

## KAJIAN KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN PADA JALAN IMAM BARJO, SEMARANG

M. Sahid Indraswara

### ABSTRAKSI

*Pedestrian ways merupakan bagian dari jalan yang berfungsi sebagai ruang sirkulasi bagi pejalan kaki yang terpisah dari sirkulasi kendaraan lainnya, baik bermotor maupun tidak. Pada kawasan studi ini, dengan karakter untuk sebuah jalan sebagai pencapaian menuju kampus Undip, maka Demikian pula jalur Pedestrianya. Difungsikan untuk pejalan kaki pada waktu itu ( bersamaan berdirinya Undip ), pedestrian juga mempunyai karakter yang 'cepat'. Dalam arti segala sesuatu yang menyangkut keberadaan jalur pejalan kaki ini didesain agar dalam mencapai area kampus Undip tidak banyak hal yang menjadi penghalang pejalan kaki.*

*Dengan adanya Jalur pejalan kaki ini menjadikan jalur Imam Barjo terlihat lebih lengkap dalam segi pencapaian menuju tempat tujuan, disamping juga terlihat lebih indah dari segi estetis. Berjalan kaki sebenarnya akan menjadi cara transportasi yang sangat penting manakala cara lain tidak memungkinkan untuk diperankan. Dengan berjalan kaki sebenarnya aktifitas menuju kawasan tujuan dapat dilakukan dengan lebih bebas, dan lebih fleksibel meskipun dengan catatan bahwa hal ini hanya dilakukan pada jarak lintas yang relatif dekat. Itulah mengapa Jalur pejalan kaki sangat di perhitungkan keberadaanya.*

### PENDAHULUAN

Sebagai Salah satu kota di Indonesia, Semarang tidak hanya merupakan *Central Business District*. Tetapi, tidak berlebihan kiranya jika Semarang di sebut sebagai kota Pendidikan. Hal ini diperlihatkan dengan banyaknya sarana – sarana pendidikan yang terdapat di kota Semarang. Dari *elementary* sampai pada perguruan tinggi. Yang setiap tahunnya bisa saja semakin bertambah keberadaanya. Karena itu Semarang merupakan salah satu kota yang menjadi

pertimbangan sebagai tempat tujuan orang dari berbagai kota di Indonesia. Hal tersebut diatas bukan tidak ada hubungannya dengan apa yang menjadi pembahasan tulisan ini, yakni mengenai Pedesrian.

Munculnya Pusat-pusat perdagangan dan pendidikan yang menyebar di kota Semarang memungkinkan pemerintah untuk merencanakan jalur-jalur baru menuju titik-titik konsentrasi tersebut. Jelas, tujuannya tidak lain adalah untuk mengurangi kepadatan jalur-jalur yang ada sebelumnya, selain juga untuk mempermudah pencapaian. Berbicara tentang pendidikan, UNDIP ( Universitas Diponegoro ) merupakan salah satu perguruan tinggi terbesar dan tertua di Semarang, keberadaanya dihubungkan dengan beberapa jalur pencapaian. Salah satunya adalah Jalan Imam Barjo, yang berada pada sebelah barat UNDIP dan menghubungkannya dengan jalan Pahlawan, yang merupakan salah satu jalur utama di kota Semarang. Keberadaanya tidak hanya merupakan jalur penghubung begitu saja adanya. Sebagai jalur penghubung, dalam perencanaannya pemerintah melengkapinya dengan *Pedestrian ways* (jalur Pedestrian) dan juga terdapat *Boulevard* (pulau jalan). Tujuan utamanya adalah untuk memberikan jalur khusus pada pejalan kaki, guna keselamatan dan kenyamanan. Selain keberadaan lalu lintas lain yang melintas jalur ini.

Sejarah Jl. Imam Bardjo muncul dari keberadaan Universitas Diponegoro, yang dulunya bernama Universitas Semarang, dimana merupakan Universitas pertama di Semarang. Nama Imam Bardjo sendiri diambil dari nama pendiri Universitas Diponegoro yakni Mr. Imam Bardjo. Berkat keuletan dan kegigihannya Universitas ini dapat berdiri. Jadi memang jelas bahwa dahulunya penggal jalan ini memang didesain sebagai sarana pencapaian untuk mahasiswa menuju kampus Universitas Diponegoro. Dengan demikian aktifitas perkuliahan pada waktu itu bisa berjalan lancar. Segala bentuk karakter pada

Jalur pedestrian penggal jalan Imam Bardjo ini di sesuaikan pada aktivitas yang terjadi pada Undip. Meskipun pada kenyataannya image bahwa Jl. Imam Bardjo ini adalah milik undip. Hal ini dikarenakan munculnya gedung-gedung penting yang berada pada sepanjang Jalan ini. Seperti halnya yang dominan adalah Bank Indonesia yang sangat dominan keberadaannya, sehingga mampu menghapus image jalan Imam Barjo sebagai milik Undip menjadi berorientasi ke Bangunan Tertinggi di Jl. Imam Bardjo ini.

*Pedestrian ways* merupakan bagian dari jalan yang berfungsi sebagai ruang sirkulasi bagi pejalan kaki yang terpisah dari sirkulasi kendaraan lainnya, baik bermotor maupun tidak. Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain, terutama kawasan perdagangan, pendidikan, budaya, dan kawasan pemukiman. Pada kawasan studi ini, dengan karakter untuk sebuah jalan sebagai pencapaian menuju kampus Undip, maka Demikian pula jalur Pedestriannya. Difungsikan untuk pejalan kaki pada waktu itu (bersamaan berdirinya Undip), pedestrian juga mempunyai karakter yang 'cepat'. Dalam arti segala sesuatu yang menyangkut keberadaan jalur pejalan kaki ini didesain agar dalam mencapai area kampus Undip tidak banyak hal yang menjadi penghalang pejalan kaki.

Dengan adanya Jalur pejalan kaki ini menjadikan jalur Imam Barjo terlihat lebih lengkap dalam segi pencapaian menuju tempat tujuan, disamping juga terlihat lebih indah dari segi estetis. Dengan berjalan kaki ini pula hampir setiap kegiatan manusia pada umumnya dikerjakan dengan berjalan kaki. Berjalan kaki sebenarnya akan menjadi cara transportasi yang sangat penting manakala cara lain tidak memungkinkan untuk diperankan. Dengan berjalan kaki sebenarnya aktifitas menuju kawasan tujuan dapat dilakukan dengan lebih bebas, dan lebih fleksibel meskipun dengan catatan bahwa hal ini hanya dilakukan pada jarak lintas yang relatif dekat. Karena tidaklah efektif jika kegiatan berjalan kaki di lakukan dalam jarak yang jauh. Hal tersebut sangat akan menguras tenaga bagi pejalan kaki, sehingga pada saat sampai di tujuan hanya kelelahanlah yang tersisa, itulah mengapa Jalur pejalan kaki sangat di perhitungkan keberadaannya.

Pedestrian merupakan element perancang kota yang penting, yaitu membentuk hubungan antara aktifitas pada suatu lokasi. Jalur pedestrian merupakan *subsystem linkage* dari jaringan jalan suatu kota. Jalur pedestrian akan semakin penting bila pejalan kaki adalah sebagai pengguna utama jalur tersebut, bukan kendaraan bermotor atau hal lainnya, sehingga fungsi utama jalur Pedestrian dapat tercapai, yakni terciptanya keindahan serta kenyamanan suatu area.

Kendati merupakan sebuah jalur penghubung, bukan tidak mungkin jika Jalan Imam Barjo difungsikan untuk menyelenggarakan sebuah *event*. Biasanya berupa pentas musik pada hari-hari khusus misalnya, Contohnya saat perayaan tahun baru, *inagurasi*, atau hari besar lainnya. Tapi hal tersebut tidak mempengaruhi kegiatan yang terjadi di seputar kampus, karena pertimbangan waktu yang diambil bukan merupakan waktu padat aktifitas/waktu dimana kegiatan sedang tidak dilakukan seperti malam hari. Dengan difungsikannya Jalan Imam Bardjo ini, maka secara otomatis jalur pedestrianpun akan berubah fungsi dari sebagai jalur pejalan kaki, menjadi tempat orang-orang *nongkrong*, berkumpul, bahkan menjajakan dagangan bagi sebagian PKL yang mencoba mengais rejeki disela-sela diadakanya *event* tersebut. *Rapoport, 1997* ( dalam Tesis *Mulyadi, Widodo. 2001. Jalur Pejalan kaki Jalan Pandanaran Semarang.* ) lingkungan pejalan kaki selama mempunyai fungsi sebagai ruang sirkulasi, juga memiliki daya tampung terhadap munculnya kegiatan-kegiatan lain yang senantiasa berada disitu. Kemunculan kagiatan-krgiatan tersebut tidak selalu merupakan kegiatan yang negative, karena berjalan kaki membutuhkan rangsangan fisik maupun visual, untuk menjaga rasa gembira, agar tidak cepat merasa lelah karena bosan.

### PEJALAN KAKI

Pada mulanya istilah pedestrian muncul pada masa pemerintahan yunani kuno, yakni berasal dari kata *pedos* yang berarti kaki, dan sering diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki.

Istilah pedestrian juga berasal dari bahasa latin yakni, *pedester-pedestris* yang diartikan dari sebagai orang yang berjalan kaki atau pejalank kaki.

Pedestrian diartikan juga sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan

orang atau manusia dari satu tempat menuju ke tempat lain dengan cara berjalan kaki, dimana titik awal sebagai asal (*origin*) dan titik akhir merupakan tujuan (*destination*). Sedangkan Pejalan kaki merupakan orang yang melakukan kegiatan berjalan kaki dari *origin* menuju *destination* atau dengan maksud lain/tujuan lain.

Upaya Jalan kaki merupakan bentuk sarana transportasi paling sederhana dalam melakukan kegiatan dari satu tempat menuju tempat lain. Dalam tesis, ( *Widodo, Mulyadi, 2001*, jalur pejalan kaki pada jalan Pandanaran ) dituliskan bahwa berjalan kaki merupakan alat pergerakan internal kota, dan satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka di dalam aktifitas komersial dan cultural di lingkungan kota. Berjalan kaki merupakan penghubung antara moda-modanya yang tidak mungkin dikerjakan oleh moda angkutan yang lain. Dari situ jelas bahwa dengan berjalan kaki orang dapat bebas berinteraksi dengan siapapun termasuk saat melakukan transaksi dengan seorang penjual. Disamping itu dalam sumber (tesis) yang sama menurut *Amos Rapoport, 1997*, dikatakan bahwa ternyata berjalan kaki mempunyai kelebihan yang tidak dipunyai oleh moda angkutan kendaraan lain, yakni kecepatan yang relative rendah sehingga menguntungkan, karena dengan begitu pejalan kaki juga dapat mengamati lingkungan sekitar dan objek lain secara detail serta menyadari lingkungan sekitarnya.

Dengan demikian berjalan kaki merupakan alat yang berperan untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktifitas di kawasan perdagangan dimana pejalan kaki memerlukan ruang yang cukup untuk dapat melihat-lihat, sebelum untuk menentukan memasuki pertokoan di kawasan perdagangan yang ada tersebut. Namun ternyata moda berjalan kaki juga mempunyai keterbatasan, kenapa? Karena berjalan kaki tidak memungkinkan untuk dilakukan dalam jarak yang jauh, peka terhadap gangguan alam seperti hujan, angin serta gangguan yang diakibatkan oleh lalu lintas kendaraan. Sebagai sebuah moda transportasi berjalan kaki akan menjadi lebih penting khususnya pada jalur-jalur yang tidak memungkinkan untuk dicapai dengan angkutan transportasi lain. Sedangkan sebagai bagian

dari system transportasi perkotaan, moda berjalan kaki memerlukan keterpaduan dengan system jaringan jalan, sehingga terjalin adanya kesinambungan dengan moda transportasi yang lain, dan dengan fasilitas pendukung transportasi seperti, tempat parkir, tempat pemberhentian kendaraan umum/*halte*. Dengan berjalan kaki orang bebas untuk mengatur langkah, berbelok, berhenti, dan bebas mengatur kontak dengan lingkungan lainnya. Sehingga berjalan kaki bukan sekedar moda transportasi tapi juga merupakan sarana interaksi dan komunikasi social masyarakat kota ( *Spreiregen, 1965* ).

Dalam sebuah situs internet dikatakan bahwa Jiwa kota sesungguhnya ada pada ruang gerak pejalan kaki yang saling berhubungan secara sempurna dengan seluruh komponen kota. *Nirwono Joga, 2004*.

Dari uraian diatas dapat ditarik garis, bahwa berjalan kaki mempunyai kelebihan, antara lain :

- Dapat dilakukan kapanpun.
- Route dan waktu yang fleksible.
- Dengan tepat menghantar pemakainya sesuai dengan yang di kehendaki.
- Murah dan mudah dilakukan.
- Sehat untuk jasmani
- 

Sedangkan satu-satunya kelemahan adalah bahwa Berjalan kaki tidak bisa dilakukan pada jarak yang jauh, hanya untuk jarak dekat saja.

#### **Tujuan kegiatan berjalan kaki**

Menurut *Rubenstein, 1987* ( dalam tesis *Widodo, Mulyadi, 2001*, jalur pejalan kaki pada jalan Pandanaran Semarang ) dituliskan tujuan berjalan kaki dapat dikelompokkan sebagai berikut:

Berjalan kaki untuk menuju ke tempat kerja atau perjalanan fungsional, jalur pedestrian dirancang untuk tujuan tertentu seperti untuk melakukan pekerjaan bisnis, makan, minum, dan pergi ke dan dari tempat kerja.

Berjalan kaki untuk berbelanja yang tidak terikat waktu, dapat dilakukan dengan perjalanan santai dan biasanya kecepatan berjalan rendah, dibanding dengan orang berjalan untuk menuju tempat pekerjaan atau perjalanan fungsional. Jarak rata-rata lebih panjang dan sering tidak disadari panjang

perjalanan yang ditempuh, karena daya tarik kawasan

Berjalan kaki untuk berekreasi dapat dilakukan sewaktu-waktu dengan berjalan santai. Untuk mewadahi kegiatan tersebut perlu fasilitas yang mendukung yang bersifat rekreatif, seperti : tempat untuk berkumpul, bercakap-cakap, menikmati pemandangan sekitar, dengan kelengkapan antara lain tempat duduk, lampu penerang, bak bunga/pot, dan lain sebagainya.

#### **Pejalan kaki menurut sarana perjalanan**

Menurut jenis sarana perjalanan pejalan kaki terdapat 4 kategori pejalan kaki, yaitu :

- Pejalan kaki penuh,  
Yaitu mereka yang menggunakan pejalan kaki sebagai moda utama, sepenuhnya digunakan dari tempat asal sampai tujuan, antara lain karena jaraknya dekat, berjalan sambil berekreasi lebih mudah dengan berjalan kaki.
- Pejalan kaki pemakai kendaraan umum,  
Mereka yang berjalan kaki sebagai moda perantara antara dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, pada perpindahan rute kendaraan umum atau dari pemberhentian kendaraan umum ke tujuan akhir.
- Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum,  
Yaitu mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai perantara antara dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat pemberhentian kendaraan umum dan ke tempat tujuan akhir.
- Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh,  
Yakni mereka yang menggunakan moda berjalan kaki sebagai moda antara tempat parkir pribadi ke tujuan akhir yang hanya bisa dilalui dengan berjalan kaki.

#### **Jarak Tempuh Dan Faktor yang Mempengaruhi pejalan kaki.**

Jarak tempuh pejalan kaki dalam melakukan kegiatan berjalan kaki berbeda-beda tergantung kebiasaan pelakunya, disamping terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi. Dalam hal ini *Spreiregen, 1965*, mengungkapkan bahwa berjalan kaki

merupakan sistem transportasi yang paling baik meskipun memiliki keterbatasan yaitu kecepatan sekitar 3 - 4 km/jam, dan daya jangkau yang sangat dipengaruhi kondisi fisik.

Selanjutnya *Utermann, 1984*, mengatakan ada 4 faktor penting yang mempengaruhi jarak tempuh seseorang dalam berjalan kaki yaitu:

#### *Waktu,*

Yang berkaitan dengan maksud atau kepentingan berjalan kaki. Berjalan kaki pada waktu-waktu tertentu mempengaruhi jarak berjalan yang mampu ditempuh. Misalnya berjalan kaki pada waktu rekreasi mempunyai jarak yang relatif jauh. Sedangkan waktu berbelanja/*Shopping* kadang-kadang dapat dilakukan selama 2 jam bahkan lebih yaitu sejauh 2 mil/lebih tanpa disadari sepenuhnya.

Di Amerika orang berjalan kaki pada waktu makan siang, biasanya dilakukan tidak terlalu jauh dan tempat kerjanya. Jarak tempuh berjalan kaki masih dianggap menyenangkan sampai dengan 455 m, lebih panjang dan 455 m, orang akan berpikir untuk memilih moda lain.

#### *Kenyamanan*

Kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang jelek akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki. Di Indonesia yang beriklim Tropis, dengan cuaca yang sangat panas, akan mempengaruhi kenyamanan orang berjalan kaki.

Jarak tempuh orang berjalan kaki di Indonesia  $\pm$  400 meter *Kompas, 4 April 1959 dalam* , sedang untuk aktivitas berbelanja membawa barang berjalan kaki dengan nyaman bila menempuh jarak tidak lebih dan 300 meter. Untuk aktivitas berbelanja sambil rekreasi, faktor kenyamanan berjalan berpengaruh terhadap lamanya melakukan perjalanan.

#### *Ketersediaan Kendaraan bermotor,*

Kesinambungan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda pengantar sebelum atau sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki. Ketersediaan fasilitas kendaraan angkutan umum yang memadai dalam hal penempatan penyediaannya akan mendorong orang berjalan lebih jauh dibanding dengan

apabila tidak tersedianya fasilitas ini secara merata.

Faktor lain yang mempengaruhi adalah penyediaan fasilitas transportasi lainnya seperti jaringan jalan yang baik, kemudahan berparkir dan lokasi penyebaran dan pola penggunaan lahan campuran.

#### *Pola Tata Guna Tanah*

Pada daerah dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*), seperti yang banyak ditemui di pusat kota, perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan lebih cepat dibanding perjalanan dengan kendaraan bermotor, karena dengan kendaraan bermotor sulit untuk berhenti setiap saat. Sebagai gambaran, orang Eropa lebih terdorong untuk berjalan kaki dengan jangkauan jarak yang lebih jauh dibandingkan dengan orang Amerika, karena kecenderungan kota-kota di Eropa dengan penggunaan lahan campuran (*Utermann, 1984*). Berjalan kaki di pusat kota (kawasan perbelanjaan terasa masih menyenangkan dengan jarak 500 meter), lebih dari jarak tersebut diperlukan fasilitas lain yang dapat mengurangi perasaan lelah orang berjalan, misalnya dengan penyediaan tempat duduk, kios/cafe makanan/minumam ringan dan sebagainya. Selain itu adanya aktivitas lain, seperti rekreasi keberadaan fasilitas kendaraan, kenyamanan fasilitas pejalan kaki dan adanya kegiatan campuran (*mixed used*) akan lebih menarik orang berjalan kaki.

### TINJAUAN UMUM PENGGAL JALAN IMAM BARDJO SEMARANG



Gbr. Jl. Imam Bardjo ( doc. 2006 )  
( sumber : Dok.

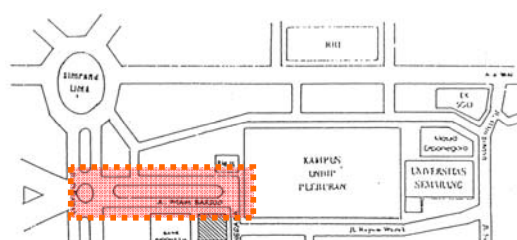
Munculnya titik-titik edukasi di kota Semarang memungkinkan dibuatnya jalur akses menuju ke titik tersebut. Sehingga munculah jalur-jalur di sekitar titik institusi-institusi pendidikan tersebut. Salah satu

Universitas yang muncul pada waktu itu adalah Universitas Diponegoro. Dimana pada awal terbentuknya bernama Universitas Semarang. Keberadaan Universitas Diponegoro di kota Semarang inilah yang merupakan salah satu faktor utama terbentuknya Jalan Imam Bardjo, sebagai akses menuju kompleks pendidikan tersebut.

Berdirinya Universitas Diponegoro terbentuk mulai pertengahan tahun 1956, diawali dengan pendirian Yayasan Universitas Semarang. Adapun tokoh-tokoh yang memprakarsai berdirinya Universitas Semarang ialah Mr. Imam Bardjo, Mr. Soedarto, Mr. Dan Sulaiman dan Mr. Soesanto Kartoatmodjo. Dari salah satu pendiri Universitas inilah Jalan Yang menghubungkan Undip dengan Jl. Pahlawan ini di beri nama, yakni Mr. Imam Bardjo. Mr. Imam Bardjo adalah seorang tokoh cendekiawan, yang pada waktu itu merupakan seorang jaksa menunjukkan dedikasi yang luar biasa. Dan pada waktu itulah Mr. Imam Bardjo diangkat sebagai presiden Universitas ( saat ini di sebut Rektor ).

Sejak jalan Imam Bardjo ini terbentuk, fungsinya sangat penting sebagai pengantar para mahasiswa melakukan kegiatannya menuju Undip. Jalan akses ke Universitas negeri pertama di Semarang inilah yang menjadi nadi utama akses menuju Undip. Sejak tahun pertamanya di bentuk jalan ini selalu menjadi prioritas utama para cendekiawan undip dalam melakukan aktivitasnya. Sehingga kalau boleh disebut Jl. Imam Barjo merupakan jalan milik Universitas Diponegoro. Dan bisa jadi jika orang menyebut nama jalan ini maka akan tertarik image Universitas Diponegoro.

Banyak bermunculannya gedung-gedung penting di sekitar Jalan Imam Bardjo secara perlahan memudarkan image bahwa Jl. Imam Bardjo merupakan jalannya Undip. Seperti gedung BI, Telkom, dan gedung lainnya yang berada di penggal jalan ini. Bahkan BI yang merupakan gedung yang muncul jauh setelah Undip terbentuk berhasil “merampas” image dari yang mulanya jalan pengantar ke undip menjadi jalan yang berorientasi kebangunan tertinggi di jalan Imam Bardjo tersebut.



**Batas Kawasan Studi**

Di tilik dari letaknya Jl. Imam Bardjo berada di pusatnya kota Semarang. Dimana merupakan anak cabang dari jalan utama di Semarnag, yakni Jl. Pahlawan. Seperti letak dimana Universitas Diponegoro berada Jl. Imam Bardjo terletak di kelurahan Pleburan bagian barat. Adapun secara detail batas-batas Jl. Imam Bardjo adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Kantor Pos, Kampus Kesehatan Lingkungan Undip, BNI, Perumahan warga.
- Sebelah Selatan : Gedung BI, Telkom, PKM Undip.
- Sebelah Barat : Jl. Pahlawan, Bundaran Air mancur.
- Sebelah Timur : Kampus Undip.

Secara keseluruhan Jl. Imam Bardjo mempunyai atribut sebuah penggal jalan yang “komplit”. Pada ujung jalan sebelah barat terdapat semacam gerbang penyambut, yakni identitas Universitas Diponegoro. Dan sedikit masuk diikuti sebuah *sculpture* Undip, yakni Patung kuda beserta Pangeran Diponegoro yang sedang menungganginya. Keberadaan kedua hal tersebut Jelas bahwa pada mulanya Jl. Imam Bardjo merupakn milik Universitas Diponegoro.



Gbr. Sculpture



Gbr. Sculpture

Pada arah yang berlawanan yakni pada pangkal jalan bagian Timur, tepatnya persis pada pintu masuk menuju Kampus Undip Pleburan juga terdapat sebuah *sculpture* dengan konsep perpaduan bentuk kuda dan api. Perpaduan inilah yang menggambarkan perjuangan yang berkobar dan tanpa mengenal lelah dalam menuntut ilmu.



Gbr. Boulevard

Gbr. Sculpture kuda api ( doc. 2006 ) enarnya penggal jalan ini telah direncana sedemikian rupa sehingga keberadaanya dapat menambah semangat pada pengguna jalan ini. Bagaimana tidak, dengan banyaknya vegetasi yang terdapat pada penggal jalan ini, menjadikan suasana terasa cukup teduh dan asri. Tidak hanya pada kanan-kiri jalan, pada bagian tengah jalan dimana dibangun sebuah *boulevard* ( pulau jalan ) ditanami dengan sebuah komposisi vegetasi, yang ditata sedemikian indahnya. Karena itu sebagai sebuah penggal jalan, sebenarnya Jl. Imam Bardjo merupakan penggal jalan yang cukup sempurna. Meskipun dibalik itu terdapat ketidaksempurnaan penggal jalan ini, terutama pada bagian jalan Pedestrian, yang merupakan pokok bahasan makalah ini. Detail selanjutnya akan dibahas pada subbab berikutnya pada paper makalah ini.

**Tinjauan Jalur Pedestrian Jalan Imam Barjo Semarang**

Ditinjau dari segi permasalahan yang lebih banyak muncul pada penggal Jl. Imam Bardjo, maka Jalur pedestrianlah yang mempunyai prosentase lebih banyak dibanding bagian jalan yang lainnya. Lebih-lebih pada saat sebelum ditertibkannya PKL, dan di satu lokasikan ke dekat zona parkir Undip Pleburan. Hampir di sepanjang jalur pedestrian pada penggal jalan ini syarat akan PKL, meski kapasitasnya hanya bersifat *temporary* ( sementara/bongkar- pasang ). Tidak hanya pada malam hari, pada siang haripun jalur bagi pejalan kaki ini hampir selalu padat PKL, kebanyakan yang mendominasi adalah PKL yang menjajakan dagangannya berupa makanan. Hal itu mungkin disebabkan letak yang strategis diantara persinggahan tempat mahasiswa maupun pegawai yang kos. Beberapa hal yang mungkin patut menjadi perhatian bagi perencana kota pada penggal jalan ini adalah banyaknya masalah tersebut. Dan penulis kira adalah langkah yang tepat jika sebelumnya terjadi relokasi PKL di sepanjang jalan ini oleh pemkot. Adapun titik-titik segi permasalahan yang menjadi bagian dalam seminar ini adalah sebagai berikut :

**Teknis**

- 1) Dimensi

Dari hasil pengukuran eksisting didapat bahwa dimensi jalur pedestrian pada penggal jalan Jalan Imam Bardjo yakni :

Panjang jalur :  $\pm 300.00$  m  
Lebar Jalur Pedestrian Utara : **4.65 m**  
Lebar Jalur Pedestrian Selatan: **4.65 m**  
Jarak antara jalur pedestrian : **24.50 m**  
Lebar jalan :  
**7.50 m**  
Lebar jalan :  
**7.50 m**  
Lebar keseluruhan :  $\pm 50.00$  m

## 2) Jenis Perkerasan



Gbr. paving



Gbr. paving dan canstein

Perkerasan yang digunakan untuk permukaan Jalur Pedestrian Jalan Imam Bardjo adalah Paving. Dengan pembatas *canstein*. Sedangkan pada saluran drainase dan bagian talut pembatas drainase/selokan menggunakan campuran beton.

Pada permukaan juga terdapat pembatas pohon dengan bahan campuran beton. Hal tersebut terdapat pada kedua jalur pedestrian baik utara maupun selatan.

## 3) Kemiringan permukaan

Dari hasil pengamatan, bahwa permukaan jalur pedestrian tidak dibuat dengan kemiringan tertentu. Tetapi dibuat datar pada permukaan perkerasannya. Sedangkan kemiringan kearah jalan yang terjadi adalah merupakan perubahan fisik yang terjadi berangsur-angsur dalam waktu yang lama. Yakni sebagai akibat dari parkir ditrotoar.

Demikian pula untuk kemiringan memanjang jalur pedestrian ini. Secara keseluruhan jalur ini mempunyai perkerasan

yang datar, diluar permukaan paving yang sudah rusak.

## 4) Arus pejalan kaki

Hari kerja

Adapun dari hasil pengamatan arus pejalan kaki pada hari kerja mempunyai intensitas yang kecil, tetapi menerus/*continue*.



Tabel sample data pejalan kaki pada jalur pedestrian penggal jalan Imam Bardjo bagian utara jalan, pada hari kerja, pada pkl 12.00 – 13.00 WIB : Dari data tersebut diperoleh bahwa rata-rata arus pejalan kaki total jalur pedestrian utara pada hari kerja selama 1 menit adalah  $\pm 2$  orang pejalan kaki. Sedangkan rata-rata arus pejalan kaki untuk jalur pedestrian bagian selatan adalah tidak lebih dari 1 orang setiap menitnya.

## Data hari Libur

Sedangkan pada waktu yang lebih pagi lagi ( sampel diambil pada pukul 07.00 – 08.00 WIB ) pada hari yang sama, yakni hari libur, intensitas pejalan kaki ditemui hasil yang berbeda. Berikut data yang diperoleh dari hasil survey di lapangan.

## Kebersihan

Tempat sampah

Sangat disayangkan memang, dari data yang diperoleh penulis dari lapangan tidak dijumpai adanya Tempat sampah yang dikhususkan bagi pejalan kaki. Kalaupun ada itu merupakan milik bangunan yang ada di penggal jalan itu, itupun sangat minim.

Dari dokumentasi yang didapat terdapat tumpukan sampah yang ada pada bagian jalan. Dan itu artinya pada saat dinas kebersihan membersihkan penggal jalan ini, sampah hanya dikumpulkan pada titik-titik tertentu, tanpa ada tempat sampah.

Penempatan jam sebagai fokus, landmark atau penunju waktu pun tidak dijumpai pada kawasan studi, termasuk pada jalur pedestrianya.

Tanaman sebagai *filter*.

Jika terdapat satu hal yang paling menonjol pada penggal Jl. Imam Bardjo, hal tersebut adalah *Vegetasi*. Ya, jika di telusuri dari ujung ke ujung Jl. Imam Bardjo merupakan jalan yang mempunyai keteduhan dan *hijau* akibat dari vegetasi yang ada.

Pada pedestrian berupa pohon-pohon cemara dan bunga hias, baik yang di dalam bak (pot), maupun yang tertanam di tanaha langsung. Sehingga jika berorientasi pada tumbuhan, jika orang berjalan pada jalur pedestrian ini akan terasa teduh, tentunya dengan mengabaikan keberadaan PKL yang terdapt di jalur pedestrian penggal jl. Imam Bardjo.

Pemeliharaan kondisi kebersihan

Kebersihan pada jalur ini kurang terjaga dengan serius. Dengan tidak tersedianya tem pat sampah, didapati sampah yang berserakan. Dan pengumpulan tempat sampah pada titik-titik tertentu yang bukan tempat sampah.

Kondisi drainase

Terletak pada sisi-sisi jalur pedestrian, baik utara maupun selatan Jalur Pedestrian. Meskipun pada musim hujan pada permukaan jalur pedestrian tiak didapati adanya genangan air hujan. Air pada selokan kurang bisa mengalir dengan lancar, dan terjadi genangan air yang berbau.

**Estetika**

Vegetasi Sebagai Pemandangan.

Vegetasi pada jalan Imam Bardjo ini mempunyai fungsi banyak. Selain sebagai penyaring udara juga berfungsi sebagai faktor penambah estetika jalan Imam Bardjo pada umumnya.



Gbr. Vegetasi sebagai estetika

Tanaman yang menonjol sebagai penambah unsur estetika atau keindahan terdapat pada bagian boulevard jalan. Vegetasi disini sudah tertata rapi dan terawat.

**Sculpture**

*Sculpture* dibuat untuk mempercantik pedestrian atau menarik perhatian mata (*vokal point*). *Sculpture* bisa berbentuk patung, air mancur atau abstrak. Pada kawasan studi bersangkutan *Sculpture* didesain sebagai simbol yang mewakili Universitas Diponegoro.



Gbr. Perletakan Sculpture

Dokumentasi diatas merupakan *Sculpture* yang menjadi identitas Undip. Diharapkan hanya dengan melihat *Sculpture* ini maka pengunjung bisa berasumsi langsung bahwa hal tersebut merupakan bagian dari Universitas Diponegoro. Demikian halnya s *Sculpture* patung pangeran diponegoro yang terletak beberapa meter dari gerbang penyambut, yakni *Sculpture* Identitas Universitas Diponegoro.



Gbr. Sculpture

Gbr. Sculpture

Satu lagi *Sculpture* yang terdapat pada penggal jalan Imam Bardjo terletak tepat di depan pintu masuk kampus Undip, yang juga berada di depan BNI. *Sculpture* ini berupa Patung kuda yang tidak utuh, yakni kepala dan dua kaki depan yang hal tersebut di kombinasi dengan image api yang berkobar.

**Lighting**

Diluar sebagai penerangan, pada jalan Imam Bardjo terdapat penerangan sebagai estetika. Tapi pada jalur pedestrian tidak terdapat lampu



yang demikian. Tetapi penerangan estetika tersebut berada pada tangan boulevard jalan. Itupun dengan kondisi yang rusak memprihatinkan.



Gbr. lighting taman

Sebagai pembatas komposisi paving menggunakan *canstein*, dengan warna pada umumnya, yaitu hitam dan putih.



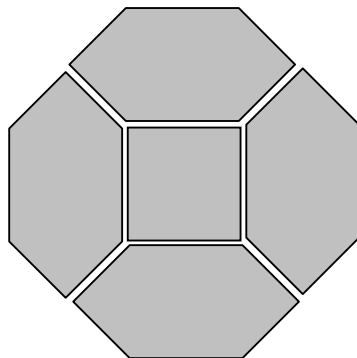
Gbr. Motif Paving.

Desain/motif perkerasan



Gbr. Motif perkerasan

Motif perkerasan pada jalur pedestrian masih menggunakan paving pada umumnya, mengaplikasikan motif konvensional. Yakni motif paving segi enam dan perpaduan dengan bujur sangkar.



### Kelengkapan

Lighting ( Taman dan Penerangan )

Sepanjang Jl. Imam Bardjo penerangan hanya terdapat pada tengah jalan, yakni pada bagian *Boulevard*. Sedangkan pada Jalur pedestrian sendiri tidak terdapat penerangan yang dikhususkan.

Pada *Boulevard* jalan didapat dua jenis *lighting*, yakni jenis lampu penerangan yang tinggi sebagai penerangan utama dan rendah yang bersifat sebagai lampu taman. Dari dua jenis *lighting* tersebut hanya yang tinggi yang berfungsi, sedangkan lampu taman didapati sudah rusak, dan tidak dapat digunakan sebagai penerangan.

Signage

Beberapa fasilitas yang terdapat pada penggal Jl. Imam Bardjo memanfaatkan *signage* sebagai informasi akan keberadaannya. *Signage* merupakan satu hal yang penting, bagaimana tidak?. Dengan keberadaannya memuat segala sesuatunya semakin informatif. Lebih-lebih pada Jl. Imam Bardjo yang notabene adalah pencapaian menuju Universitas Diponegoro.

*Signage* tidak hanya berorientasi pada tanda penunjuk, tapi beberapa papan reklame yang terdapat pada penggal jalan ini juga termasuk dalam *signage*. Beberapa jenis *Signage* lain yang terdapat pada penggal jalan ini adalah berbentuk larangan, terutama larangan untuk PKL yang berupaya menggelar dagangannya di zona Pedestrian, hal inilah yang paling banyak dijumpai pada penggal jalan ini. Baik pada jalur pedestrian maupun pada *Boulevard* jalan yang terasa cukup strategis untuk PKL menggelar barang jualannya.

*Signage* disamping merupakan salah satu contoh jenis papan reklame yang memanfaatkan fungsi estetika pada kawasan segi estetika *Signage* jenis ini tidak merusak pemandangan.

#### Telepon umum

Sebagai sarana komunikasi pada pangkal jalan, tepatnya berada di depan PKM, terdapat telepon box. Meskipun pada kenyataannya HP ( *Handphone* ) sudah sedemikian marak di tangan orang-orang kita saat ini, sebagai pelengkap fasilitas kotak telekomunikasi ini masih diperlukan bagi sebagian kecil pejalan kaki.

Sebenarnya masih banyak beberapa fasilitas yang masih belum ada pada penggal jalan ini. Seperti fasilitas penyeberangan, fasilitas istirahat, dalam hal ini *street furniture*, air, dan lain sebagainya.

#### Kotak pos

Perletakan pada kawasan studi ini terdapat beberapa titik kotak post. Yakni pada masing-masing ujung jalan, barat dan timur bagian. Meskipun nyatanya kantorpost juga sudah terdapat pada ujung barat jalan ini.

#### Tempat duduk

Bangku digunakan untuk mengantisipasi bagi pejalan kaki yang ingin beristirahat atau menikmati suasana sekitar. Tapi sayang, dari data yang diperoleh di lapangan oleh penulis, pada penggal jalan ini tidak terdapat satu element tersebut, termasuk pada jalur Pedestriannya. Baik yang terbuat dari kayu ataupun yang berfungsi sama dari material lain. Dan memanfaatkan element lain sebagai penggantinya.

#### Kios, *Shelter* dan Kanopi

Keberadaan kios dapat memberi petunjuk jalan dan menarik perhatian pejalan kaki, Kanopi

digunakan untuk mempercantik wajah bangunan dan dapat memberi perlindungan terhadap cuaca.

Keseluruhan bangunan yang terdapat pada penggal jalan ini telah mempunyai halaman depan yang luas, sehingga GSB terhadap jalanpun cukup besar. Lagipula hampir semua merupakan bangunan penting, sehingga kios, *shelter*, dan kanopi tidak bisa dijumpai pada bagian pedestrian jalan Imam Bardjo ini.

#### Jam taman

Jam taman tidak terdapat pada kawasan jalan Imam Bardjo ini. Baik dari jalur pedestrian maupun jalan Imam Bardjo keseluruhan

### **Kemudahan Berjalan Kelancaran**

Sebagai bahan pertimbangan maka kelancaran sangat berhubungan erat dengan segala sesuatu yang berada pada jalur pedestrian. Baik penataan vegetasi pada jalur pedestrian maupun perletakan element-element tambahan jalur pedestrian.

Sedangkan permukaan jalur pedestrian Imam Bardjo yang berundak juga menentukan faktor kelancaran.

### **Keleluasaan**

Keleluasaan berhubungan dengan dimensi dan jarak jalur pedestrian. Lebar jalur pedestrian minimal bisa dilalui dua orang pejalan kaki secara bersamaan. Keleluasaan juga berhubungan terhadap aktifitas pejalan kaki di luar berjalan kaki.

Dari data di lapangan di dapatkan bahwa sebenarnya pejalan kaki harus turun dari trotoar untuk berjalan kaki, menghindari sesuatu yang berada pada jalur pedestrian.

### **Keamanan dari gangguan alami dan buatan**

Keadaan alami jalur pedestrian merupakan penentu keamanan alami, sedangkan keamanan buatan di pengaruhi oleh keberadaan orang beserta perilakunya. Sebagai sarana pengambilan data maka melalui lembar kuesioner permasalahan ini dapat dianalisa.

## **TINJAUAN PEJALAN KAKI DAN KEGIATAN LAIN PADA JALAN IMAM BARJO**

Kegiatan yang ada pada Jalur Pedestrian pada penggal jalan Imam Bardjo sangat beragam. Dari hasil pengambilan data yang paling dominan adalah kegiatan berjalan kaki. Baik dari dan ke arah kampus Undip

pleburan. Kegiatan lain yang terdapat pada pedestrian berupa pelanggaran/penyalahgunaan fungsi.

Beberapa contoh adalah pangkalan para tukang becak. Hal ini dapat dijumpai pada pintu masuk BNI dan pada pintu keluar BI. Contoh lain adalah parkir mobil yang menggunakan pedestrian dan badan jalan sebagai tempat parkirnya. Tidak hanya itu, kegiatan pada Hari libur lebih banyak diisi oleh PKL, dan pembelinya yang secara *lesehan* menggelar tikar di jalur pedestrian bagian utara jalan. Kegiatan duduk-duduk pengguna jalan memanfaatkan bak-bak bunga yang tersedia di sepanjang jalur Pedestrian.

Penggal jalan Imam Bardjo merupakan akses menuju Universitas Diponegoro. Dan jalan ini dari awalnya diperuntukan bagi mahasiswa atau orang yang berkepentingan untuk menuju kampus Undip. Sehingga karakternyapun disesuaikan dengan kepentingan tersebut.

Tetapi pada kenyataannya, bukan jadi semua pejalan kaki merupakan semua orang yang ada kepentingan ke Universitas itu. Lebih-lebih sudah banyaknya gedung lain yang berdiri pada penggal jalan ini.

Dari data yang didapat banyak dari pejalan kaki dari berbagai aktifitas, tidak hanya mahasiswa, meskipun hal itu yang mendominasi. Dari pegawai kantor, mahasiswa, anak sekolah, tukang becak, tukang parkir bahkan sampai pemulung juga menjadi salah satu pengguna jalan ini.