumnya bahwa lebar jalur pedestrian di Jalan Slamet Riyadi telah sesuai dengan standar minimal yang dibutuhkan untuk pengguna kursi roda. Untuk pengguna tuna netra *guiding block* yang diaplikasikan di jalur pedestrian ini belum memenuhi standar karena tidak sesuai dengan kaidah penempatan yang seharusnya.



Gambar 7. Blok pengarah terputus

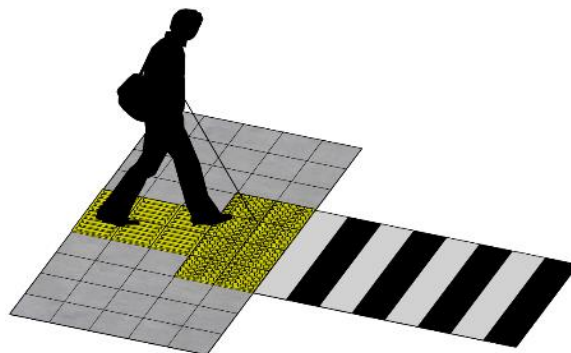
Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 13/02/2023



Gambar 8. Blok pengarah terputus dan tidak ada blok peringatan

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 13/02/2023

Berdasarkan hasil observasi *guiding block* yang dipasang sebagian besar adalah tipe blok pengarah namun tanpa blok peringatan. Selain itu di beberapa titik ditemukan blok pengarah terputus beberapa meter. Jika sesuai dengan ketentuan seharusnya blok peringatan terpasang di setiap ujung lapang penyebrangan. Kesalahan pemasangan ini ditemukan di seluruh simpang jalan jalur pedestrian Jalan Slamet Riyadi Surakarta.



Gambar 9. Standar pengaplikasian blok peringatan

Sumber : digambar ulang dari Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki oleh Kementerian PUPR, 2017

Pengaplikasian *guiding block* yang benar seharusnya menempatkan blok peringatan di ujung akhir blok pengarah yaitu di setiap simpangan dan/atau apabila ada rintangan yang memungkinkan dapat menghambat gerakan atau laju dari pengguna jalan berkebutuhan khusus. Ketidaksesuaian dalam pengaplikasian *guiding block* tersebut tentu tidak sejalan dengan kriteria *SDGs* karena kurang dapat memicu pembangunan sosial dan budaya yang berkelanjutan.

3.3. Fasilitas Pendukung

a. Rambu dan marka

Dari hasil observasi terlihat masyarakat terlihat belum banyak mematuhi rambu yang terpasang karena di jalur pejalan kaki ini masih sering digunakan oleh pengemudi kendaraan bermotor sebagai jalur akses kendaraan.



Gambar 10. Pengendara sepeda motor melintas di jalur pedestrian

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 13/02/2023

Belum tersedia rambu dan marka untuk pengguna pejalan kaki, namun telah tersedia marka petunjuk untuk pengguna kendaraan tidak bermotor. Rambu lain yang tersedia adalah petunjuk kawasan wisata seperti yang terlihat di gambar 11 di bawah.



Gambar 11. Petunjuk arah tujuan wisata di depan Taman Sriwedari

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 13/02/2023

Walaupun belum tersedia rambu yang bersifat spesifik untuk pengguna jalan kaki, telah tersedia petunjuk arah ke beberapa tujuan wisata di Kota Surakarta. Untuk petunjuk arah tujuan wisata ini hanya tersedia di satu titik yaitu di depan Pintu Masuk Taman Sriwedari.

b. Lampu penerangan fasilitas pejalan kaki



Gambar 12. Instalasi lampu tidak menyala di malam hari

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 13/02/2023

Keamanan dan keselamatan merupakan salah satu poin penting yang perlu diperhatikan dalam perwujudan pembangunan yang berkelanjutan. Di sepanjang jalur pedestrian Jalan Slamet Riyadi

Surakarta telah tersedia instalasi lampu dengan jarak antar satu lampu dengan lampu lainnya adalah 10 meter, namun sayangnya lampu-lampu tersebut tidak berfungsi pada saat dibutuhkan. Penerangan untuk pengguna jalur pedestrian pada saat gelap berasal dari kendaraan yang melintasi, bangunan di sekitar, dan lampu penerangan jalan umum yang cahayanya tidak dapat memberikan penerangan yang cukup untuk jalur pedestrian. Jalur pedestrian yang baik adalah yang dapat memberikan rasa aman kepada penggunanya kapan saja, baik siang ataupun malam hari. Kurangnya penerangan akan mengurangi manfaat jalur pedestrian tersebut yang seharusnya dapat berfungsi lebih maksimal sebagai tempat bersosialisasi masyarakat Surakarta.

c. Pelindung/peneduh dan jalur hijau

Jalur pedestrian ini menggunakan Pohon Trembesi sebagai pohon peneduh (lihat gambar 13) dibawah:



Gambar 13. Pohon trembesi sebagai peneduh

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 13/02/2023

Pemilihan pohon trembesi telah sesuai persyaratan Perencanaan Teknik Lanskap Jalan yang dikeluarkan oleh Bina Marga yaitu bentuk percabangan batang tidak merunduk, bermassa daun padat, dan ditanam secara berbaris, selain itu Pohon trembesi juga memiliki kemampuan untuk menyerap CO2 sehingga memiliki ketahanan tinggi terhadap polusi udara. Pohon peneduh ditanam di jalur hijau selebar 150-200 centimeter. Hal ini sejalan dengan kriteria jalur pedestrian untuk mendukung tercapainya *SDGs* sebagai bagian dari pelestarian lingkungan.

d. Tempat duduk

Di beberapa titik jalur pedestrian Jalan Slamet Riyadi telah tersedia tempat duduk yang dapat digunakan pengguna untuk istirahat.



Gambar 14. Tempat duduk tanpa atap

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 13/02/2023



Gambar 15. Tempat duduk dengan atap

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 15/01/2023

Pada gambar 14 dan 15 diatas, terdapat dua tipe tempat duduk yaitu tempat duduk tanpa atap dan tempat duduk dengan atap. Kedua tipe tempat duduk menggunakan material besi dengan bagian kaki yang dicor langsung ke tanah agar tidak bisa dipindah. Untuk tempat duduk dengan atap sekaligus digunakan sebagai halte bus *Batik Solo Trans*, sementara tempat duduk tanpa atap berfungsi hanya sebagai area istirahat untuk pengguna jalur pedestrian. Penyediaan tempat duduk ini dapat memicu interaksi sosial antar pengguna jalur pedestrian.

e. Tempat sampah dan toilet umum

Faktor kebersihan lingkungan tidak dapat dilepaskan dari pembahasan mengenai *SDGs*. Salah satu usahanya adalah dengan membiasakan masyarakat untuk selalu menjaga kebersihan dengan cara menyediakan tempat sampah dan toilet umum di beberapa titik sepanjang jalur pedestrian, baik yang bersifat permanen maupun non permanen (lihat gambar 16 dibawah):



Gambar 16. Tempat sampah di samping tempat duduk

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 15/01/2023

Tempat sampah permanen tersedia di samping tempat duduk untuk istirahat. Menggunakan material metal yang dilapisi kisi-kisi kayu agar tampilan menyatu dengan desain tempat istirahat. Lokasi tempat sampah permanen diletakkan di satu titik yang sama dengan lokasi tempat duduk dengan atap.



Gambar 17. Tempat sampah non permanen yang digunakan pada saat *Car Free Day*

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 15/01/2023

Setiap Hari Minggu Jalan Slamet Riyadi Surakarta menjadi lokasi *Car Free Day*. Selama pelaksanaan *Car Free Day* Pemerintah Kota Solo menambahkan fasilitas tempat sampah non permanen yang terbuat dari plastik untuk memudahkan masyarakat membuang sampah pada tempatnya.



Gambar 18. Bilik toilet umum

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 13/02/2023

Fasilitas pendukung lain yang disediakan oleh Pemerintah Kota Surakarta adalah toilet umum yang terletak di dekat Stadion R Maladi yang merupakan titik tengah jalur pedestrian Jalan Slamet

Riyadi Surakarta. Toilet umum ini terdiri dari dua bilik toilet dimana setiap hari kerja hanya difungsikan satu bilik, sedangkan pada saat *Car Free Day* bilik toilet difungsikan seluruhnya.

f. Halte/ tempat pemberhentian bus dan *Bike Stand*

Untuk mendorong masyarakat Kota Surakarta agar lebih terbiasa menggunakan layanan transportasi massal, di titik-titik potensial kawasan terdapat halte bus *Batik Solo Trans*.



Gambar 19. Halte Batik Solo Trans

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 13/02/2023

Di halte *Batik Solo Trans* tersebut tersedia tempat duduk, jadwal keberangkatan, atap peneduh, serta rute bus. Pada saat observasi dilaksanakan penunjuk jadwal keberangkatan berupa papan *LED* yang berfungsi baik untuk menunjukkan posisi bus yang sedang beroperasi sehingga calon penumpang dapat memperkirakan waktu tunggu hingga kedatangan bus selanjutnya.



Gambar 20. Bike Stand

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 15/01/2023

Di beberapa titik disediakan pula *bike stand* yang dapat digunakan oleh pesepeda untuk memarkirkan sepedanya. Pada saat observasi dilakukan *bike stand* ini belum banyak dimanfaatkan oleh masyarakat.

g. Bolar

Bolar lalu lintas berfungsi untuk memisahkan area untuk kendaraan dan pejalan kaki. Biasanya bolar terpasang di sisi jalur pedestrian atau di persimpangan jalan untuk melindungi pengguna jalur pedestrian dari kendaraan bermotor.



Gambar 21. Bolar untuk menghalangi kendaraan bermotor yang akan lewat di jalur pedestrian

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 15/01/2023



Gambar 22. Bolar untuk menghalangi kendaraan bermotor melewati jalur pedestrian

Sumber : Observasi lapangan
diambil tanggal 13/02/2023

Di jalur pedestrian Jalan Slamet Riyadi ini di setiap kerb telah tersedia bolar untuk mempertegas area yang tidak boleh dilalui kendaraan bermotor, namun pada aplikasinya pemasangan bolar dan kerb tidak banyak menghalau lalu lintas kendaraan bermotor khususnya sepeda motor yang memaksa untuk tetap lewat di jalur pedestrian. Adapun kriteria ketercapaian SDGs di jalur pedestrian dan temuan di lapangan dapat dilihat pada tabel 2 dibawah:

Tabel 2-Kriteria ketercapaian SDGs di jalur pedestrian dan temuan di lapangan, 2023

| No. | Kaitan dengan <i>SDGs</i> | Kondisi Lapangan | |
|-----|---|---|---|
| | | Sudah Memenuhi | Perlu Diperbaiki |
| 1 | Berjalan sebagai kebutuhan kesehatan fisik dan mental | - Lebar jalur untuk pejalan kaki dan pengguna kursi roda sudah memenuhi standar | - Di beberapa titik ditemukan sebagian jalur digunakan sebagai area parkir ilegal |
| 2 | Pergerakan pedestrian sebagai faktor dari transportasi berkelanjutan | - Tersedia halte <i>Batik Solo Trans</i> yang dapat langsung diakses oleh pengguna jalur pedestrian | - Masih banyak pengendara motor yang menggunakan jalur pedestrian sebagai jalan akses |
| 3 | Berjalan dapat membantu melestarikan lingkungan | - Tersedia <i>bike stand</i> untuk pengendara sepeda | - Tidak seluruh lampu penerangan jalan menyala di malam hari |
| 4 | Pergerakan pedestrian dapat memicu pembangunan sosial yang berkelanjutan | - Terdapat pohon peneduh di sepanjang jalur pedestrian | - Pengaplikasian <i>guiding block</i> yang tidak sesuai ketentuan |
| 5 | Berjalan sebagai pemicu pembangunan ekonomi yang berkelanjutan | - Penyediaan tempat sampah dan toilet umum yang tersebar di beberapa titik. | - Nilai ekonomi untuk area yang tidak memiliki area parkir cenderung tidak setinggi area yang digunakan sebagai area parkir ilegal. |
| 6 | Pergerakan pedestrian sebagai awal dari pembangunan budaya yang berkelanjutan | - Tersedia tempat istirahat di beberapa titik dengan bangku permanen | |
| 7 | Berjalan sebagai pemicu pembangunan politik yang berkelanjutan | | |

Sumber: Hasil analisa observasi lapangan, 2023

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil observasi lapangan, pada dasarnya jalur pedestrian Jalan Slamet Riyadi Surakarta sudah ada yang memenuhi kriteria yang disyaratkan namun dalam pengaplikasiannya pemanfaatan jalur pedestrian dan fasilitas pendukung yang disediakan memang belum sepenuhnya sesuai dengan azas manfaat jalur pedestrian. Keterlibatan para *stakeholder* sangat dibutuhkan agar jalur pedestrian yang telah direncanakan sedemikian rupa dapat berfungsi secara maksimal dan sebagaimana seharusnya.

Pembahasan dalam tulisan ini dibatasi pada kesesuaian kondisi eksisting Jalur Pedestrian Jalan Slamet Riyadi sisi selatan untuk mendukung penyediaan akses universal terhadap ruang-ruang publik yang aman, inklusif dan mudah diakses, serta hijau. Dalam konteks *Sustainable Development Goals* masih ada target lain yang perlu dicapai salah satunya dari sisi ekonomi. Penelitian selanjutnya dapat membahas kontribusi Jalur Pedestrian terhadap keberlangsungan ekonomi warga sekitar ditinjau dari peraturan daerah yang berlaku di Kota Surakarta.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada LPPM Universitas Tunas Pembangunan Surakarta yang telah mendukung penelitian ini melalui program pemberian dana hibah penelitian internal nomor 008/PK-P/LPPM-UTP/I/2023, tanggal 9 Januari tahun 2023. Selanjutnya kepada wakil dari DPUPR Kota Surakarta yang telah meluangkan waktu untuk memberikan informasi yang dibutuhkan, serta pihak-pihak lain yang terlibat dalam pelaksanaan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] I. N. F. o. I. Development, "Sustainable Development Goals," 2017. [Online]. Available: <https://www.sdg2030indonesia.org>. [Accessed 18 November 2022].
- [2] K. Harsono, Y. Arsandrie and W. Setiawan, "Identifikasi Kenyamanan Pejalan Kaki di City Walk Jalan Slamet Riyadi Surakarta," *Sinektika*, pp. 33-42, Januari 2013.
- [3] K. K. Jou, "Pedestrian Areas and Sustainable Development," *International Journal of Architectural and Environmental Engineering*, vol. 5, pp. 228-235, 2011.
- [4] E. Krisnawati, "Studi Keberadaan City Walk Terhadap Fungsi Peruntukan," *Jurnal Teknik Sipil dan Arsitektur*, 2013.
- [5] L. Mauliani, A. W. Purwantiasning and W. Aqli, "Designing Better Environment by Providing Pedestrian Way For Pedestrian," in *International Conference Green Architecture for Sustainable Living and Environment*, Jakarta, 2014.
- [6] L. Mauliani, A. W. Purwantiasning and W. Aqli, "Kajian Jalur Pedestrian Sebagai Ruang Terbuka Pada Area Kampus," *NALARs*, vol. 12, pp. 1-7, Juli 2013.
- [7] M. Mulyadi, T. R. P. Lestari, F. Alawiyah, D. Wahyuni, H. Astri, D. Martiany, E. Rivani and S. N. Qodriyatun, *Pembangunan Berkelanjutan: Dimensi Sosial, Ekonomi, dan Lingkungan*, Yogyakarta: Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI), 2015.
- [8] E. Setyowati, A. R. Harani and Y. N. Falah, "The Application of Pedestrian Ways Design Concepts as an Implementation of Sustainable Urban Open Spaces," in *ASEAN Conference on Environmental-Behaviour Studies, "Cultural Sustainability in the Built and Natural Environment"*, Hanoi, 2013.
- [9] S. F. Shalihati, "Mempertahankan City Walk di kota The Spirit of Java," 2 Oktober 2015. [Online]. Available: <https://www.kompasiana.com/sakinahfs/560bffc9397734c0c95011e/mempertahankan-city-walk-di-kota-the-spirit-of-java>. [Accessed 18 November 2022].
- [10] Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta, 2014.
- [11] P. K. Surakarta, "Pemerintah Kota Surakarta," 8 Januari 2020. [Online]. Available: <https://surakarta.go.id/?p=15359>. [Accessed 18 November 2022].
- [12] K. P. U. d. P. Rakyat, *Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2018.
- [13] D. P. U. D. J. B. Marga, *Tata Cara Perencanaan Teknik Lansekap Jalan*, Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 1996.