

## IDENTIFIKASI KENYAMANAN DAN PEMANFAATAN CITYWALK SEPANJANG JALAN SLAMET RIYADI SOLO

### Federico Awan Putih

Program Studi Arsitektur  
Universitas Muhammadiyah Surakarta  
d300180090@student.ums.ac.id

### Ronim Azizah

Program Studi Arsitektur  
Universitas Muhammadiyah Surakarta  
Ra145@ums.ac.id

### ABSTRAK

*Citywalk secara harfiah terbentuk dari dua kata, yaitu city dan walk. City yang berarti kota atau di dalam kota, sedangkan walk memiliki arti jalan atau jalur. Jadi, secara abstrak citywalk adalah jalur pejalan kaki di dalam kota. Deretan bangunan ataupun lansekap berupa tanaman dapat membentuk Jalur tersebut, Citywalk merupakan pedestrian dengan sarana perbelanjaan yang lengkap, sehingga dapat terus bertahan dan berkembang. Di Surakarta tepatnya pada jalan Slamet Riyadi telah mengaplikasikan citywalk. Citywalk berada di sepanjang Purwosari-Gladak. Pemanfaatan fungsi citywalk yang semula merupakan jalur untuk pejalan kaki yang sebagian lahan digunakan sebagai perluasan tempat parkir bagi kendaraan dapat mengurangi kenyamanan bagi pengguna. Metode penelitian dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif menggunakan metode deskriptif. Penelitian dengan pendekatan kualitatif guna untuk menyusun data maupun informasi yang telah diperoleh peneliti dengan penyusunan hasil akhir data yang bersifat deskriptif bertujuan mendeskripsikan temuan-temuan penelitian berdasarkan data-data yang telah dianalisa. Hasil penelitian menunjukkan bahwa segmen 1 dengan kenyamanan baik dimanfaatkan pengguna untuk duduk bersantai, segmen 2 dengan kenyamanan cukup baik berada di area mall dimanfaatkan pengguna untuk parkir, segmen 3 dengan kenyamanan baik dimanfaatkan pengguna untuk duduk bersantai, segmen 4 dengan kenyamanan baik dimanfaatkan pengguna untuk parkir dan berfoto, segmen 5 dengan kenyamanan cukup baik, berada di area pertokoan sehingga dimanfaatkan pengguna untuk parkir di citywalk.*

**KEYWORDS:** *Citywalk; Kenyamanan; Pemanfaatan*

### PENDAHULUAN

Kota Solo adalah sebuah kota unik yang terletak di provinsi Jawa Tengah. Keunikannya tersebut terletak pada penyebutan dua nama yakni "Surakarta" dan "Solo". Pada masa sekarang penyebutan nama Surakarta digunakan dalam situasi formal contohnya pemerintahan, sedangkan nama Solo lebih merujuk pada penyebutan yang dilatarbelakangi aspek kultural kota. Sederhananya, penggunaan kata Solo merupakan konteks informal dari kata Surakarta yang digunakan dalam konteks formal (Riyantama, 2021). Kota Solo memiliki banyak tempat untuk berwisata di sekitar jalan Slamet Riyadi. Banyak kegiatan dan *event* diselenggarakan disini. Pada

saat sebelum pandemi jalan Slamet Riyadi juga digunakan untuk aktivitas *Car Free Day* pada setiap Minggu pagi.

Di Surakarta tepatnya pada jalan Slamet Riyadi sendiri telah mengaplikasikan *citywalk*. *Citywalk* merupakan jalur pedestrian atau pejalan kaki yang ada di dalam kota, pedestrian dengan sarana perbelanjaan yang lengkap. Akibat susunan deret bangunan atau struktur kota terbentuklah jalur tersebut. Disediakan juga *seating group* bagi pengguna yang ingin duduk atau sambil beristirahat. Pepohonan yang rindang dan jalur pejalan kaki cukup luas membuat para pengunjung dapat bersantai dan menikmati kota tanpa merasa terganggu kendaraan bermotor.

Pendatang maupun masyarakat solo sendiri masih sering mengunjungi kawasan tersebut untuk mencari kebutuhan atau sekedar rekreasi. *Citywalk* tersebut terbagi menjadi lima segmen, setiap bagian atau segmen dilengkapi dengan fasilitas umum seperti area komersial seperti pusat perbelanjaan, rekreasi, pasar tradisional, stadion, wisata kuliner dan area tempat duduk untuk beristirahat. Dimulai dari Purwosari-Gendengan yang merupakan segmen pertama, segmen ini dilengkapi dengan wisata kuliner, area bank dan perhotelan. Selanjutnya, pada segmen kedua Gendengan-Stadion terdapat pusat perbelanjaan SGM (Solo Grand Mall). Sementara di segmen ketiga, Stadion-Ngapeman, yang tergabung dengan fasilitas olahraga berupa stadion Sriwedari dan THR (Taman Hiburan Rakyat) Sriwedari. Selanjutnya, ada Museum Radya Pustaka pada segmen ketiga *citywalk* ini. Di segmen keempat, Ngapeman-Yos Sudarso, terdapat wisata belanja dan budaya. Sementara pada segmen kelima atau terakhir, yakni Yos Sudarso-Gladak merupakan terdapat hotel, area bank serta dekat dengan pusat belanja grosir dan kuliner di malam hari, yaitu Galabo atau Gladak Langen Bogan.

Tujuan utama dibangunnya *citywalk* ini berdasarkan Dinas Tata Kota Kota Surakarta dalam (Putri, 2012), adalah menyediakan ruang umum sebagai ajang interaksi sosial bagi masyarakat dan wisatawan berkonsep "Solo Tempo Doeloe". Namun beberapa waktu belakangan ini, *citywalk* di jalan Slamet Riyadi dahulunya yang terdapat *seating group* sudah banyak yang telah digunakan juga menjadi tempat parkir, bagi kendaraan roda dua maupun roda empat. Kondisi tersebut pastilah memberi dampak bagi pengguna. Penggunaan parkir ini sebenarnya tidak sesuai peruntukan pada saat awal adanya *citywalk*. Karena banyaknya pengguna kendaraan pribadi membuat perlunya lahan parkir lebih untuk pengendara yang bepergian tersebut, sehingga *citywalk* saat ini juga difungsikan juga sebagai parkir.

Permasalahan penelitian dapat dituliskan sebagai berikut, yakni bagaimana kenyamanan dan pemanfaatan baik berupa area parkir yang ada di sepanjang *citywalk* Jalan Slamet Riyadi Solo. Adapun penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana dampak yang ditimbulkan oleh pemanfaatan di *citywalk* Jl. Slamet Riyadi terhadap kenyamanan bagi pejalan kaki.

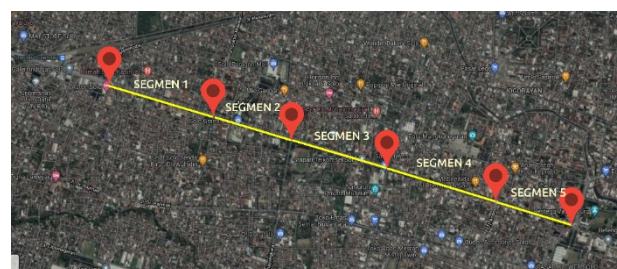
## METODE PENELITIAN

Metode penelitian dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif menggunakan metode deskriptif. Penelitian dengan pendekatan kualitatif sebagai proses pendalaman objek dengan mengumpulkan data, baik dari sumber berupa tulisan maupun survei pada lokasi. Serta metode analisa data dengan hasil akhir data berupa deskriptif yang bertujuan mendeskripsikan temuan-temuan penelitian berdasarkan data-data yang dianalisis. Analisis dilakukan dengan menggunakan acuan atau indikator sebagai dasar penilaian pada objek penelitian. Objek penelitian yakni tentang identifikasi kenyamanan dan pemanfaatan *citywalk* di Jalan Slamet Riyadi Solo. Pengumpulan data melalui beberapa teknik, antara lain dengan melakukan wawancara, dokumentasi dan survei pada lokasi penelitian. Proses pengamatan menggunakan acuan untuk memperoleh suatu data, antara lain:

- a. Peraturan terkait adanya pemanfaatan parkir di area *citywalk*
- b. Ukuran/parameter standar kenyamanan *citywalk* pejalan kaki



Gambar 1. Zonasi Parkir  
Sumber: (Dinas Perhubungan Kota Surakarta)



Gambar 2. Lokasi Citywalk Jl. Slamet Riyadi Solo  
(Sumber: <https://google.co.id/maps>, 2021)

## TINJAUAN PUSTAKA

Elemen sirkulasi desain perkotaan salah satunya alat paling ampuh untuk menyusun sebuah lingkungan urban. Bentuk, langsung dan mengendalikan pola aktivitas di kota, seperti ketika sistem transportasi jalan umum, jalur pejalan kaki, dan hubungan sistem transit dan memfokuskan gerakan (Shirvani, 1985).

### Citywalk

Menurut (Afryan & Roychansyah, 2017), *citywalk* sebagai trotoar dalam hal desain perkotaan, termasuk rute yang menghubungkan simpul (yang dapat berupa objek publik atau simpul moda transportasi), *district* dalam bentuk kawasan. Perhentian sementara untuk pejalan kaki harus disediakan setiap 300 meter. Dalam pelaksanaannya, pelaksanaan *citywalk* dibagi menjadi tiga jenis sistem (*indoor, outdoor dan semi outdoor*). Di daerah tropis, pedestrian yang aman dan nyaman di ruang terbuka atau *outdoor citywalk* membutuhkan pepohonan yang rindang. Ini juga bisa menjadi pedestrian jika anda menggunakan kombinasi bagian yang membentuk lorong panjang yang teduh.

Menurut (DPU, 1999) dalam (Setyowati, 2017) *pedestrian ways* atau jalur pejalan kaki, yaitu lintasan yang diperuntukkan untuk berjalan kaki, dapat berupa trotoar. Dalam konteks perkotaan, trotoar biasanya dirancang sebagai ruang khusus pejalan kaki yang berfungsi sebagai sarana untuk melindungi pejalan kaki dari bahaya yang ditimbulkan oleh kendaraan bermotor.

### Kenyamanan

Faktor cuaca serta jenis aktivitas dapat mempengaruhi kenyamanan orang untuk berjalan. Iklim yang buruk dapat mengurangi keinginan seseorang untuk melakukan aktivitas di ruang terbuka, salah satu contohnya adalah berjalan. Di Indonesia sendiri memiliki iklim tropis yang sangat panas sehingga mempengaruhi kenyamanan masyarakat.

Di Indonesia, jarak yang ditempuh orang dengan berjalan kaki adalah ±400m, tetapi untuk membawa barang belanja, berjalan kaki lebih nyaman jika jaraknya tidak melebihi 300m. Faktor kenyamanan berjalan kaki mempengaruhi lama perjalanan saat berbelanja dan liburan. (Indraswara, 2007)

Tabel 1. Indikator Tingkat Kenyamanan Fasilitas Pejalan Kaki

Indikator	Fasilitas Penilaian Pejalan Kaki			Nilai
	Trotoar	Penyebrangan	Street Furniture	
<b>Baik</b>	Lebar terbangan dan efektif sebesar 2 meter; Trotoar menerus.	Memiliki lebar efektif sebesar 2,6 meter dan mudah ditemui.	Tempat sampah mudah ditemui; Tersedia bangku istirahat, lampu penerangan, dan halte serta dalam kondisi terpelihara.	4
<b>Sedang</b>	Tidak seluruh dari syarat lebar dan trotoar kurang dari 2 meter; Trotoar menerus.	Sulit ditemui; Memiliki lebar efektif sebesar 2,6 meter.	Tempat sampah mudah ditemui serta dapat menampung sampah yang ada; Tersedia bangku istirahat, lampu penerangan, telepon umum dan halte serta dalam kondisi cukup terawat.	3
<b>Buruk</b>	Lebar terbangan dan efektif trotoar kurang dari 2 meter; Trotoar tidak menerus.	Sulit ditemui; Memiliki lebar efektif kurang dari 2 meter, lebar keseluruhan kurang dari 2,6 meter.	Tersedia Tempat sampah, akan tetapi tidak dapat menampung kebutuhan sampah yang ada; Terdapat bangku istirahat, lampu penerangan, dan halte; dalam kondisi tidak terpelihara.	2
<b>Sangat Buruk</b>	Lebar terbangan dan efektif trotoar kurang dari 2 meter; Trotoar tidak menerus.	Tidak didapati	Sulit ditemui Tempat sampah, jika ada dalam kondisi rusak; Tidak ada bangku untuk istirahat, dan halte	1

Menurut (Mayona, 2013) dalam (Aziz, 2019) pada tabel 1 merupakan indikator tingkat kenyamanan fasilitas pejalan kaki mengacu pada (Direktur Pembinaan Jalan Kota, 1990) dan (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1995). Indikator kenyamanan dapat dilihat dari ukuran trotoar, kemudahan ditemuinya penyebrangan, serta berbagai street furniture yang menunjang fasilitas pejalan kaki.

### Pemanfaatan

Pemanfaatan yang memiliki kata dasar manfaat yang berarti guna atau bisa di diartikan faedah. Pemanfaatan memiliki makna proses, cara

atau perbuatan dan memanfaatkan (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2021). Istilah pemanfaatan berasal dari kata dasar manfaat yang memiliki arti faedah, yang mendapat imbuhan pe-an yang berarti proses atau perbuatan memanfaatkan (Poerwadarminta, 2002)

Pada penelitian ini pengertian pemanfaatan merupakan kata asal “manfaat”, yaitu suatu penggunaan hal-hal yang berguna baik dipergunakan secara langsung maupun tidak langsung agar dapat bermanfaat.

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

Berdasarkan hasil survei data lapangan serta pencarian data dari dinas terkait, didapatkan data sebagai berikut:

Sepanjang Jalan Slamet Riyadi merupakan kawasan komersial baik berupa mall, pertokoan, bank maupun lainnya. Hal itu membuat volume tempat parkir cukup dibutuhkan sehingga area pada *citywalk* juga dimanfaatkan sebagai tempat parkir untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Hasil ini menemukan bahwa *citywalk* dimanfaatkan untuk area parkir. Namun bagaimana dampaknya bagi pengguna jalur pejalan kaki, yakni berdasarkan hasil survei. Pembahasan meliputi kondisi di *citywalk* dan penilaian indikator kenyamanan bagi pejalan kaki.

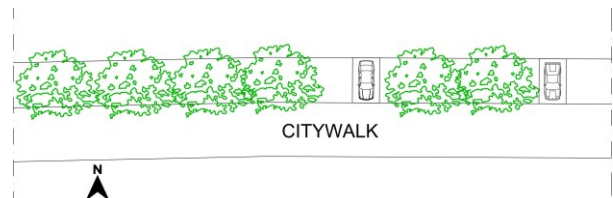
Awal mula parkir di sisi selatan dikarenakan pada parkir di sisi utara yang menjadi paralel membuat kapasitas parkir menjadi berkurang. Hal itu membuat sisi selatan atau *citywalk* dimanfaatkan sebagai tempat parkir. *Citywalk* tersebut pada awalnya diperuntukkan sebagai sarana bagi pejalan kaki. Pada *citywalk* ini pemanfaatan selain bagi pejalan kaki yakni berupa area parkir.

Terkait aturan parkir di *citywalk* sisi selatan Jalan Slamet Riyadi, berdasarkan Surat Edaran (Dishub Kota Surakarta, 2020) Nomor: 551.21/0761 tentang Pemanfaatan Ruang Parkir Di Jalan Slamet Riyadi Sisi Selatan, parkir kendaraan roda 2 maupun roda 4 memanfaatkan ruang di sela-sela pohon.

Berikut merupakan gambaran kondisi *citywalk* di Jl. Slamet Riyadi Solo:



**Gambar 3 Denah Citywalk Segmen 1 Purwosari-Gendengan**  
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)



**Gambar 4. Detail Denah Citywalk Segmen 1**  
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)



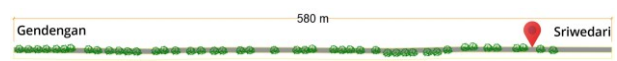
**Gambar 5. Area Purwosari**      **Gambar 6. Area Purwosari**  
(Dokumentasi Pribadi, 2021)      (Dokumentasi Pribadi, 2021)

Segmen 1 memiliki jarak 757m. Sepanjang *citywalk* Purwosari-Gendengan terlihat tidak ada pengguna parkir dikarenakan mayoritas tempat disepanjang segmen ini sudah memiliki area parkir pribadi. Adapun kendaraan parkir namun tidak terlihat petugas parkir. Kendaraan parkir tidak sesuai dengan peraturan parkir 90°, melainkan parkir paralel yang melebihi batas dengan pejalan kaki. Namun pada saat penelitian pejalan kaki cukup sepi.

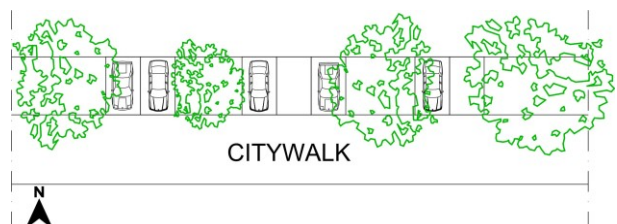
**Tabel 2. Penilaian Pedestrian Segmen 1**

Parameter	Kurang	Cukup	Baik
Ukuran Pedestrian Street Furniture			✓
			✓

Sedangkan berdasarkan indikator kenyamanan pada tabel 1 segmen ini dikategorikan baik karena lebar pedestrian 6 meter, memenuhi standar dan *street furniture* seperti bangku istirahat dan tempat sampah cukup mudah ditemui.



**Gambar 7. Denah citywalk Segmen 2 Gendengan-Sriwedari**  
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)



**Gambar 8. Detail Denah Citywalk Segmen 2**  
(Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)



Gambar 9. Area Mall (Dokumentasi Pribadi, 2021)



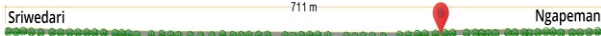
Gambar 10. Area Perbelanjaan dan Bank (Dokumentasi Pribadi, 2021)

Segmen 2 memiliki jarak Sepanjang 580m, area Gendengan-Stadion mulai cukup banyak pengguna parkir, lokasi ini cukup dimanfaatkan oleh pengendara untuk parkir karena lokasi di depan mall kebanyakan penggunanya adalah ojek online. Sedangkan ke bagian timur merupakan area perbelanjaan dan bank yang juga ramai akan pengguna.

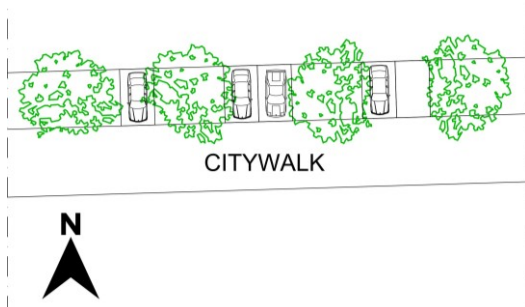
Tabel 3. Penilaian Pedestrian Segmen 3

Parameter	Kurang	Cukup	Baik
Ukuran Pedestrian Street Furniture		✓	✓

Berdasarkan indikator kenyamanan pada tabel 1 segmen ini dikategorikan Cukup baik karena lebar pedestrian telah memenuhi standar dan street furniture seperti bangku istirahat masih dapat ditemui.



Gambar 11. Denah citywalk Segmen 3 Stadion-Ngapeman (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)



Gambar 12. Detail Denah Citywalk Segmen 3 (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)



Gambar 13. Area Stadion (Dokumentasi Pribadi, 2021)



Gambar 14. Area Dtadion (Dokumentasi Pribadi, 2021)

Kondisi Area Stadion cukup sepi dikarenakan tidak banyak aktivitas yang dilakukan, hanya ada beberapa pengguna serta lokasi yang dikunjungi tidak terlalu banyak dikunjungi, hanya pada saat terdapat event atau acara tertentu. Berdasarkan peraturan area pada segmen depan Stadion-Museum Radyapustaka tidak digunakan sebagai tempat parkir. Namun sisi timur setelah museum dapat memanfaatkan untuk parkir. Pada saat penelitian didapati pengguna jalan memanfaatkan untuk berfoto.

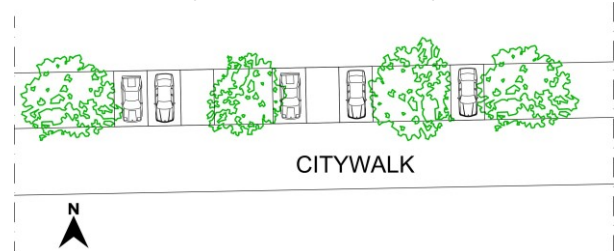
Tabel 4. Penilaian Pedestrian Segmen 4

Parameter	Kurang	Cukup	Baik
Ukuran Pedestrian Street Furniture	✓		✓

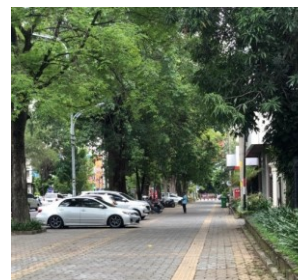
Berdasarkan indikator kenyamanan pada tabel 1 segmen ini dikategorikan cukup baik karena lebar pedestrian memenuhi standar, penyebrangan dan street furniture seperti bangku istirahat dan tempat sampah cukup jarang ditemui.



Gambar 15 Denah citywalk Segmen 4 Ngapeman-Yos Sudarso (Dokumen Pribadi, 2021)



Gambar 16. Detail Denah Citywalk Segmen 4 (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)



Gambar 17. Ngapeman-Yos Sudarso (Dokumentasi Pribadi, 2021)



Gambar 18. Ngapeman-Yos Sudarso (Dokumentasi Pribadi, 2021)

Sepanjang jalan Ngapeman-Yos Sudarso terdapat wisata area komersial berupa pertokoan, Café dan Gallery, sehingga area parkir cukup banyak digunakan.

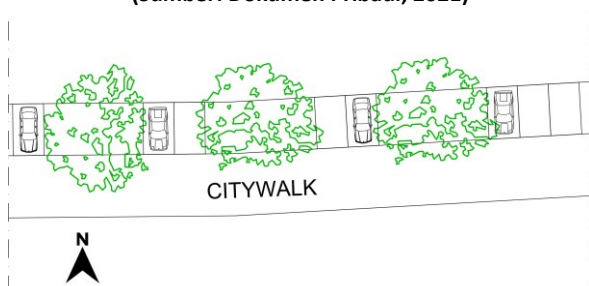
Tabel 5. Penilaian Pedestrian Segmen 5

Parameter	Kurang	Cukup	Baik
Ukuran Pedestrian Street Furniture		✓	✓

Menurut parameter pada tabel 1 segmen ini dikategorikan cukup baik, lebar pedestrian memenuhi standar, penyebrangan dan *street furniture* seperti bangku istirahat dan tempat sampah cukup jarang ditemui.



Gambar 19. Denah Citywalk Segmen 5 Yos Sudarso-Gladak (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)



Gambar 20. Detail Denah Citywalk Segmen 5 (Sumber: Dokumen Pribadi, 2021)



Gambar 21. Yos Sudarso-Gladak (Dokumentasi Pribadi, 2021)



Gambar 22. Yos Sudarso-Gladak (Dokumentasi Pribadi, 2021)

Pemanfaatan parkir di sepanjang jalan Yos Sudarso-Gladak cukup banyak. Terlihat pada gambar 20 kendaraan sedang melintas di *citywalk*. Pada sektor ini terdapat wisata area komersial berupa *Café*, dan pertokoan serta area bank sehingga area parkir banyak digunakan. Pengguna jalan di segmen ini tidak begitu banyak seperti segmen-segmen sebelumnya.

Tabel 6. Penilaian Pedestrian Segmen 5

Parameter	Kurang	Cukup	Baik
Ukuran Pedestrian Street Furniture		✓	✓

Berdasarkan indikator kenyamanan pada tabel 1 segmen ini dikategorikan cukup baik karena lebar pedestrian memenuhi standar, penyebrangan dan *street furniture* seperti bangku istirahat dan tempat sampah cukup jarang ditemui.

Tabel 7. Perbandingan Tiap Segmen Citywalk

Segmen Jalan	Kondisi	Fungsi Citywalk
Segmen 1 (Purwosari-Gendengan)	Baik	Segmen ini memiliki cukup banyak bangku istirahat dan vegetasi sehingga banyak digunakan pengguna untuk sekedar duduk bersantai
Segmen 2 (Gendengan-Sriwedari)	Cukup Baik	Berlokasi dekat dengan mall sehingga banyak digunakan untuk parkir kendaraan bermotor
Segmen 3 (Sriwedari-Ngapeman)	Baik	Terdapat banyak vegetasi di sekitar stadion sehingga segmen digunakan juga untuk bersantai
Segmen 4 (Ngapeman-Yos Sudarso)	Cukup Baik	Terdapat berbagai mural yang dimanfaatkan untuk berfoto
Segmen 5 (Yos Sudarso-Gladak)	Cukup Baik	Terdapat area komersial seperti <i>café</i> sehingga pemanfaatan parkir dibutuhkan

*Citywalk* dimanfaatkan sebagai area parkir berdasarkan Surat Edaran (Dishub Kota Surakarta, 2020) Nomor: 551.21 / 0761 tentang Pemanfaatan Ruang Parkir Di Jalan Slamet Riyadi Sisi Selatan. Pengaturan parkir roda 2 dan 4 di sela-sela pohon sisi selatan jalan Slamet Riyadi dari simpang 4 gendengan – Bundaran gladak, sebagai berikut:

1. Ruang Parkir di sela-sela pohon dimanfaatkan untuk parkir roda 2 dan roda 4 berlaku selama 24 jam dengan pembagian SRP roda 2 dan SRP roda 4 menyesuaikan dengan kapasitas yang tersedia dan bangkitan perjalanan/kebutuhan tata guna lahan
2. Parkir hanya diperbolehkan di sela-sela pohon dengan batas paving blok berwarna kuning, sedangkan batas paving berwarna kuning ke selatan sampai dengan batas akhir paving block difungsikan untuk jalur pedestrian atau pejalan kaki dan merupakan daerah larangan parkir
3. Pemanfaatan parkir di sela-sela pohon sisi selatan Jalan Slamet Riyadi, berlaku mulai tanggal 1 Maret 2020.
4. Kendaraan yang parkir di daerah larangan setelah 30 ( tiga puluh ) hari masa sosialisasi

dapat dilakukan penggembokan dan/atau penderekan.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### KESIMPULAN

Setelah melakukan observasi terkait pemanfaatan *citywalk* Jl. Slamet Riyadi Solo, sehingga menghasilkan kesimpulan seperti berikut:

1. Segmen 1 berdasarkan indikator kenyamanan pada tabel 1 memiliki nilai baik dikarenakan telah memenuhi baik lebar serta *street furniture* seperti tempat duduk dan tempat sampah mudah ditemukan, kondisi pepohonan yang teduh sehingga dimanfaatkan pengguna untuk duduk bersantai maupun beristirahat
2. Segmen 2 berdasarkan indikator kenyamanan pada tabel 1 memiliki nilai cukup baik dikarenakan telah memenuhi baik lebar tetapi *street furniture* seperti tempat sampah dan bangku istirahat ada namun tidak banyak. Segmen ini dimanfaatkan untuk parkir dilihat dari lokasi yang dekat dengan mall dan toko.
3. Segmen 3 berdasarkan indikator kenyamanan pada tabel 1 memiliki nilai baik dikarenakan telah memenuhi baik lebar pedestrian serta *street furniture*. Kondisi pepohonan yang teduh dimanfaatkan pengguna untuk duduk bersantai
4. Segmen 4 berdasarkan indikator kenyamanan pada tabel 1 memiliki nilai cukup baik dikarenakan telah memenuhi baik lebar serta *street furniture*. Di sekitaran dekat Jl Gatot Subroto terdapat banyak mural serta area pertokoan yang dimanfaatkan pengguna untuk berfoto dan parkir
5. Segmen 5 berdasarkan indikator kenyamanan pada tabel 1 memiliki nilai cukup baik dikarenakan telah memenuhi baik lebar serta *street furniture*. Banyaknya pertokoan serta area komersial segmen ini banyak pemanfaatan untuk parkir
6. Mengacu pada peraturan Surat Edaran Dishub Kota Surakarta Nomor: 551.21 / 0761 tentang Pemanfaatan Ruang Parkir Di Jalan Slamet Riyadi Sisi Selatan, bahwa *citywalk* dapat digunakan sebagai lahan

parkir maka, pengguna jalan atau pejalan kaki harus berbagi ruang antara pengendara kendaraan bermotor dan pejalan kaki.

### SARAN

Berdasarkan dari analisa serta kesimpulan yang diperoleh, maka penelitian ini memberikan rekomendasi

1. Dibuatkannya jalur keluar masuk yang dekat sehingga pengguna kendaraan yang parkir di *citywalk* tidak jauh berjalan mengendarai kendaraan untuk menuju tempat yang dituju di area *citywalk* yang dapat mengurangi kenyamanan pejalan kaki
2. Memberi Petugas parkir di area yang tidak terdapat petugas agar pengendara dapat parkir sesuai dengan peraturan sehingga tidak mengganggu pejalan kaki
3. Memaksimalkan *street furniture* untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna. Seperti tempat sampah, sehingga meminimalisir pejalan kaki untuk membuang sampah sembarangan.

### DAFTAR PUSTAKA

- Afryan, R., & Roychansyah, M. S. (2017). Tingkat Livabilitas Sebagai Arahan Penataan City Walk Koridor Jalan Suprpto Kota Bengkulu.
- Aziz, M. P. (2019). Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki Di Jalan Slamet Riyadi Surakarta. 6.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (1995). *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan*. Jakarta.
- Direktur Pembinaan Jalan Kota. (1990). *Petunjuk Perencanaan Trotoar*. Jakarta: Direktur Pembinaan Jalan Kota.
- Dishub Kota Surakarta. (2020). *Surat Edaran Dishub Kota Surakarta Nomor: 551.21/0761 tentang Pemanfaatan Ruang Parkir Di Jalan Slamet Riyadi Sisi Selatan*. Surakarta.
- Indraswara, M. S. (2007). Kajian Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada Jalan Imam Barjo Semarang. *Enclosure, 6(2)*, 62.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2021, 12 14). Retrieved from <https://kbbi.kemdikbud.go.id/>: <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/pemanfaatan>

- Mayona, E. L. (2013). Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki di. *Reka Loka, Vol. XX*, Hal. 5-7.
- Poerwadarminta, W. (2002). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Putri, O. (2012, 06 13). Retrieved from <https://megapolitan.kompas.com/read/2012/06/13/14583849/~Berita?page=all>
- Riyantama, M. A. (2021, 03 23). Retrieved from <https://kumparan.com/haqqi-ryantama/kota-solo-kota-dengan-2-nama-di-jawa-tengah-1vPQeSIPbRk/3>
- Setyowati, M. D. (2017). Pemanfaatan Pedestrian Ways di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang. *Ruas*, 16-17.
- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.