

ANALISIS FASILITAS PEDESTRIAN JALAN SIDOLUHUR KAMPOENG BATIK LAWHEYAN DALAM Mendukung Konsep WALKABILITY

Hafira Sazqia Bizikri

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
d300210021@student.ums.ac.id

Yayie Arsandrie

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
yayie.arsandrie@ums.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis fasilitas pedestrian Jalan Sidoluhur, Kampung Batik Laweyan, dalam mendukung konsep walkability berdasarkan lima parameter: *Connected, Comfortable, Convenient, Convivial, dan Conspicuous*. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Jenis data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah fasilitas pedestrian meliputi fasilitas utama dan pendukung jalur pejalan kaki. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan observasi lapangan, wawancara dan dokumentasi foto. Data kemudian dianalisis berdasarkan konsep walkability. Hasil analisis menunjukkan bahwa parameter *Convivial* memiliki kesesuaian tertinggi (81,25%), mencerminkan dukungan kuat terhadap interaksi sosial. Namun, parameter *Comfortable* (60,41%) dan *Conspicuous* (58%) memiliki kesesuaian rendah akibat minimnya elemen kenyamanan seperti peneduh dan *guiding block*. Parameter *Connected* dan *Convenient* berada pada tingkat sedang (66,67%), mengindikasikan perlunya peningkatan integrasi dengan transportasi publik dan efisiensi rute. Hasil penelitian ini menekankan bahwa perbaikan fasilitas pedestrian penting untuk meningkatkan kenyamanan, aksesibilitas, dan keberlanjutan wisata. Saran diberikan untuk menambah elemen kenyamanan, visibilitas, dan aksesibilitas guna mendukung jalur pedestrian yang lebih inklusif.

KEYWORDS:

Walkability; Fasilitas Pedestrian; Kampoeng Batik Laweyan

PENDAHULUAN

Pada dekade terakhir ini, urbanisasi meningkat dengan pesat. Hal ini menyebabkan kebutuhan menciptakan lingkungan perkotaan yang nyaman dan ramah bagi pejalan kaki juga meningkat. Lingkungan perkotaan yang nyaman dan ramah tersebut, dapat diciptakan dengan perancangan kota yang baik. Salah satu elemen penting dalam perancangan kota adalah jalur pejalan kaki. Keberadaan jalur pejalan kaki saat ini merupakan sebuah kebutuhan bagi wilayah perkotaan. Selain berfungsi sebagai elemen pembentuk kota, jalur pejalan kaki juga bertujuan untuk memfasilitasi kegiatan bagi pejalan kaki. Sudah seharusnya jalur pejalan kaki dirancang memenuhi standar, dilengkapi dengan komponen pendukung agar dapat memberikan rasa aman dan nyaman bagi penggunaannya. Jalur pejalan kaki yang baik tidak hanya

memudahkan masyarakat untuk berjalan kaki, tetapi juga dapat mendorong peningkatan aktivitas ekonomi, kesehatan, dan kualitas hidup warga yang lebih baik.

Salah satu wilayah di kota Surakarta yang membutuhkan fasilitas jalur pejalan kaki adalah Kampoeng Batik Laweyan. Kampoeng Batik Laweyan merupakan salah satu kawasan wisata bersejarah yang banyak dikunjungi oleh berbagai wisatawan lokal maupun wisatawan asing. Jalur utama pada wilayah ini adalah Jalan Sidoluhur, jalan ini menjadi jalur sirkulasi utama bagi masyarakat setempat maupun pengunjung. Jalan ini merupakan jalur transportasi dan sirkulasi bagi masyarakat yang beraktivitas dan para wisatawan, di jalur inilah aktivitas wisata dan perdagangan berlangsung. Jalan Sidoluhur dipenuhi oleh berbagai *showroom* batik dan beberapa tempat yang menjadi destinasi kunjungan wisata. Namun, kondisi jalur pejalan kaki di sepanjang jalan ini

masih memerlukan infrastruktur fisik yang mendukung atau sering disebut dengan jalur pedestrian karena mengingat fungsi jalan tersebut sangat strategis dalam menunjang pariwisata dan kenyamanan wisatawan.

Jalur pedestrian idealnya hanya digunakan untuk aktivitas para pejalan kaki. Namun, faktanya, jalur tersebut sering dimanfaatkan untuk kegiatan lain yang berpotensi mengganggu kenyamanan pejalan kaki saat mengakses jalur tersebut (Yani & Sylviana, 2022) Mengingat pentingnya Jalan Sidoluhur dalam pengalaman wisatawan dalam menjelajahi Kampung Batik Laweyan, penting untuk memperhatikan fasilitas pedestrian di jalan ini.

Salah satu upaya perencanaan penataan area wisata yang ramah bagi pejalan kaki adalah dengan penerapan konsep *walkability*. Konsep *Walkability* merupakan dasar atau sebuah pondasi untuk kota berkelanjutan (Southworth, 2005). *Walkability* merupakan sebuah kemampuan sebuah area agar dapat menjadi ramah bagi pejalan kaki, dan tidak hanya membantu meningkatkan kualitas hidup warga setempat, melainkan juga dapat meningkatkan nilai ekonomi suatu daerah melalui pengembangan atraksi wisata dan peningkatan interaksi sosial antar penduduk lokal.

Berbagai permasalahan terkait kesesuaian fasilitas yang mendukung konsep *walkability* masih ditemukan seperti konektivitas antarjalur, kenyamanan fisik, efisiensi rute, ruang interaksi sosial, dan elemen visual penunjang. Hal ini menimbulkan pertanyaan mengenai sejauh mana tingkat kesesuaian fasilitas pedestrian di kawasan tersebut terhadap lima parameter *walkability*, yaitu *Connected*, *Comfortable*, *Convenient*, *Convivial*, dan *Conspicuous*. Selain itu, apa strategi yang dapat diterapkan untuk meningkatkan kualitas fasilitas pedestrian guna mendukung kenyamanan pengguna dan keberlanjutan wisata juga menjadi isu penting dalam penelitian ini.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis fasilitas pedestrian Jalan Sidoluhur dalam mendukung konsep *walkability*, seperti lebar jalur, kondisi permukaan, penerangan, tempat istirahat, dan

aksesibilitas bagi pengguna difabel. Analisis ini diharapkan dapat menjadi dasar untuk peningkatan kualitas jalur pejalan kaki di Kampoeng Batik Laweyan, khususnya dalam mendukung kenyamanan pengunjung dan keberlanjutan wisata bagi para pejalan kaki.

TINJAUAN PUSTAKA

Jalur pedestrian adalah infrastruktur fisik yang dirancang untuk mendukung aktivitas berjalan kaki dan biasanya berbentuk jalan atau jalur khusus. Dengan meningkatnya kebutuhan manusia dan berkembangnya fasilitas, jalur pedestrian kini juga berfungsi untuk memenuhi berbagai aktivitas lain, seperti rekreasi dan olahraga (Yanuar et al., 2021) Jalur pedestrian menjadi suatu fasilitas penting yang dapat memberikan manfaat dalam menunjang fungsi sosial, yaitu sebagai tempat pertemuan beberapa individu (Damayanto et al., 2021).

Konsep *walkability* merupakan fondasi atau dasar dari kota berkelanjutan (Southworth, 2005). *Walkability* pada dasarnya adalah suatu ukuran yang menggambarkan sejauh mana lingkungan dapat digunakan dan mendukung aktivitas berjalan kaki bagi manusia yang meliputi berbagai faktor, antara lain konektivitas, kemudahan navigasi, keselamatan, serta tingkat pelayanan bagi pejalan kaki (Public Transport Authority, 2012).

Walkability menjadi konsep yang belakangan ini menjadi perhatian utama para perencana dan perancang kota untuk menciptakan lingkungan berkelanjutan yang mendukung interaksi sosial, kegiatan rekreasi, serta kegiatan jual beli dengan cara berjalan kaki (Forsyth, 2015). Konsep *walkability* mengacu pada lima parameter utama: *Connected* (Keterhubungan), *Comfortable* (Kenyamanan), *Convenient* (Kemudahan Akses), *Convivial* (Ramah Sosial), dan *Conspicuous* (Kejelasan dan Visibilitas) (Rafiemanzelat et al., 2017).

Walkability juga penting untuk memastikan kesetaraan dimana kelompok masyarakat berpenghasilan paling rendah umumnya menggunakan sepeda atau berjalan kaki dalam bekerja (Sari, 2021). Oleh karena itu

kemampuan berjalan kaki diklasifikasikan sebagai masalah umum yang melibatkan infrastruktur fisik dan kualitas lingkungan berjalan kaki.

Berdasarkan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Prinsip dasar dalam merancang fasilitas pejalan kaki setidaknya harus mencakup beberapa ketentuan, yaitu: (1) memenuhi aspek keterpaduan sistem, dari penataan lingkungan, sistem transportasi, dan aksesibilitas antar kawasan; (2) memenuhi aspek kesinambungan, yaitu menghubungkan antara tempat asal ke tempat tujuan, juga sebaliknya; (3) memenuhi aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan; (4) memenuhi aspek aksesibilitas, dimana fasilitas yang direncanakan harus dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk pengguna disabilitas. (Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat, 2023)

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, fasilitas utama pejalan kaki dibagi menjadi dua yaitu fasilitas utama pejalan kaki dan fasilitas penunjang pejalan kaki. Fasilitas utama pejalan kaki di antaranya adalah trotoar, penyeberangan sebidang, dan penyeberangan tak sebidang. Sedangkan fasilitas penunjang pejalan kaki yaitu drainase, lampu penerangan, tempat duduk, tempat sampah, marka, perambuan, papan informasi, halte/lapak tunggu, dan aksesibilitas terhadap pejalan kaki. (Permen PU Nomor 03 Tahun 2014, 2014)

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Metode ini merupakan metode yang didasarkan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti kondisi objek secara alamiah, di mana peneliti berperan sebagai instrumen utama. Penelitian ini dilakukan di sepanjang koridor Jalan Sidoluhur, Kampung Batik Laweyan, dengan panjang jalur sekitar 1 km. Lokasi ini dipilih karena perannya sebagai kawasan wisata budaya yang aktif, dikelilingi oleh aktivitas ekonomi, perdagangan, dan budaya.

Jenis data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah fasilitas pedestrian meliputi fasilitas utama dan pendukung jalur pejalan kaki. Teknik pengumpulan data meliputi observasi, wawancara, dan dokumentasi foto. Proses wawancara melibatkan delapan narasumber yang terdiri dari Ketua Forum Pengembangan Kampung Batik Laweyan, tiga orang pekerja di kawasan tersebut, serta empat orang pengunjung. Pemilihan narasumber dilakukan dengan pertimbangan keterlibatan langsung mereka dalam aktivitas sehari-hari di kawasan Jalan Sidoluhur, sehingga dapat memberikan perspektif beragam mengenai kondisi fasilitas pedestrian. Dokumentasi foto digunakan untuk menggambarkan kondisi fasilitas pedestrian di lokasi penelitian.

Penelitian ini dilakukan dengan tiga tahap. Tahapan pertama adalah pengumpulan data. Tahap ini dilakukan dengan mengidentifikasi kondisi dan karakteristik fasilitas utama dan pendukung jalur pejalan kaki melalui observasi dengan menggunakan instrumen survei yang berpedoman pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Ruang Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan tahun 2023 dan *Planning and Designing for Pedestrians: Guidelines* oleh *Public Transport Authority*. Selain itu, wawancara digunakan untuk menggali informasi terkait kepuasan pengguna jalur pedestrian dan identifikasi kebutuhan yang belum terpenuhi.

Tahap kedua adalah pengolahan data. Tahap ini dilakukan penilaian terhadap hasil wawancara dan observasi lapang berdasarkan tingkat kesesuaian berdasarkan konsep *walkability* yang mengacu pada lima parameter utama: *Connected* (Keterhubungan), *Comfortable* (Kenyamanan), *Convenient* (Kemudahan Akses), *Convivial* (Ramah Sosial), dan *Conspicuous* (Kejelasan dan Visibilitas) (Rafiemanzelat et al., 2017)

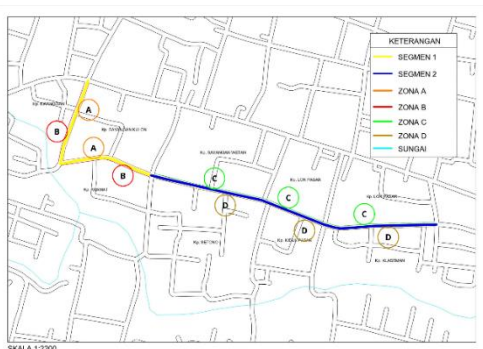
Tingkat kesesuaian konsep *walkability* diklasifikasikan menjadi empat, yaitu:

- a. Nilai 1 jika indikator tidak mendukung atau menghambat *walkability*.
- b. Nilai 2 jika indikator belum optimal dan membutuhkan perhatian khusus.

- c. Nilai 3 jika indikator cukup mendukung, tetapi ada masih perlu perbaikan.
- d. Nilai 4 jika indikator sepenuhnya mendukung konsep *walkability*.

Tahapan ketiga adalah analisis fasilitas pedestrian berdasarkan konsep *walkability*. Data hasil wawancara juga dikaitkan dengan temuan lapangan untuk memperkuat analisis pada setiap parameter. Analisis ini bertujuan untuk mengevaluasi tingkat kesesuaian fasilitas yang tersedia dengan kebutuhan pengguna jalan serta memberikan rekomendasi perbaikan untuk meningkatkan kualitas jalur pedestrian di kawasan studi sehingga dapat memberikan rekomendasi untuk pengembangan jalur pejalan kaki.

Area penelitian dikelompokkan menjadi dua segmen untuk mempermudah analisis. Pengelompokan ini ditentukan berdasarkan karakteristik fisik dan jenis aktivitas yang berlangsung di sepanjang jalur. Gambar 1 menyajikan peta lokasi penelitian beserta pembagian segmen yang digunakan dalam analisis.



Gambar 1. Pembagian Segmen
(Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

Setelah memahami peta lokasi dan pembagian segmen penelitian, deskripsi lebih rinci mengenai karakteristik setiap segmen dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Pembagian Segmen

Segmen	Panjang	Karakteristik Fisik	Jenis Aktivitas
Segmen 1	± 330 meter	Didominasi oleh kawasan permukiman dan pendidikan	Relatif sepi, tanpa <i>showroom</i> /destinasi wisata, lebih banyak aktivitas lokal.

Segmen 2	± 670 meter	Terdapat <i>showroom</i> batik dan destinasi menarik	Aktivitas lebih tinggi, sering dikunjungi wisatawan untuk belanja dan berwisata.
-----------------	-------------	--	--

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Lokasi

Jalan Sidoluhur, Kampoeng Batik Laweyan berlokasi di Kelurahan Laweyan, Kecamatan Laweyan, Kota Surakarta, Provinsi Jawa Tengah. Wilayah ini terletak bagian utara berbatasan dengan Kelurahan Sondakan, di sisi timur berbatasan dengan Kelurahan Bumi, di bagian selatan berbatasan dengan Kelurahan Banaran yang terletak di Kabupaten Sukoharjo, dan di sebelah barat berbatasan dengan Kelurahan Pajang. Batasan-batasan ini membentuk sebuah area yang strategis dan menghubungkan kawasan ini dengan berbagai kelurahan yang ada di sekitarnya, memberikan aksesibilitas yang penting untuk perkembangan kawasan tersebut.

Kampoeng Batik Laweyan ini memiliki karakteristik jalan yang unik dan berfungsi sebagai jalur sirkulasi utama bagi masyarakat serta pengunjung. Fungsi utama jalan adalah sebagai jalur transportasi dan sirkulasi bagi masyarakat yang beraktivitas dan para wisatawan. Jalan ini juga melayani pergerakan kendaraan bermotor dan pejalan kaki, terutama di area yang ramai yaitu Jalan Sidoluhur yang dipenuhi oleh berbagai *showroom* batik dan beberapa tempat yang menjadi destinasi kunjungan wisatawan.

Identifikasi Fasilitas Pedestrian di Jalan Sidoluhur

1. Segmen 1

Untuk memudahkan proses identifikasi, Segmen 1 dibagi menjadi dua bagian, yaitu zona A dan zona B. Di zona A, aktivitas utama mencakup keberadaan fasilitas keagamaan seperti musholla, yang menjadi pusat kegiatan ibadah bagi masyarakat sekitar. Selain itu, terdapat institusi pendidikan seperti sekolah dasar dan taman kanak-kanak yang menunjang kebutuhan pendidikan anak-anak di kawasan

tersebut. Area ini juga dilengkapi dengan beberapa warung. Selebihnya, kawasan ini didominasi oleh rumah tinggal. Keragaman aktivitas ini berpengaruh terhadap kondisi fasilitas pejalan di segmen 1 zona A yang tercantum pada Tabel 2.

Tabel 2. Fasilitas Pedestrian di Segmen 1 Zona A

Jenis	Keterangan
Jalur Pejalan Kaki	Lebar Jalur = 1,2 meter Material = Cor Beton Kondisi = Jalan kurang baik, jalur pejalan kaki terhalangi oleh pohon dan parkir liar
Penyebrangan	Tidak tersedia
Rambu	Tidak tersedia
Marka Jalan	Tidak tersedia
Lampu Penerangan	Terdapat di beberapa titik (3 buah)
Pelindung/Peneduh Jalur Hijau	Tidak tersedia Terdapat beberapa pepohonan di sepanjang jalan
Tempat Duduk	Terdapat tempat duduk (1 buah)
Tempat Sampah	Terdapat beberapa tempat sampah di beberapa titik
Drainase	Terdapat drainase di sepanjang jalan
Fasilitas Difabel	Tidak tersedia fasilitas yang mendukung difabel
Kemiringan/Ramp Step dan Tangga	Tidak tersedia
Penunjuk Lokasi	Terdapat penunjuk Lokasi
Penunjuk Arah	Terdapat penunjuk arah namun sudah tidak bisa terbaca
Visibility	Jalur pejalan kaki terlihat, namun tidak mendukung untuk difabel
Legibility	Keterbacaan visual penunjuk arah masih kurang

Tabel 2 menunjukkan bahwa lebar jalur pedestrian di segmen 1 zona A telah memenuhi standar untuk *pedestrian paths* yaitu minimal 1,2 meter. Kondisi fisik jalur pejalan kaki di zona ini cenderung kurang baik karena jalur pedestrian kurang terlihat dan tidak ramah bagi disabilitas. Karena kurangnya visibilitas jalur ini, menyebabkan banyaknya parkir mobil di jalur ini sehingga jalur ini tidak optimal untuk pejalan kaki. Kondisi beberapa *street furniture* seperti tempat sampah dinilai cukup baik karena sudah tersebar di beberapa titik dan sudah merupakan tempat sampah pilah,

namun terdapat beberapa tempat sampah yang tidak ada di posisi yang seharusnya. Permasalahan lain yang ditemui adalah tidak adanya rambu-rambu mengetahui bahwa segmen ini terdapat aktivitas pendidikan yang didominasi oleh pelajar sekolah dasar kebawah sehingga keselamatan pengguna jalan menjadi prioritas. Kondisi jalur pedestrian di segmen 1 zona A Jalan Sidoluhur dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Kondisi Jalur Pedestrian di Segmen 1 Zona A (Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

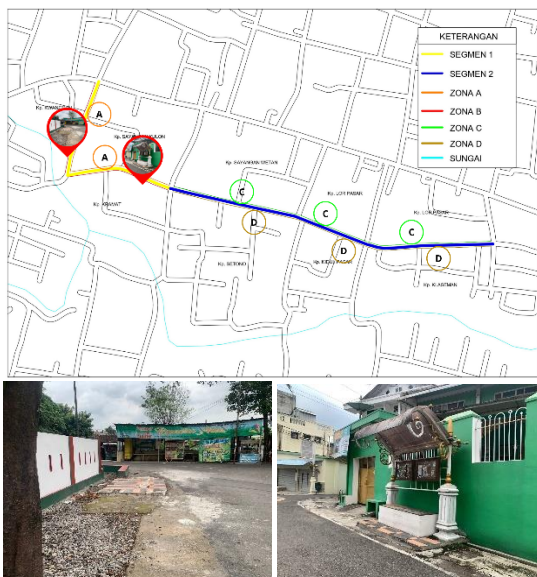
Selanjutnya segmen 1 zona B memiliki aktivitas yang tidak jauh berbeda dengan zona A. Aktivitas yang ada di antara lain terdapat beberapa toko, warung, dan sisanya adalah rumah tinggal. Keragaman aktivitas ini juga berpengaruh terhadap kondisi fasilitas di segmen 1 zona B yang tercantum pada Tabel 3.

Tabel 3. Fasilitas Pedestrian di Segmen 1 Zona B

Jenis	Keterangan
Jalur Pejalan Kaki	Lebar Jalur = 1 meter Material = Cor Beton dan beberapa hanya menggunakan batu kerikil Kondisi = Jalan kurang baik, jalur pejalan kaki terhalangi oleh pohon dan parkir liar
Penyebrangan	Tidak tersedia
Rambu	Tidak tersedia
Marka Jalan	Tidak tersedia
Lampu Penerangan	Terdapat di 3 titik
Pelindung/Peneduh Jalur Hijau	Tidak tersedia Terdapat beberapa pepohonan di sepanjang jalan

Tempat Duduk	Tersedia, keadaan cukup baik
Tempat Sampah	Terdapat beberapa tempat sampah di beberapa titik
Drainase	Terdapat drainase di sepanjang jalan
Fasilitas Difabel	Tidak tersedia fasilitas yang mendukung difabel
Kemiringan/Ramp	Tidak tersedia
Step dan Tangga	Tidak tersedia
Penunjuk Lokasi	Terdapat penunjuk Lokasi
Penunjuk Arah	Terdapat penunjuk arah namun sudah tidak bisa terbaca
Visibility	Jalur pejalan kaki terlihat, namun tidak mendukung untuk difabel
Legibility	Keterbacaan visual penunjuk arah masih kurang

Tabel 3 menunjukkan bahwa lebar jalur di segmen 1 zona B belum memenuhi standar dan kurang optimal dalam penggunaannya. Jalur ini terlihat tidak beralih fungsi menjadi lahan parkir karena banyak dihalangi oleh pepohonan. Untuk kondisi beberapa *street furniture* seperti tempat sampah dinilai cukup baik karena sudah banyak tersebar di beberapa titik. Sama seperti zona A, permasalahan yang ditemui adalah tidak adanya rambu-rambu mengetahui bahwa segmen ini terdapat aktivitas pendidikan yang didominasi oleh pelajar sekolah dasar ke bawah sehingga keselamatan pengguna jalan menjadi prioritas. Kondisi jalur pedestrian di segmen 1 zona B Jalan Sidoluhur dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3. Kondisi Jalur Pedestrian di Segmen 1 Zona B (Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

2. Segmen 2

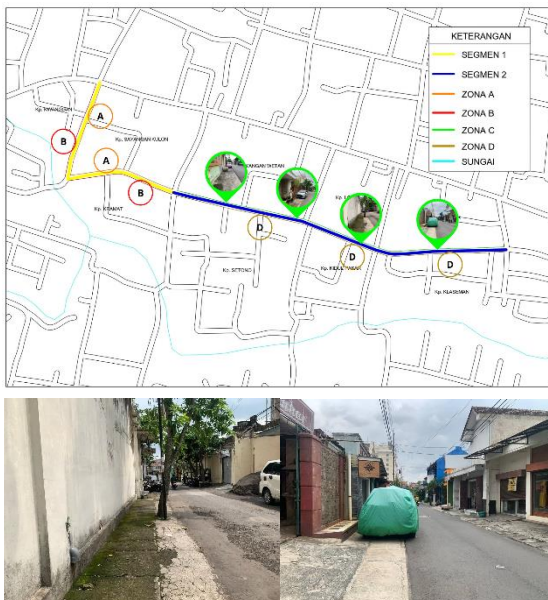
Segmen 2 di Jalan Sidoluhur memiliki tingkat aktivitas yang lebih intensif jika dibandingkan dengan segmen 1. Hal ini disebabkan oleh lokasi segmen ini yang lebih sering dilalui oleh wisatawan, menjadikannya sebagai jalur utama yang lebih ramai dan menarik perhatian pengunjung. Dengan adanya potensi keramaian ini, segmen 2 menjadi area yang lebih dinamis dan memiliki peran penting dalam mendukung aktivitas pariwisata di kawasan tersebut. Aktivitas di segmen ini didominasi oleh kegiatan industri kreatif, seperti *showroom* batik, yang menjadi daya tarik utama kawasan. Selain itu, terdapat beberapa kafe dan warung makan yang mendukung kebutuhan wisatawan, sementara sebagian kecil area masih digunakan sebagai rumah tinggal. Jenis dan kondisi fasilitas pedestrian di Segmen 2 zona C dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Fasilitas Pedestrian di Segmen 2 Zona C

Jenis	Keterangan
Jalur Pejalan Kaki	Lebar Jalur = 1,8 meter Material = Cor Beton Kondisi = Jalan kurang baik, jalur pejalan kaki terhalangi oleh pohon dan parkir liar
Penyebrangan	Tidak tersedia
Rambu	Tidak tersedia
Marka Jalan	Tidak tersedia
Lampu Penerangan	Terdapat di beberapa titik (4 buah)
Pelindung/Peneduh Jalur Hijau	Tidak tersedia
Tempat Duduk	Terdapat beberapa pepohonan di sepanjang jalan
Tempat Sampah	Terdapat beberapa tempat sampah di beberapa titik
Drainase	Terdapat drainase di sepanjang jalan
Fasilitas Difabel	Tidak tersedia fasilitas yang mendukung difabel
Kemiringan dan Ramp	Tidak tersedia
Step dan Tangga	Tidak tersedia
Penunjuk Lokasi	Terdapat penunjuk Lokasi

Penunjuk Arah	Terdapat penunjuk arah namun beberapa sudah tidak bisa terbaca
Visibility	Jalur pejalan kaki terlihat, namun tidak mendukung untuk difabel
Legibility	Keterbacaan visual penunjuk arah masih kurang

Tabel 4 menunjukkan bahwa jalur pedestrian di segmen 2 zona C Jalan Sidoluhur memiliki lebar yang sudah memenuhi standar minimal untuk jalur pedestrian. Namun, pemanfaatannya masih kurang optimal karena jalur tersebut kerap digunakan untuk parkir kendaraan dan berdirinya warung, yang menghambat akses pejalan kaki. Beberapa fasilitas pendukung seperti tempat sampah sudah tersedia di beberapa titik dan dinilai cukup memadai. Kurangnya elemen peneduh di sepanjang jalur juga menjadi salah satu permasalahan utama yang mengurangi kenyamanan, terutama bagi pengguna yang berjalan di siang hari. Selain itu, tidak adanya fasilitas khusus untuk penyandang disabilitas, seperti *guiding block*, menjadi kendala signifikan yang memengaruhi kenyamanan dan aksesibilitas bagi pengguna dengan kebutuhan khusus. Kondisi jalur pedestrian di segmen 2 zona C Jalan Sidoluhur dapat dilihat pada Gambar 4.



Gambar 4. Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Segmen 2 Zona C (Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

Kemudian Segmen 2 zona D memiliki karakteristik aktivitas yang serupa dengan zona C. Area ini didominasi oleh keberadaan *showroom-showroom* batik yang menjadi pusat kegiatan industri kreatif dan menarik perhatian wisatawan. Selain itu, terdapat sejumlah kafe dan warung kecil yang mendukung aktivitas kuliner, serta fasilitas keagamaan seperti masjid dan musholla yang melayani kebutuhan spiritual warga dan pengunjung. Sisanya adalah rumah tinggal. Meski aktivitasnya mirip, segmen 2 zona D ini juga memiliki tantangan tersendiri, seperti potensi konflik penggunaan ruang antara aktivitas komersial, keagamaan, dan kebutuhan pejalan kaki. Kondisi ini menggarisbawahi pentingnya perencanaan fasilitas pedestrian yang tidak hanya mendukung mobilitas tetapi juga mempertimbangkan keragaman aktivitas di sekitar jalur. Jenis dan kondisi fasilitas pedestrian di segmen 2 zona D dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5. Fasilitas Pedestrian di Segmen 2 Zona D

Jenis	Keterangan
Jalur Pejalan Kaki	Lebar Jalur = 1,35 meter Material = Cor Beton Kondisi = Jalan kurang baik beberapa titik perlu perbaikan, jalur pejalan kaki terhalangi oleh pohon dan parkir liar
Penyebrangan	Tidak tersedia
Rambu	Tidak tersedia
Marka Jalan	Tidak tersedia
Lampu Penerangan	Terdapat 6 titik
Pelindung/Peneduh	Tidak tersedia
Jalur Hijau	Terdapat beberapa pepohonan di sepanjang jalan
Tempat Duduk	Tersedia, namun keadaan kurang terawat (4 buah)
Tempat Sampah	Terdapat beberapa tempat sampah di beberapa titik
Drainase	Terdapat drainase
Fasilitas Difabel	Tidak tersedia fasilitas yang mendukung difabel
Kemiringan /Ramp	Tidak tersedia
Step dan Tangga	Tidak tersedia
Penunjuk Lokasi	Terdapat penunjuk Lokasi
Penunjuk Arah	Terdapat penunjuk arah namun beberapa sudah tidak bisa terbaca
Visibility	Jalur pejalan kaki terlihat, namun tidak mendukung untuk difabel
Legibility	Keterbacaan visual penunjuk arah masih kurang

<i>Convivial</i>	Desain menarik secara visual	2	2	2	4
	Ruang untuk interaksi sosial	3	4	4	2
	Keamanan jalur (pencahayaan dan visibilitas)	4	4	4	4
	Total	39			
<i>Conspicuous</i>	Rambu dan papan informasi	3	3	3	3
	Akses mudah dikenali	3	3	3	3
	Jalur bebas hambatan visual	1	1	1	1
	Total	28			

Analisis Kesesuaian Fasilitas Pedestrian dalam Mendukung Konsep *Walkability*

Berdasarkan Tabel 6 tingkat kesesuaian fasilitas pedestrian terhadap parameter *walkability*, data tersebut kemudian diolah lebih lanjut untuk menghitung persentase kesesuaian dan menganalisis hasil dari setiap parameter. Proses pengolahan data dilakukan dengan menggunakan rumus berikut:

$$\left(\frac{\text{Total Skor Aktual Parameter}}{\text{Total Skor Maksimal Parameter}} \right) \times 100\% \quad (1)$$

Hasil pengolahan data analisis kesesuaian fasilitas pedestrian dalam mendukung konsep *walkability* dapat dilihat pada Tabel 7.

Tabel 7. Hasil Pengolahan Data dalam Persentase

Parameter	Total Skor Maksimal	Total Skor Aktual	Persentase Kesesuaian
<i>Connected</i>	48	32	66,67%
<i>Comfortable</i>	48	29	60,41%
<i>Convenient</i>	48	32	66,67%
<i>Convivial</i>	48	39	81,25%
<i>Conspicuous</i>	48	28	58%

a. *Connected*/Keterhubungan

Hasil analisis menunjukkan bahwa parameter *Connected* memperoleh skor 66,67%, mengindikasikan konektivitas antar jalur cukup baik. Hal ini didukung oleh hasil wawancara yang menyatakan bahwa jalur pedestrian di Jalan Sidoluhur sudah terhubung

dengan berbagai tujuan penting seperti tempat tinggal, sekolah, dan fasilitas umum. Namun, narasumber juga mengeluhkan adanya hambatan di jalur, seperti keberadaan parkir liar yang menghalangi akses. Hambatan ini menunjukkan perlunya perbaikan tata kelola jalur untuk memastikan konektivitas berjalan lebih optimal.

b. *Comfortable*/Kenyamanan

Nilai parameter *Comfortable* 60,41%, menunjukkan bahwa kenyamanan fisik jalur masih memerlukan perhatian. Hampir seluruh narasumber menyatakan bahwa kondisi fisik jalur, seperti permukaan jalan yang tidak rata dan kurangnya elemen peneduh, membuat mereka merasa kurang nyaman, terutama saat cuaca panas atau hujan. Narasumber, terutama pengunjung, menyarankan penambahan elemen peneduh seperti pohon atau kanopi sebagai solusi untuk meningkatkan kenyamanan berjalan.

c. *Convenient*/Kemudahan Akses

Parameter *Convenient* mencatat skor 66,67%, menandakan bahwa rute pejalan kaki sudah tergolong efisien. Namun, hasil wawancara mengungkapkan bahwa jalur ini masih kurang ramah terhadap pengguna lansia, anak-anak, dan penyandang disabilitas. Ketua Forum Kampong Batik Laweyan menyoroti pentingnya aksesibilitas untuk kelompok tersebut.

d. *Convivial*/Ramah Sosial

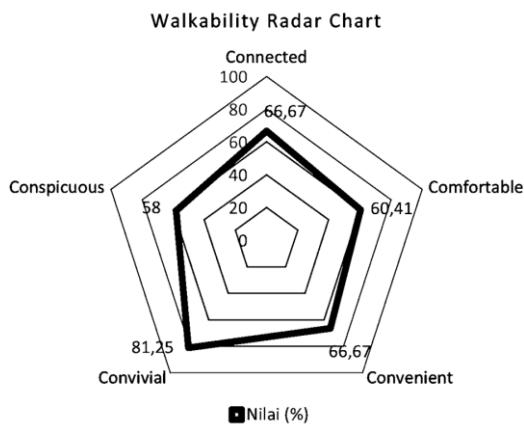
Skor tertinggi pada parameter *Convivial* mencapai 81,25%, menunjukkan bahwa aspek sosial dan ruang interaksi sudah cukup baik. Pergola yang berada di berbagai titik sepanjang jalur ini memberikan tempat untuk interaksi sosial yang mendapat apresiasi dari narasumber. Namun, sebagian besar narasumber menilai bahwa desain jalan kurang menarik secara visual dan membutuhkan perbaikan estetika serta perawatan fasilitas yang ada. Selain itu, pencahayaan di jalur sudah dinilai memadai untuk memberikan rasa aman pada malam hari.

e. *Conspicuous*/Visibilitas

Parameter ini mendapatkan skor terendah, yaitu 58%, mengindikasikan bahwa elemen visual seperti rambu-rambu dan papan informasi masih sangat kurang. Hampir seluruh narasumber menyatakan bahwa tidak adanya

rambu-rambu dan minimnya papan informasi menjadi tantangan bagi pengunjung untuk bernavigasi. Ketua Forum Kampoeng Batik Laweyan merekomendasikan penambahan rambu seperti larangan parkir, pengaturan kecepatan kendaraan, dan street furniture untuk mendukung fungsi jalur pedestrian sekaligus meningkatkan pengalaman pengguna.

Untuk memberikan gambaran visual yang lebih jelas mengenai kesesuaian tiap parameter terhadap konsep *walkability*, data persentase kesesuaian tersebut disajikan dalam bentuk *radar chart*. Diagram radar ini dibuat agar perbandingan kesesuaian antar parameter lebih mudah dipahami dan dapat dilihat dengan lebih jelas.



Gambar 6. Diagram Radar Tingkat Kesesuaian *Walkability* (Sumber: Dokumen Penulis, 2024)

Pada *radar chart* yang ditampilkan, terlihat bahwa parameter *Convivial* memiliki area grafik terbesar dibandingkan parameter lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa aspek sosial dan kenyamanan untuk interaksi di jalur pejalan kaki lebih baik terpenuhi dibandingkan aspek lainnya. Sebaliknya, parameter *Conspicuous* memiliki area grafik terkecil. Ini memiliki arti bahwa elemen visual seperti rambu atau penanda jalur masih kurang memadai. Parameter *Connected* dan *Convenient* memiliki pola grafik yang hampir sama dengan tingkat kesesuaian sedang, yang berarti konektivitas dan fasilitas untuk disabilitas masih perlu ditambahkan. Selain itu, parameter *Comfortable* juga memiliki area grafik kecil, menunjukkan perlunya perbaikan pada kualitas fisik jalur, serta tambahan elemen kenyamanan seperti peneduh dan

bangku. Secara keseluruhan, *radar chart* ini mengungkapkan bahwa aspek sosial (*Convivial*) paling baik. Namun, aspek kenyamanan, konektivitas, dan visibilitas jalur masih membutuhkan perbaikan agar lebih sesuai dengan konsep *walkability* secara optimal.

KESIMPULAN DAN SARAN

Dari hasil penelitian yang dilakukan pada fasilitas pedestrian Jalan Sidoluhur, Kampoeng Batik Laweyan, dapat disimpulkan bahwa ada perbedaan kinerja antar parameter *walkability*. Parameter *Convivial* menunjukkan hasil yang paling baik dengan nilai 81,25%, menandakan bahwa aspek sosial seperti ruang interaksi dan kenyamanan pengguna pejalan kaki sudah cukup baik di kawasan ini. Namun, *Conspicuous* memperoleh nilai terendah sebesar 58%, yang menunjukkan bahwa elemen visual masih kurang memadai. Parameter *Connected* dan *Convenient* memperoleh nilai 66,67%, yang mengindikasikan bahwa meskipun konektivitas antar jalur dan efisiensi rute sudah cukup baik. Sedangkan *Comfortable* dengan nilai 60,41% menunjukkan adanya kebutuhan untuk perbaikan pada elemen kenyamanan fisik jalur, seperti peneduh dan permukaan jalan.

Hasil penelitian ini juga dapat menjadi panduan strategis bagi pemerintah daerah atau pemangku kebijakan, khususnya pemerintah kota, pengelola kawasan Kampung Batik Laweyan, serta komunitas lokal. Hasil evaluasi parameter *walkability* ini dapat digunakan sebagai dasar untuk merancang perbaikan fasilitas pedestrian yang lebih inklusif dan mendukung keberlanjutan wisata. Misalnya, peningkatan elemen visual seperti rambu-rambu dan papan informasi dapat dilakukan dengan melibatkan komunitas untuk menciptakan desain yang sesuai dengan identitas budaya lokal. Selain itu, perbaikan pada kenyamanan fisik jalur seperti penambahan elemen peneduh, pengelolaan permukaan jalan, dan pengadaan fasilitas yang ramah disabilitas dapat diwujudkan melalui program kerja sama antara pemerintah, masyarakat, dan sektor swasta. Implementasi perbaikan ini diharapkan dapat meningkatkan

daya tarik kawasan dan memberikan pengalaman yang lebih baik bagi pengunjung.

Sebagai catatan akhir, penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan yang perlu dicermati. Jumlah responden wawancara yang terbatas mungkin belum sepenuhnya merepresentasikan seluruh pengguna pedestrian, termasuk anak-anak dan wisatawan internasional. Selain itu, fokus penelitian yang hanya mencakup koridor Jalan Sidoluhur dapat membatasi pemahaman tentang jaringan pedestrian secara keseluruhan. Penelitian lanjutan diharapkan dapat melibatkan lebih banyak responden dan memperluas cakupan studi untuk menghasilkan rekomendasi yang lebih akurat dan aplikatif.

DAFTAR PUSTAKA

- Damayanto, A., Rahmat, G., & Ramdhan, R. (2021). Evaluasi Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki Di Jalan Braga Bandung. *Jurnal Transportasi*, 21(2), 90–100. <https://doi.org/10.26593/jtrans.v21i2.5157.90-100>
- Forsyth, A. (2015). What is a walkable place? The walkability debate in urban design. *Urban Design International*, 20(4), 274–292. <https://doi.org/10.1057/udi.2015.22>
- Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat. (2023). *Pedoman Bidang Lingkungan dan Keselamatan Jalan No. 07/ P/ BM/ 2023 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*. 07, 1–84.
- Permen PU Nomor 03 Tahun 2014. (2014). Peraturan Menteri Perkerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan. *Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia*, 2013, 8. http://pug-pupr.pu.go.id/_uploads/Produk_Pengaturan/Permen PUPR No 03-2014.pdf
- Public Transport Authority. (2012). *Planning and designing for pedestrians: guidelines*. 221. <http://www.transport.wa.gov.au/activetransport/24033.asp>
- Rafiemanzelat, R., Emadi, M. I., & Kamali, A. J. (2017). City sustainability: the influence of walkability on built environments. *Transportation Research Procedia*, 24, 97–104. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.074>
- Sari, M. P. (2021). *Walkable City untuk Kota Berkelanjutan dengan Emisi Nol Karbon*. Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat. <https://bpiw.pu.go.id/article/detail/walkable-city-untuk-kota-berkelanjutan-dengan-emisi-nol-karbon>
- Southworth, M. (2005). Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*, 131(4), 246–257. [https://doi.org/10.1061/\(asce\)0733-9488\(2005\)131:4\(246\)](https://doi.org/10.1061/(asce)0733-9488(2005)131:4(246))
- Yani, J. P., & Sylviana, R. S. (2022). Analisis Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki Pada Trotoar Jalan Ahmad Yani Kota Bekasi. *Akselerasi : Jurnal Ilmiah Teknik Sipil*, 3(2). <https://doi.org/10.37058/aks.v3i2.4583>
- Yanuar, A. E., Ratih, Y., & Utama, A. B. (2021). Hubungan Persepsi Pengguna Jalur Pedestrian terhadap Walkability Koridor Jalan Ahmad Yani Pontianak. *Jurnal Vokasi*, 16(1), 19–29. <https://doi.org/10.31573/vokasi.v16i1.313>