

Peningkatan Fungsi *Mixed Use Area* Jalan Jendral Soedirman Kota Salatiga melalui *Re-desain Jalur Pedestrian*

Puas Andrew Alvianto^{1*}, Bistok Hasiholan Simanjuntak¹

1. Prodi Agroteknologi, Fakultas Pertanian dan Bisnis, Universitas Kristen Satya Wacana, Indonesia

*E-mail: 512016031@student.uksw.edu

Abstract

Increasing the Mixed Use Function of the Jendral Soedirman street Area, Salatiga City through Re-designing Pedestrian Pathways. Jendral Sudirman street is Salatiga's busiest business district and economic center. The Jendral Sudirman street business district is used for a variety of purposes, including shopping areas, traditional markets, modern markets, offices, places of worship, hotels, and education. Based on the amount of human movement in the Jendral Sudirman street business area, both by vehicles and pedestrians. However, the area lacks the adequate pedestrian infrastructure to support pedestrian activity. As a result, a review of the pedestrian path's planning and redesign was conducted, taking into account the site's location, materials, and the requirement for facilities and infrastructure. The study used qualitative descriptive method to determine the landscape, planning, and develop a design for the pedestrian path in the Jendral Sudirman street business area using the data obtained through analysis and synthesis. The newly designed tools are powered by Autocad for making siteplan and Google SketchUp for making visual 3D design. The pedestrian redesign of the Jendral Sudirman Road business district is based on the concept of keeping people safe and comfortable. The result indicate that Jendral Sudirman street business area is divided into three zones based on its characteristics, with each zone utilizing andesite stone guiding blocks and pedestrian lamps to increase safety and comfortable for pedestrians and people with disabilities in the night. In terms of comfort, there will be provided shade trees, trash cans, and benches to encourage pedestrian activity on Jenderal Sudirman street.

Keywords: *Redesign, Pedestrian Path, Pedestrian Space, Safe, Comfortable*

1. Pendahuluan

Kota Salatiga merupakan salah satu kota yang mengalami pertumbuhan penduduk yang semakin meningkat baik dari pendatang maupun penduduk asli. Hal tersebut dikarenakan, wilayah kota Salatiga mengalami pertumbuhan yang cukup pesat dalam bidang pendidikan seperti meningkatnya pembangunan perguruan tinggi, peningkatan pertumbuhan industri, adanya akses keluar dan masuk Tol Trans Jawa. Menurut data Badan Pusat Kota Salatiga tahun 2021, jumlah penduduk Kota Salatiga sebanyak 193.525 jiwa dengan luas wilayah 57,36 km² serta kepadatan penduduk 3.257 jiwa/km² kondisi ini menuntut adanya fasilitas yang memadai baik dari sisi kuantitas dan kualitas.

Jalan Jendral Soedirman di Kota Salatiga merupakan kawasan *mixed-use area* yang merupakan sebuah kawasan aktivitas perekonomian dengan penggunaan campuran berbagai tata guna lahan atau fungsi. Kawasan Jalan Jendral Soedirman terletak di pusat Kota Salatiga dengan panjang ±3 km dan lebar jalan yang berbeda tergantung pada jenis penggunaan kawasannya. Penggunaan lansekap pada kawasan *mixed-use area* di Jalan Jendral Soedirman sangat beragam yaitu untuk pertokoan, pasar tradisional, dan pasar modern (*supermarket*), perkantoran, tempat peribadatan, perhotelan, pendidikan dan pemukiman. Memperhatikan kompleksnya penggunaan kawasan di Jalan Jendral Soedirman membuat tingkat pergerakan orang pejalan kaki menjadi tinggi. Di Jalan Jenderal Soedirman terdapat lintasan khusus bagi pejalan kaki dipinggir jalanyaitu pedestrian. Pedestrian adalah bagian dari jalan untuk pejalan kaki dan pedestrian akan menentukan pencitraan suatu kawasan jalan dan kota tersebut (Ersina et al., 2017). Saat ini kondisi pedestrian *mixed-use area* di Jalan Soedirman tidak mendukung untuk menopang aktifitas pejalan kaki bagi penggunanya. Berjalan kaki adalah bentuk sederhana dari transportasi untuk seseorang dapat berpindah dari satu tempat lain. Oleh karena itu lanskap pedestrian harus memiliki desain yang baik, yaitu mampu menampung setiap kegiatan pejalan kaki dengan lancar, aman dan nyaman serta mampu

mendukung fungsi penggunaan kawasan tersebut dan sekitarnya (Ashadi et al., 2012; Parliana et al., 2014; Mauliani et al., 2015; Ersina et al., 2017; Sakinah et al., 2018).

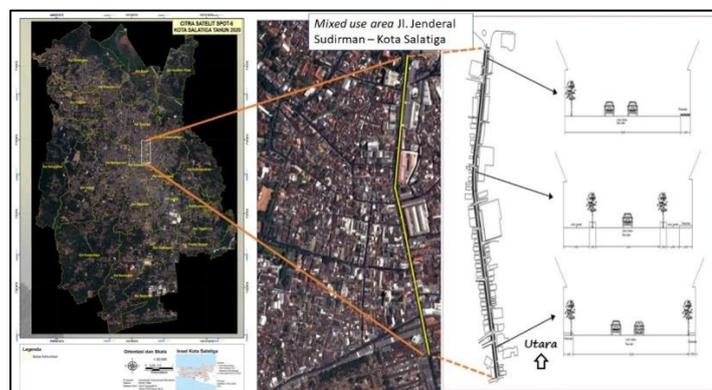
Memperhatikan tingkat kepadatan pegguaan pedestrian saat ini, maka lansekap pedestrian di *mixed-use area* Jalan Jendral Soedirman sangat penting dilakukan *redesain* menjadi pedestrian yang baik dengan konsep fungsional, aman dan nyaman (indah dan bersih) sehingga kawasan tersebut dapat melayani kebutuhan pengguna dengan baik. Masalah lansekap pedestrian umumnya ada pada kenyamanan (indah dan bersih) dan keamanan bagi pengguna (Anggraiani, 2009; Sakinah et al., 2018; Ashadi et al., 2012). Berdasarkan observasi tapak secara visual, kondisi terkini lanskap pedestrian di *mixed-use area* Jalan Jendral Soedirman tidak nyaman dan aman yaitu masih ditemukan jalur pedestrian yang terputus, tidak ramah bagi penyandang *disabilitas*, bentuk (lebar dan permukaan) yang tidak beraturan. Disamping itu, dari hasil obeservasi tapak secara visual terdapat di beberapa lokasi masih terbatas lampu penerangan dan tempat pembuangan sampah namun jika ada tempat sampah maka kondisinya telah rusak. Salah satu dominasi penggunaan *mixed-use area* Jalan Jendral Soedirman adalah untuk pertokoan, namun masih banyak toko yang menaruh barang dagangannya hingga berada pada jalur pedestrian sehingga akan mengurangi fungsi pedestrian sebagai jalur pejalan kaki. Saat ini di beberapa lokasi pedestrian justru digunakan sebagai tempat parkir dan aktifitas pedagang kaki lima.

Penataan jalur pedestrian pada kawasan *mixed-use area* di Jalan Jenderal Soedirman semakin dibutuhkan untuk meningkatkan fungsi pedestrian sebagai jalur pejalan kaki dan ruang terbuka yang indah, bersih, aman dan nyaman. Oleh Budiharjo (2006) dinyatakan penataan pedestrian akan meningkatkan fungsi pedestrian sebagai ruang terbuka untuk melakukan kontak sosial, rekreasi bahkan aktifitas ekonomi di kawasan tersebut. Pedestrian merupakan fasilitas publik, oleh karena desainnya harus sesuai standar teknis dan kesesuaian yang dibutuhkan oleh penggunanya serta mampu meningkatkan fungsi kawasan tersebut. Penataan jalur pedestrian akan mampu menciptakan tatanan lingkungan yang nyaman dan teratur bagi pengguna, baik dari kendaraan bermotor dan pejalan kaki (Sabarudin, 2013). Berdasarkan latar belakang diatas, maka dilakukan penelitian tentang *redesain* lanskap pedestrian pada kawasan *mixed-use area* Jalan Jenderal Soedirman. Tujuan penelitian adalah dihasilkan desain baru pedestrian yang baik sehingga desain tersebut dapat digunakan sebagai dasar pemerintah Kota Salatiga guna membangun dan meningkatkan fungsi kawasan *mixed-use area* di Jalan Jenderal Soedirman sebagai pertokoan, pasar tradisional, dan pasar modern (*supermarket*), perkantoran, tempat peribadatan, perhotelan, pendidikan dan pemukiman.

2. Metode

2.1 Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di lansekap pedestrian *mixed-use area* Jalan Jenderal Soedirman Kota Salatiga Jawa Tengah. Kawasan *mixed-use area* Jalan Jenderal Soedirman memiliki panjang 1 km yang dimulai dari ujung Jalan Jenderal Soedirman atau bundaran air mancur atau depan kantor Bank BNI hingga Masjid Pandawa (Gambar 1). Penelitian dilakukan pada bulan Oktober hingga Desember 2020.



Gambar 1. Lokasi Penelitian
(Sumber: Citra Satelit Spot-6, 2020 dan *Siteplan* lokasi penelitian dengan Autocad)

2.2 **Alat dan Bahan**

Penelitian menggunakan alat tulis, kamera, komputer, GPS. Adapun bahan yang digunakan adalah *software* Microsoft Word, AutoCad 2018, Sketchup 2021, Citra Satelit Spot-6, Google Earth Pro dan Google Maps Downloader.

2.3 **Metode Penelitian**

Metode penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif yaitu penelitian dengan melakukan identifikasi dan mendeskripsikan secara rinci, akurat dan sistematis dari keadaan riil pada objek penelitian yaitu lansekap pedestrian *mixed-use area* Jalan Jenderal Soedirman Kota Salatiga. Selanjutnya dilakukan analisis sintesis dari keadaan riil objek penelitian untuk melakukan rancangan *redesain* pedestrian dengan konsep pedestrian yang mampu menampung setiap kegiatan pejalan kaki dengan lancar, aman dan nyaman (indah dan bersih) serta mampu mendukung kawasan *mixed-use area* di Jalan Jenderal Soedirman sebagai pertokoan, pasar tradisional, pasar modern (*supermarket*), perkantoran, tempat peribadatan, perhotelan, pendidikan dan pemukiman. Standar dasar perancangan *redesain* pedestrian disesuaikan dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki.

Data utama penelitian adalah data primer yang diperoleh dari informasi keadaan riil objek penelitian yang dilakukan dengan survei untuk observasi langsung dilokasi penelitian. Selanjutnya wawancara juga dilakukan terhadap Dinas Lingkungan Hidup dan Pekerjaan Umum terkait sebagai pengelola objek penelitian. Data primer penelitian meliputi lebar dan panjang pedestrian, jenis vegetasi yang ada, kondisi pedestrian serta kualitas dan kuantitas fasilitas pedestrian. Disamping itu juga digunakan data sekunder diperoleh dari studi literatur dan pencarian data dari pihak kedua seperti citra satelit Kota Salatiga dan peraturan yang berlaku untuk desain pedestrian.

3. **Hasil dan Pembahasan**

3.1 **Kondisi Riil Lansekap Pedestrian Mixed-Use Area Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga**

Jalan Jendral Soedirman Kota Salatiga berbatasan dengan Jalan Diponegoro di bagian Utara dan Jalan Soekarno-Hatta pada bagian Selatan. Jalan Jendral Soedirman ini memiliki Panjang total yaitu ±5,6 KM dengan lebar 1-1,5 meter. Jalan Jendral Soedirman memegang peranan penting sebagai pusat kegiatan masyarakat Salatiga mulai dari sektor pertokoan, perkantoran, peribadatan, hingga pendidikan.

Lansekap pada koridor *Mixed-Used Area* Jalan Jendral Soedirman yang dimulai dari depan Kantor BNI hingga Masjid Pandawa kondisinya belum sepenuhnya merepresentasikan perannya sebagai elemen *streetscape*, *layout* perletakan fasilitasnya tidak teratur dan mengganggu kenyamanan pejalan kaki. Pada Jalur pedestrian di jalan Jendral Soedirman Kota Salatiga, memiliki permasalahan utama meliputi alih fungsi lahan pedestrian (menjadi lahan parkir serta area berjualan pedagang kaki lima), struktur jalur yang tidak sesuai standar (meliputi jalur pedestrian yang terputus serta permukaan jalur pedestrian yang tidak rata), Serta fasilitas jalur pedestrian yang tidak memadai (meliputi tidak adanya jalur difabel, bangku sebagai tempat beristirahat pengguna jalur pedestrian, kotak sampah, lampu penerangan jalur pedestrian, kurangnya pohon peneduh serta bolar sebagai pembatas agar kendaraan roda dua tidak naik di jalur pedestrian). Fungsi yang beragam pada koridor tersebut menimbulkan intensitas dan aktivitas pejalan kaki cukup tinggi untuk mempermudah dalam melakukan analisis dan redesain maka *Mixed-Used area* Jalan Jendral Soedirman yang menjadi obyek kajian dibagi menjadi 3 zona yaitu: Zona 1 memiliki panjang 350 meter yaitu mulai dari titik 0 meter di depan bank BNI hingga Pasar Raya II Salatiga. Pada Zona 2 memiliki panjang 350 m yaitu mulai dari depan Pasar Raya II Salatiga hingga bank UOB. Sedangkan pada zona 3 memiliki panjang 300 m yaitu mulai dari bank UOB hingga Masjid Pandawa (Gambar 2).



Gambar 2. Pembagian Zona Koridor Jalan Jendral Soedirman

3.1.1 Kondisi Eksisting Zona 1

Zona satu memiliki panjang 350 meter yaitu mulai dari titik 0 meter di depan bank BNI hingga Pasar Raya II Salatiga. Penggunaan Area zona satu sebagai pasar tradisional, toko modern (swalayan), pertokoan, bank dan perhotelan serta bersebelahan dengan terminal angkutan kota. Pada area zona satu terdapat beberapa jalan penghubung antara lain Jalan Langensuko, Jalan Tamansari, Shopping Center Pintu Satu, dan Shopping Center Pintu Dua, dan Jalan Bungur. Pedestrian pada zona satu memiliki beberapa permasalahan yang dapat dilihat pada Gambar 3. seperti alih fungsi jalur pedestrian menjadi lahan parkir (Gambar 3. A), hanya terdapat satu tempat sampah di sepanjang zona 1 (Gambar 3.B), tidak adanya bangku bagi pejalan kaki untuk beristirahat serta kondisi permukaan jalur pedestrian tidak rata (Gambar 3.C) dan tidak memiliki jalur bagi disabilitas (Gambar 3.D). Pada zona ini, lampu penerangan jalur pedestrian pada malam hari hanya mengandalkan lampu jalan raya sehingga rawan terjadi tindak kriminalitas (Gambar 3.E).



Gambar 3. Kondisi Eksisting Jalan Jendral Soedirman Zona 1

3.1.2 Kondisi Eksisting Zona 2

Zona dua memiliki panjang 350 m yaitu mulai dari depan Pasar Raya II Salatiga hingga bank UOB. Area zona dua merupakan area pusat perbelanjaan di Salatiga, dimana terdapat pasar tradisional utama dan terbesar di Kota Salatiga, toko modern (swalayan), pertokoan, serta bank. Pada area zona dua terdapat beberapa jalan penghubung antara lain Jalan Pematangan, Jalan Taman Pahlawan, Jalan Johar, Jalan Kalinyamat, serta Jalan Progo. Permasalahan Zona 2 meliputi adanya alih fungsi jalur pedestrian menjadi lahan parkir dan Pedagang Kaki Lima (PKL) (Gambar 4.A), tidak ada tempat sampah dan bangku (Gambar 4.B), permukaan jalur pedestrian yang tidak rata dan tidak memiliki jalur bagi disabilitas (Gambar 4.C), serta banyaknya jalur pedestrian yang terputus (Gambar 4.D).



Gambar 4. Kondisi Jalan Jendral Soedirman Zona 2

3.1.3 Kondisi Eksisting Zona 3

Zona 3 memiliki panjang 300 m yaitu mulai dari bank UOB hingga Masjid Pandawa. Area zona 3 merupakan area pertokoan, pendidikan, peribadatan, toko modern (swalayan), bank dan perhotelan. Pada area zona 3 terdapat beberapa jalan penghubung antara lain Jalan Sukowati, Jalan A. Yani, serta Jalan Senjoyo. Permasalahan yang ditemui pada zona tiga meliputi alih fungsi jalur pedestrian menjadi lahan parkir dan PKL (Gambar 5.A), tidak adanya pohon peneduh pada sebagian besar area zona 3 (Gambar 5.B), permukaan jalur pedestrian yang tidak rata serta lebar jalur pedestrian yang tidak beraturan (Gambar 5.C), tidak adanya tempat sampah dan bangku bagi pejalan kaki beristirahat (Gambar 5.D).



Gambar 5. Kondisi Jalan Jendral Soedirman Zona 3

3.2 Redesain Lanskap Pedestrian Mixed-Use Area Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga

Perencanaan dan perancangan desain jalur pedestrian harus didasarkan pada konsep desain yang mampu meningkatkan fungsi pedestrian aman dan nyaman bagi setiap penggunanya dan konsep tersebut digunakan sebagai dasar redesain pedestrian di jalan Jenderal Soedirman Kota Salatiga. Fungsi pedestrian untuk memberikan fasilitas pergerakan pejalan kaki dari satu tempat ke tempatlain serta memberikan ruang beraktivitasnya pengguna untuk berinteraksi sosial dengan rasa aman dan nyaman. Konsep aman dan nyaman pedestrian diatur dalam SE Menteri PUPR NO.02/SE/M/2018 tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, dimana lebar pedestrian adalah 1,5 meter sampai 3 meter dengan ketinggian kurang dari 15 cm dari permukaan jalan raya pada area pertokoan. Berdasarkan uraian permasalahan masing-masing zona, maka rekomendasi redesain lanskap disajikan sebagai berikut.

3.2.1 Redesain Zona 1

Zona 1 dan Zona 2 memiliki karakteristik aktivitas yang sama yaitu dominasi untuk kegiatan niaga-perdagangan dan jasa-kantor sehingga bentuk desain Zona 1 dan Zona 2 tidak jauh berbeda yang dapat dilihat pada Gambar 6A dan Gambar 6B. Prinsip redesain pedestrian Zona 1 adalah peningkatan fungsional pedestrian yang aman dan nyaman. Oleh karena itu, redesain yang dilakukan pada zona 1 diutamakan pada penambahan fasilitas bangku, tempat sampah, dan pohon peneduh sebagai penunjang kenyamanan bagi pejalan kaki. Kemudian dari segi keamanan bagi pejalan kaki ditambahkan lampu penerangan, bolard sebagai pembatas jalur pedestrian dan penggunaan material yang digunakan untuk permukaan jalur

pedestrian menggunakan bahan batu andesit bakar agar tidak licin sewaktu hujan. Pada permukaan jalur pedestrian dilengkapi dengan ubin pengarah serta ubin peringatan bagi disabilitas.



Gambar 6A. Hasil Desain Sisi Barat



Gambar 6B. Hasil Desain Sisi Timur

3.2.2 Redesain Zona 2

Terdapat kemiripan karakteristik lanskapnya Zona 1 dan Zona 2 dengan lebar pedestrian sisi Timur memiliki lebar pedestrian 2 meter sedangkan pada sisi Barat memiliki lebar pedestrian 3 meter. Pada sisi Timur, terdapat lahan parkir kendaraan bermotor dengan lebar 2 meter serta jalur lambat dengan lebar 2 meter. Jalur lambat dan jalan utama pada desain ini dibatasi dengan jalur hijau dengan lebar 80 cm. Fasilitas dan permukaan jalur pedestrian pada zona 2 ini sama seperti pada zona 1. Atas dasar prinsip redesain pedestrian untuk meningkatkan fungsional pedestrian yang aman dan nyaman, maka redesain yang dilakukan pada zona 2 diutamakan penambahan fasilitas bangku, tempat sampah, dan pohon peneduh sebagai penunjang kenyamanan bagi pejalan kaki. Kemudian dari segi keamanan bagi pejalan kaki ditambahkan lampu penerangan, bolard sebagai pembatas jalur pedestrian dan penggunaan material yang digunakan untuk permukaan jalur pedestrian menggunakan bahan batu andesit bakar agar tidak licin sewaktu hujan. Pada permukaan jalur pedestrian dilengkapi dengan ubin pengarah serta ubin peringatan bagi disabilitas. Desain baru jalur pedestrian pada zona dua dapat dilihat pada Gambar 7A dan Gambar 7B.



Gambar 7A. Hasil Desain Sisi Barat



Gambar 7B. Hasil Desain Sisi Barat

3.2.3 Redesain Zona 3

Bentuk redesain zona 3 berbeda dengan redesain pada zona 1 dan zona 2. Perbedaan redesain terletak pada posisi dan lebar tempat parkir. Perbedaan ini dikarena jalan utama pada zona 3 dibuat lintasan kendaraan untuk dua arah mulai dari jalan A. Yani (*traffic light* depan gereja Bethany) ke arah Selatan, dan kondisi ini berbeda dengan dua zona yang lainnya. Posisi dan lebar tempat parkir pada zona 3 mulai dari jalan Sukowati hingga batas jalan A. Yani sama seperti pada zona 1 dan zona 2 yang hanya berada pada sisi Timur jalan dengan lebar 2 meter, sedangkan tempat parkir pada zona 3 mulai dari jalan A. Yani ke arah Selatan memiliki tempat parkir di sisi Timur dan Barat dengan lebar 1,5 meter. Pada zona 3 terdapat penambahan fasilitas seperti bangku, tempat sampah, pohon peneduh dan perdu, lampu jalur pedestrian, serta bolard sebagai pembatas jalur pedestrian. Permukaan jalur pedestrian menggunakan material batu andesit bakar serta dilengkapi dengan ubin pengarah dan ubin peringatan bagi disabilitas. Menurut Burhanuddin, et al. (2017) tempat parkir memiliki pengaruh nyata pada suatu lingkungan meliputi kegiatan

komersial dan pengaruh visual pada daerah perkotaan. Desain baru jalur pedestrian pada zona dua dapat dilihat pada Gambar 8.



Gambar 8. Hasil Desain Zona 3

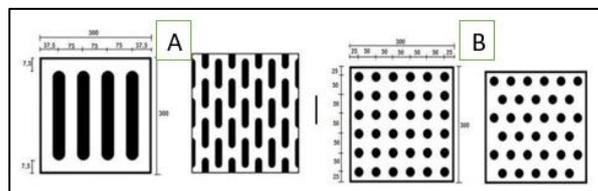
3.3 Penambahan Fasilitas Pejalan Kaki pada Redesain Pedestrian Jalan Jendral Soedirman

Berdasarkan pedoman teknik perencanaan jalur pejalan kaki menurut SE Menteri PUPR NO.02/SE/M/2018 serta konsep desain jalur pedestrian yang aman dan nyaman. Aspek keamanan dan kenyamanan menurut Ashadi et al (2012), adalah tingkat keamanan dan kenyamanan dihasilkan oleh elemen-elemen yang ada di atasnya meliputi pemilihan bahan material yang digunakan dan elemen pendukung pada jalur pedestrian (lampu penerangan, pembatas, rambu-rambu lalu lintas, tanaman peneduh, kursi, serta fasilitas kebersihan seperti tempat sampah).

Aspek keamanan dan kenyamanan yang utama adalah pemilihan jenis ubin yang akan digunakan pada lantai atau permukaan pedestrian. Pada desain ini, material utama yang digunakan pada permukaan jalur pedestrian adalah batu andesit dengan ukuran 30 cm x 30 cm seperti pada gambar 9. Menurut Agus (2017), Material andesit dipilih dengan mempertimbangkan keamanan bagi pengguna karena permukaannya yang tidak licin bila hujan. Pada permukaan jalur pedestrian juga terdapat ubin blok seperti pada gambar 10. yang berfungsi sebagai pengarah pada seluruh jalur pedestrian serta sebagai peringatan adanya pelandaian (perbedaan ketinggian permukaan jalur pedestrian).

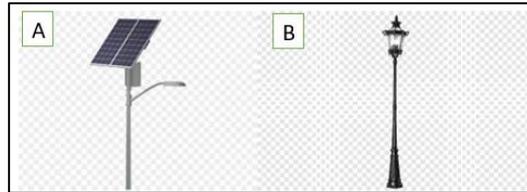


Gambar 9. Batu Andesit Bakar



Gambar 10. Tipe Ubin Blok (A. Tipe Ubin Blok Pengarah; B. Tipe Ubin Blok Peringatan)

Lampu penerangan memiliki dua jenis dan fungsi yang berbeda yaitu lampu penerangan jalan dan lampu pedestrian seperti yang dapat dilihat pada Gambar 11. Penerangan di sepanjang jalur pedestrian diletakkan pada setiap 10 meter dengan ketinggian maksimal 4 meter. Bahan yang digunakan untuk lampu penerangan adalah bahan yang kuat dan tahan segala cuaca seperti metal dan beton cetak. Adanya lampu penerangan pada jalur pedestrian merupakan salah satu upaya untuk mengurangi resiko tindak kriminalitas (Hendrawan dan Yohanes, 2017).



Gambar 11. Lampu (A. Lampu Penerangan Jalan; B. Lampu Pedestrian)

Menurut Rubenstein (1992) pembatas antara jalur pedestrian dengan jalur kendaraan merupakan faktor yang sangat penting dalam menjaga keamanan dan kenyamanan pejalan kaki. Pada desain ini terdapat dua jenis pembatas meliputi jalur hijau serta bolar. Bolar ditempatkan sekitar 30 cm dari kerb dengan diameter 30 cm dan ketinggian 0,6 – 1,2 meter seperti yang dapat dilihat pada Gambar 12. Jarak penempatan bolar disesuaikan dengan kebutuhan, namun tidak lebih dari 1,4 meter (SE Menteri PUPR Nomor: 02/SE/M/2018).



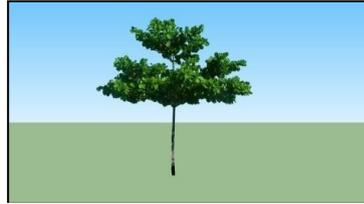
Gambar 12. Bentuk Desain dan Penempatan Bolar

Salah satu faktor yang mempengaruhi kondisi pedestrian yang baik yaitu harus dilengkapi dengan adanya rambu lalu lintas yang lengkap dan tepat pemasangannya (Prasetya dan Maria, 2020). Hal ini dapat membuat kondisi jalur pedestrian yang teratur dan kondusif. Rambu lalu lintas menjadikan rasa aman bagi pengguna bila ditaati dengan baik oleh para pengguna. Beberapa rambu lalu lintas pada jalur pedestrian dapat dilihat pada Gambar 13.



Gambar 13. Rambu-Rambu Lalu Lintas pada Jalur Pedestrian (A. Zona Pejalan Kaki; B. Zona Penyebrangan; C. Dilarang Parkir; D. Zona Disabilitas)

Menurut Rahmiat (2009); Nasrudin, et al. (2018) pedestrian yang teduh dan asri mampu meningkatkan rasa nyaman bagi penggunanya terutama pada siang hari. Pohon Ketapang Kencana (*Terminalia mantaly*) dipilih sebagai pohon peneduh di sepanjang jalur pedestrian pada desain ini (Gambar. 14). Pohon peneduh diletakkan setiap 5 meter dengan lebar tajuk minimal 2 meter dan tinggi pohon maksimal 10 meter. Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 05/PRT/2012 Tentang Pedoman Penanaman Pohon Pada Sistem Jaringan Jalan, Pemilihan pohon peneduh dilakukan dengan mempertimbangkan beberapa aspek seperti memiliki batang, cabang dan ranting yang kuat, daun yang rimbun dan rapat, serta tidak mudah gugur, batang tegak lurus dengan daerah bebas cabang di atas 2 meter sehingga tidak mengganggu aktivitas pejalan kaki, sistem perakaran yang kuat dan dalam serta tidak melebar sehingga tidak merusak jalan/saluran air. Pohon peneduh jalan yang baik tidak menghasilkan getah beracun, tidak berduri dan memiliki nilai estetika yang tinggi.



Gambar 14. Ketapang Kencana (*Terminalia mantaly*)

Sebagai penunjang kenyamanan pengguna jalur pedestrian, desain lanskap pedestrian ini juga dilengkapi dengan adanya tempat duduk serta tempat sampah (Ade, 2017). Bangku diletakkan setiap 10 meter dengan ukuran 40-50 cm dan panjang 150 cm. Material yang digunakan untuk bangku menggunakan material yang tahan lama seperti metal dan beton cetak seperti pada Gambar 15 (kanan). Penempatan tempat sampah diletakkan pada setiap 20 meter dengan ukuran sesuai kebutuhan yang ada disekitaran dan menggunakan material yang tahan lama seperti metal seperti pada Gambar 15 (Kiri) (Windi, 2015).



Gambar 15. Kotak Sampah dan Bangku

4. Simpulan

Berdasarkan hasil identifikasi permasalahan yang telah dilakukan pada Jalur pedestrian di jalan Jendral Soedirman Kota Salatiga, dapat diketahui bahwa terdapat tiga permasalahan utama meliputi alih fungsi pedestrian (menjadi lahan parkir serta area berjualan pedagang kaki lima), struktur jalur yang tidak sesuai standar (meliputi jalur pedestrian yang terputus serta permukaan jalur pedestrian yang tidak rata), serta fasilitas jalur pedestrian yang tidak memadai (meliputi tidak adanya jalur difabel, bangku sebagai tempat beristirahat pengguna jalur pedestrian, kotak sampah, lampu penerangan jalur pedestrian, kurangnya pohon peneduh serta bolar sebagai pembatas agar kendaraan roda dua tidak naik di jalur pedestrian). Berdasarkan pada permasalahan yang telah diidentifikasi dihasilkan desain baru lanskap jalur pedestrian kawasan bisnis Jalan Jendral Soedirman dengan konsep aman dan nyaman bagi pengguna dikawasan tersebut. Pada zona 1, 2, dan 3 jalur pedestrian yang dirancang menggunakan material batu andesit yang dilengkapi dengan ubin pengarah dan ubin peringatan bagi disabilitas, serta lampu penerangan sebagai peningkat keamanan. Segi kenyamanan pada jalur pedestrian ini meliputi penambahan pohon peneduh, tempat sampah, dan bangku sebagai penunjang aktivitas pengguna jalur pedestrian di jalan Jendral Soedirman Kota Salatiga.

5. Daftar Pustaka

- [BPS] Badan Pusat Statistik. 2019. *Kota Salatiga Dalam Angka [Publikasi]*. Salatiga (ID): BPS Salatiga.
- [KEMENPUPR] Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2018. *SE Menteri PUPR tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*. No. 02/SE/M/2018.
- Anggraiani, N. (2009). *Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota*. Yayasan Humaniora.
- Ade Syoufa. 2017. Tinjauan Tingkat Kenyamanan Dan Keamanan Pejalan Kaki Pada Desain Trotoar Jalan Margonda Raya Depok Dengan Jalan Padjajaran Bogor. *Jurnal Desain Konstruksi* Volume 16(2): 142-150.
- Agus R. 2017. Evaluasi Lanskap Jalan Jenderal Ahmad Yani Pontianak. *E-JURNAL ARSITEKTUR LANSEKAP* 3(1): 49-57.
- Anggraiani, N. (2009). *Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota*. Yayasan Humaniora
- Ashadi, Houtrina, R., & Setiawan, N. (2012). Analisa pengaruh elemen-elemen pelengkap jalur pedestrian terhadap kenyamanan pejalan kaki studi kasus: pedestrian orchard road singapura. *Nalars*, 11(1),

77–90.

- Ersina, S., Rahayu, I., & Yuliana. (2017). Jalur Pedestrian Sebagai Salah Satu Fasilitas Perkotaan di Jalan Prof. Abdurahman Basalamah, Makassar. *National Academic Journal of Architecture*, 4(1), 57–65.
- Hendrawan C, Yohanes B D. 2017. Konsep Active Living Dalam Perancangan Jalur Pedestrian, *Jurnal Teknik Arsitektur ARTEKS 2*(2): 15-31.
- Mauliani, L., Purwantiasning, A. W., & Aqli, W. (2015). Menciptakan Lingkungan Yang Lebih Baik Dengan Penyediaan Jalur Pedestrian Bagi Pejalan Kaki. *Jurnal Arsitektur NALARS*, 14, 47–58. <https://jurnal.umj.ac.id/index.php/nalars/article/view/177>
- Nasrudin, Na'asah; Sarimin, Muna; Ibrahim, Norhayati. 2018. Assessing a Walkable Environment in Jalan Tuanku Abdul Rahman, Kuala Lumpur, Malaysia. *Planning Malaysia: Journal of the Malaysian Institute of Planners*. 16(3). pp. 26 – 27
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 05/PRT/M/2012. 2012. Tentang Pedoman Penanaman Pohon Pada Sistem Jaringan Jalan. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum.
- Prasetya R, Maria I M R W. 2020. Kenyamanan Sirkulasi Jalur Pedestrian Di Jalan Ahmad Yani Sukabumi Berdasar Persepsi Pengunjung. *MINTAKAT Jurnal Arsitektur*, 21(1): 21-33.
- Rahmiati M. 2009. *Studi aspek kenyamanan ruang pedestrian dalam rangka peningkatan efektivitas penggunaannya pada kawasan jalan m.h. thamrinjend sudirman jakarta. [tesis]*. Bogor (ID): Program Pascasarjana, Institut Pertanian Bogor.
- Rubenstein, H.M., 1992. *Pedestrian Malls, Streetcapes, and Urban Spaces*, New York: John Wiley & Sons Inc.
- Sakinah, R., Kusuma, H. E., Tampubolon, A. C., & Prakarso, B. (2018). Kriteria Jalur Pedestrian di Indonesia. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, 7(2), 81–85. <https://doi.org/10.32315/jlbi.7.2.81>
- Windi H F H. 2015. Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian Di Jalan Jamin Ginting Medan. *Jurnal Arsitekno 5*(5): 1-10