

EVALUASI PURNA HUNI PEDESTRIAN JL. IR. SOEKARNO SOLO BARU

Haryo Hutomo Pranoto

Universitas Muhammadiyah Surakarta
haryoharyo98@gmail.com

Suharyani

Universitas Muhammadiyah Surakarta
Yani.ummumufti@gmail.com

ABSTRAK

Latar belakang penelitian ini adalah proses evaluasi terhadap bangunan dengan cara sistematis dan teliti setelah bangunan selesai dibangun dan telah dipakai untuk beberapa waktu, dengan fokus pemakai dan kebutuhan pemakai. Sehingga dapat menunjukkan bagaimana keadaan fasilitas publik yang ada di Jalan Ir. Soekarno Solo Baru, serta mengevaluasi pedestrian pada jalan tersebut. Penelitian ini berisi tentang evaluasi purna huni pada pedestrian di jalan Ir. Soekarno Solo Baru, yang menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif yang diperoleh dari sumber berupa tulisan dan melakukan pengumpulan data, survey dan kuisioner responden tertentu dengan menyajikan hasil penelitian secara deskriptif. Berdasarkan standar Permen PU no. 03 tahun 2014, ada beberapa hal yang perlu diperhatikan seperti keberadaan tempat sampah, tempat duduk, halte bus dan pagar pengaman belum memenuhi standar. Beberapa hal lain seperti lebar, lampu penerangan, tinggi pijakan, marka, rambu, signage dan fasilitas difabel, sudah memenuhi standar. Namun terdapat peralihan fungsi dari pedestrian yang dipenuhi oleh pedagang kaki lima dan spanduk yang mengganggu kenyamanan penggunanya, sementara rekomendasinya adalah adanya upaya dari pihak berwenang meningkatkan standar dan mengevaluasi keberadaan pedagang kaki lima dan spanduk yang mengganggu.

KATA KUNCI: evaluasi, purna huni, pedestrian

PENDAHULUAN

Solo Baru sebagai kota satelit penunjang Kota Surakarta, merupakan kawasan yang dimekarkan dari kota Surakarta karena akses yang mudah dari kota Surakarta. Di Solo Baru terdapat perumahan sedang hingga mewah dan juga merupakan kawasan yang menjadi pemukiman bagi para pekerja atau pelaku ekonomi kota Surakarta. Sehingga bermunculan swalayan, pusat perbelanjaan, pendidikan, hingga rumah sakit. Pernah ada wacana tentang masuknya wilayah Solo Baru ke Kota Surakarta.

Solo Baru merupakan kawasan yang memiliki besaran luas hingga 200 ha pada perencanaan dan pembangunannya, PT Pondok Solo Permai (PSP) perusahaan tersebut sebagai pengembang Solo. Merupakan kota kecil/satelit yang mengarah sebagai pemukiman semata. Manakala ide menciptakan Solo Baru pada pertengahan tahun 1990 dikemukakan, banyak pro dan kontra bermunculan dimasyarakat. Pemilihan lokasi di Kabupaten Sukoharjo oleh PSP bukan tanpa

pertimbangan yang matang. Bahkan, seorang pakar perkotaan, Eko Budihardjo, PSP cukup jeli memilih lokasi tersebut. Dari sisi kewilayahan, Kota Surakarta tidak mungkin untuk dikembangkan lagi. Sekarang Solo Baru telah berkembang menjadi daerah perdagangan dan daerah bisnis. penunjang kota Solo, maka masyarakat yang bermukim di area Solo Baru beralih menjadi kalangan eksekutif atau pelaku bisnis, yang melakukan kegiatan aktifitasnya di Solo Baru dan juga kota Surakarta.

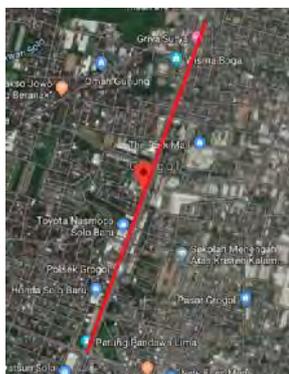
Jalan Ir. Soekarno Solo Baru ini dapat disebut sebagai sentra perdagangan dan perkantoran di Grogol Kabupaten Sukoharjo, untuk itu demi menciptakan kenyamanan para pengguna pedestrian dan pengguna jalan namun kondisinya banyak yang beralih fungsi dan pada beberapa titik terkesan tidak terawat. Semestinya tetap memperhatikan akses untuk para penyandang difabel dan pejalan kaki. Fungsi pedestrian kembali ke pada fungsi yang semestinya tanpa ada alih fungsi. Serta memperhatikan juga elemen-elemen pendukung seperti vegetasi, penataan lansekap,

penataan sirkulasi pejalan kaki, dan fasilitas pendukung, sehingga terciptanya kenyamanan bagi penggunaannya.

METODE PENELITIAN

Penelitian adalah dengan menggunakan pendekatan kualitatif dengan menggunakan metode deskriptif. Penelitian ini menggunakan Pendekatan kualitatif dalam mencari data yang diperoleh dari sumber yang berupa tulisan dan melakukan proses pengumpulan data survei dengan wawancara dan responden tertentu, serta penelitian ini disajikan dengan deskriptif bertujuan membuat deskripsi, gambaran secara sistematis dan akurat tentang fakta yang ada.

Subjek penelitian berisi tentang indentifikasi dan evaluasi fungsi komponen pedestrian tersebut. Penulis akan mencoba untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi kesesuaian fungsi pedestrian Jl. Ir Soekarno, Grogol, Sukoharjo, Jawa Tengah.



Gambar 1. lokasi pedestrian Jl. Ir. Soekarno Solo Baru (sumber: google maps, 2019)

TINJAUAN PUSTAKA

Definisi Pedestrian

Dalam penataan ruang kota kusus nya jalur pejalan kaki menjadi elemen yang penting. Pejalan kaki adalah orang yang bergerak dalam satu ruang sehingga di perlukannya jalur khusus untuk tempat pejalan kaki yang bisa disebut dengan pedestrian, yang merupakan elemen-elemen dalam merancang suatu kawasan yang dapat menentukan berhasil tidaknya proses perancangan pada sebuah kawasan.

Carr, Stephen, et. All (1992) jalur para pejalan kaki adalah bagian dari kota, dimana orang bergerak dengan kaki, biasanya di sepanjang jalan yang direncanakan atau terbentuk dengan sendirinya untuk menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya.

Iswanto (2006) mengatakan bahwa ruas jalan perlu adanya jalur pedestrian apabila di sepanjang jalan terdapat pengguna lahan yang memiliki potensi menimbulkan pejalan kaki.

JENIS PEDESTRIAN

- Trotoar (pedestrian) Trotoar adalah lapisan dengan ketinggian permukaan yang lebih tinggi dari muka jalan, biasanya ketinggiannya dengan lalu lintas kendaraan sejajar yang digunakan pejalan kaki yang berada pada area samping jalan.
- Pedestrian mall, jalur yang dibuat untuk pejalan kaki sebagai sarana aktivitas, seperti beristirahat, duduk, dan berjualan.
- Penyeberangan, Sarana untuk pejalan kaki menyeberang, untuk menjauhkan resiko terhadap kendaraan bermotor yang melintas.
- Plaza, Jalur diperuntukan untuk sebagai tempat beristirahat dan rekreasi pejalan kaki yang melintas.

ELEMEN PENDUKUNG PEDESTRIAN

- Lampu Penerangan, Tidak berpotensi sebagai tempat spanduk dan banner. Desain: modern dan futuristic, geometrik, namun tetap fungsional dan terbuat dari material yang terhindar dari vandalisme.
- Halte bus, Dapat melindungi dari sengatan sinar matahari dan air hujan, Halte bus di buat minimal sama panjangnya dengan panjang bus, sehingga dapat diakses dari pintu depan maupun pintu belakang bus.
- Petunjuk, Memuat tentang informasi tentang petunjuk arah maupun petunjuk fasilitas pendukung. Penyatuan tanda petunjuk dengan lampu penerangan atau traffic light lebih efisien dan memudahkan orang membaca. Tidak terganggu dengan dahan pepohonan.
- Tempat sampah, Sistem pengangkutan sampah yang mudah. Penempatan tempat sampah diletakkan dengan jarak tertentu agar dapat menampung sampah secara menyeluruh. Membedakan tempat sampah sesuai dengan jenis sampahnya. Seperti organik dan nonorganik sehingga mudah dalam pengolahannya.
- Vegetasi, Dapat berfungsi sebagai pelindung dari sinar matahari pada jalur pedestrian. Vegetasi berfungsi pengendali iklim/climate control untuk kenyamanan. kenyamanan pada manusia terpengaruh dari suhu, paparan sinar matahari, aroma, kelembapan, angin dan iklim. Pada pedestrian, tumbuhan sebagai pengendali panas matahari. Tanaman dapat menyerap panas dan memantulkan paparan radiasi panas matahari. Vegetasi yang berfungsi untuk kontrol pandangan/visual control, dimana tumbuhan tersebut di tempatkan pada tengah jalan dan sisi jalan.

- f. Ramp, Perubahan pada permukaan jalan ketempat yang lebih tinggi biasanya dapat menyulitkan bagi para difabel yang ingin berpindah dari jalan ke trotoar untuk berpindah ketempat atau tujuan yang lebih tinggi permukaannya. Sehingga untuk memudahkan perpindahan tempat, maka sebuah ramp harus ada dalam perancangan. Permukaan tidak boleh licin dan dibuat permukaan yang baik, karena dapat terisi oleh air sehingga licin.

STANDAR

Standar yang dipakai adalah Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomo 03 Tahun 2014 berisi tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.

Tabel 1. Standar Permen PU No. 3 Th. 2014

| No | Dimensi dan Fasilitas Jalur Pedestrian | Standar |
|----|--|--|
| 1 | Lebar Trotoar | Dianjurkan: 4m Minimal: 2m |
| 2 | Tinggi pijakan | Tinggi maksimal 15cm |
| 3 | Lampu Penerangan | Berjarak 10m-15 m |
| 4 | Tempat Sampah | Berjarak maksimal: 20m |
| 5 | Marka, rambu dan Signage | Terdapat pada tempat yang bebas jalur pejalan kaki |
| 6 | Fasilitas Difabel | Tersedia Guiding block berukuran 30cm x 30cm |
| 7 | Halte bus | Berjarak 300 m dari area potensial |
| 8 | Pagar pengaman | Terbuat dari material yang memiliki ketahanan dengan cuaca dan tinggi 0.9m |
| 9 | Tempat duduk | Jarak antar tempat duduk yaitu 10 meter. Berada di luar pedestrian. |

sumber : peraturan menteri PU 2014

HASIL DAN PEMBAHASAN

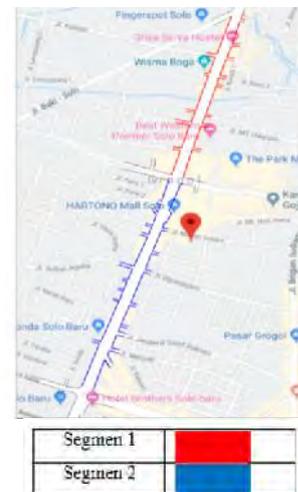
Jalur pedestrian pada lokasi penelitian dibagi menjadi beberapa segmen berdasarkan pada karakteristik lokasi dan fungsi bangunan. Adapun peta lokasi penelitian berdasarkan fungsi bangunan dan segmen sebagai berikut:

Segmen 1:

Panjang segmen ini sekitar 200 meter, dari patung Ir. Soekarno ke arah selatan hingga perempatan *mall The Park*.

Segmen 2:

Panjang segmen ini sekitar 400 meter, dari persimpangan *The Park Mall* menuju kearah selatan hingga patung pandawa.



Gambar 2. Pembagian Segmen Pedestrian (sumber: google maps 2019)

KUALITAS JALUR PEDESTRIAN

Standar yang digunakan adalah Permen PU No. 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki, berikut tanggapan dan kesesuaian pedestrian dengan standar:

Tanggapan analisa Evaluasi Purna Huni:

1. Lebar Pedestrian
Perlu penambahan lebar pedestrian agar memenuhi standar yang ada dan dapat menambah kenyamanan pedestrian.
2. Ketersediaan Fasilitas Difabel
Sudah baik, dan perlu adanya pengecekan karena terdapat guiding block yang terlepas atau retak.
3. Marka, rambu dan Signage
Sudah baik, namun perlu adanya pengecekan berkala karena rambu/ penanda dapat tertutup oleh dahan pohon dan ulah penempel spanduk yang mengurangi estetika.
4. Jalur hijau
Perawatan berkala untuk menjaga keadaan dan estetika.
5. Tempat duduk (*sitting group*)
 - a. Menambah bangku pada area segmen 1, karena pada segmen tersebut tidak ada bangku untuk beristirahat pejalan kaki.
 - b. Melakukan perawatan secara rutin karena rumput dan taman terlihat tidak rapi dan mengurangi estetika.
6. Kondisi penerangan
Perlu pengecekan berkala performa lampu penerangan.

7. Keberadaan tempat sampah menambah ketersediaan tempat sampah karena keberadaan tempat sampah masih sangat kurang dan belum memenuhi standar.
8. Pembatas pedestrian Menambah pagar pada area yang di perlukan seperti area bangku pada segmen 2 di beri pagar supaya meningkatkan keamanan pengguna bangku dari kendaraan.

Tabel 2. Kualitas Pedestrian Menurut Standar Permen PU no. 03 th. 2014

| No | Dimensi dan Fasilitas Jalur Pedestrian | Standar | segmen 1 | Segmen 2 |
|----|--|--|--------------|--------------|
| 1 | Lebar Trotoar | Dianjurkan: 4m Minimal: 2m | sesuai | sesuai |
| 2 | Tinggi pijakan | Tinggi maksimal 15cm | sesuai | sesuai |
| 3 | Lampu Penerangan | Berjarak 10m – 15 m | sesuai | sesuai |
| 4 | Tempat Sampah | Berjarak maksimal: 20m | tidak sesuai | tidak sesuai |
| 5 | Marka, rambu dan Signage | Terdapat pada tempat yang bebas jalur pejalan kaki | sesuai | sesuai |
| 6 | Fasilitas Difabel | Tersedia Guiding block berukuran 30cmx30cm | sesuai | sesuai |
| 7 | Halte bus | Berjarak 300 m dari area potensial | tidak sesuai | tidak sesuai |
| 8 | Pagar pengaman | Terbuat dari material yang memiliki ketahanan dengan cuaca dan tinggi 0.9m | tidak sesuai | tidak sesuai |
| 9 | Tempat duduk | Jarak antar tempat duduk yaitu 10 meter. Berada di luar pedestrian. | tidak sesuai | sesuai |

sumber : data pribadi, 2019

Berdasarkan analisa kualitas dapat dilihat yang harus diperhatikan untuk menambah kenyamanan pengguna adalah beberapa standar sebagai berikut:

- a. Tempat sampah, Dibuat berjarak 20 m dan diletakan pada area luar ruang jalur pejalan kaki, serta memakai material dengan tingkat keawetan terhadap cuaca yang lama seperti besi dan dan beton.
- b. Halte terletak di luar ruang bebas jalur pedestrian dan diletakkan antar halter bus dengan berjarak 300 m dan pada area yang dirasa potensial pada kawasan tersebut.
- c. Pagar pengaman diletakkan pada area yang membutuhkan perlindungan. Pagar dengan ketinggian 0.9 m, serta menggunakan material tahan kerusakan dan cuaca.
- d. Tempat duduk menggunakan material yang memiliki tingkat ketahanan terhadap kerusakan dan cuaca tinggi karena di letakkan di luar ruang dan berjarak antar tempat duduk 10 m. Tempat duduk berdimensi lebar 0.4 hingga 0.5 meter dan panjang 1.5 m.

PERSEPSI PENGGUNA

Tabel 3. Persepsi pengguna pedestrian

| No | Variabel | Hasil Persepsi Pengguna | | |
|----|--|-------------------------|----------------------|------------------|
| | | Jumlah Responden | | |
| | | Kurang | Cukup | Baik |
| 1 | kondisi area pejalan kaki Jl. Ir Soekarno Solo Baru. | 4 | 19 | 7 |
| 2 | keadaan pepohonan | 5 | 21 | 4 |
| 3 | kondisi kebersihan | 6 | 13 | 11 |
| 4 | jumlah tempat sampah | 15 | 9 | 6 |
| 5 | jumlah tempat duduk (sitting group) | 16 | 11 | 3 |
| 6 | kondisi taman | 7 | 20 | 3 |
| 7 | kondisi penerangan/lampu pada area pejalan kaki. | 3 | 22 | 5 |
| 8 | Tingkat kenyamanan pengguna. | 6 | 17 | 7 |
| 9 | pedagang kaki lima (PKL) di kawasan pedestrian. | Tidak terganggu : 3 | Cukup terganggu : 18 | Ya terganggu : 9 |

sumber: dokumen pribadi, 2019

Diisi oleh 30 responden yang menggunakan pedestrian dari berbagai profesi.

Hasil persepsi pengguna beberapa variabel yaitu keberadaan tempat sampah dan keberadaan tempat duduk Jl. Ir. Soekarno Solo Baru, para responden merasa tidak nyaman karena jumlah yang kurang memadai oleh oleh para pengguna pedestrian.

Kebanyakan hasil persepsi pengguna menunjukkan pengguna merasa cukup dengan keadaan kondisi keseluruhan Jl. Ir. Soekarno, yaitu seperti variabel kondisi area pejalan kaki, keadaan pepohonan, kondisi penerangan dan kondisi taman. namun, pedagang kaki lima (pkl) yang berada pada area pedestrian yang menutupi area tersebut, para pengguna merasa cukup terganggu dengan keadaan yang mereka jumpai.

KEKURANGAN PEDESTRIAN



Gambar 3. salah satu titik yang tidak mendapat perawatan (sumber: dokumen.pribadi, 2019)

Kebersihan pedestrian dari sampah-sampah pengunjung terlihat tidak ada bisa dibilang relatif bersih, namun sampah dedaunan dan material pasir serta rumput cukup banyak, mengganggu kebersihan dan estetika pada pedestrian.



Gambar 4. contoh alih fungsi pedestrian. (sumber: dokumen.pribadi, 2019)

Fungsi pedestrian beralih fungsi menjadi tempat pedagang kaki lima sehingga menutup pedestrian. Sehingga mengganggu pejalan kaki dalam melintasi pedestrian tersebut dan membuat kesan tidak rapi pada pedestrian.



Gambar 5. spanduk pada pembatas pedestrian (sumber: dokumen.pribadi, 2019)

Adanya spanduk yang terkesan bukan dipasang pada tempatnya sehingga menimbulkan kesan tidak rapi dan mengganggu pandangan orang yang melintas.

Pada temuan di lapangan terdapat beberapa kondisi yang harus diperhatikan untuk kenyamanan pengguna jalur pedestrian, seperti baliho yang membuat kesan tidak rapi serta beralihnya fungsi pedestrian yang beralih sebagai tempat berjualan serta perawatan pedestrian yang belum maksimal.

KESIMPULAN DAN SARAN

KESIMPULAN

Setelah analisis dan observasi yang telah dilakukan pada pedestrian Jl. Ir. Soekarno Solo Baru, Sukoharjo. Maka memperoleh beberapa hal penting dan dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- Berdasarkan standar yang dipakai menurut Permen PU no. 3 th. 2014 ada beberapa hal yang perlu diperhatikan seperti keberadaan tempat sampah, tempat duduk, halte bus dan pagar pengaman pedestrian, beberapa hal tersebut belum memenuhi standar. Namun beberapa standar seperti lebar, lampu penerangan, tinggi pijakan, marka, rambu, *signage*, dan fasilitas difabel, sudah memenuhi standar.
- Dari segi kinerja, fasilitas dan sarana prasarana yang ada ada pedestrian sebagian besar sudah memenuhi namun yang harus ditingkatkan yaitu perawatan pada area pedestrian tersebut. Seperti diperbanyak jumlah tempat duduk dan jumlah tempat sampah yang ada, lalu pembersihan dari rumput yang tumbuh tidak rapi.

- c. Dari segi persepsi pengguna pedestrian ada beberapa variabel yang dirasakan kurang untuk meningkatkan kenyamanan pengguna yaitu jumlah tempat duduk dan jumlah tempat sampah masih kurang menurut pengguna, serta adanya pedagang kaki lima yang menurut pengguna cukup mengganggu saat berjalan di pedestrian. Namun variabel lain menurut pengguna sudah cukup dan baik.

SARAN

Mengacu dari analisa Evaluasi Purna Huni serta kesimpulan yang telah diperoleh, maka penelitian ini memberikan rekomendasi sebagai berikut:

- a. Kepada pemerintah Kabupaten Sukoharjo atau Dinas yang terkait dapat meningkatkan jalur pedestrian Jl. Ir. Soekarno Solo Baru dari segi kenyamanan penggunaannya sehingga dapat membuat nyaman para penggunanya.
- b. Kepada pengelola yang terkait disarankan untuk melakukan peninjauan, pengontrolan, pengelolaan, dan pengawasan/ pemeliharaan secara berkala terhadap fasilitas yang telah tersedia pada jalur pedestrian untuk mewujudkan jalur pedestrian yang nyaman bagi pengguna, menambah daya tarik, kenyamanan dan tingkat keamanannya.
- c. Mencari solusi tentang adanya pedagang kaki lima (PKL) yang menutupi jalur pedestrian bagi pengguna yang telah dibuktikan dari persepsi pejalan kaki yang melewati pedestrian tersebut. Seperti disediakan tempat atau area sendiri yang menjadi pusat kuliner kaki lima sehingga tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki.
- d. Penambahan tempat sampah dan bangku untuk istirahat pejalan kaki agar dua hal tersebut menurut temuan dan persepsi pengguna masih kurang, agar menambah kenyamanan pengguna pedestrian.

DAFTAR PUSTAKA

Darmawan, Edy, (2003) *Teori dan Kajian Ruang Publik Kota* : universitas Diponegoro, Semarang,

Departemen Pekerjaan Umum (1995). *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan kaki di Kawasan Perkotaan*. Direktorat Bina Marga Direktorat Bina Teknik : PT. Medisa, Jakarta

Dina, L. (2018) *Laporan Pedestrian (study perkotaan)*,
Form: <https://archstudent01.blogspot.com/2019/03/laporan-pedestrian-study-perkotaan.html>

Hasliza Marshalita; Suzanna Ratih Sari; Erni Setyowati, F *Faktor yang menyebabkan Terjadinya P Perumahan Fungsi Ruang Pada Saat Car Free day di Taman Mentri Supeno*. *Jurnal Arsitektur*, form
http://journal.unika.ac.id/files/journals/3/article_s/1239/submission/review/1239-2791-1-RV.doc

Iswanto, Danoe (2006) *Pengaruh Elemen Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap kenyamanan Pejalan Kaki. Studi kasus : penggal Jalan Pandanaran Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda*.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.