

BERBAGI RUANG PADA JALUR PEDESTRIAN DI PUSAT KOTA Studi kasus : Jalur Pedestrian di Pertokoan Court Simpang Lima Semarang

SUKAWI

Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro,

Email : zukawi@gmail.com & zukawi@yahoo.com

ABSTRAKSI

Sejak beberapa tahun yang lalu telah terjadi perubahan fungsi pada kawasan simpang lima yang semula sebagai daerah permukiman menjadi daerah perdagangan dan jasa. Perubahan tersebut berpengaruh pada semakin banyaknya pengunjung dan penyediaan fasilitas untuk pejalan kaki antara lain jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki adalah merupakan sub sistem dari linkage system, dan membentuk suatu urban space kota Semarang berupa corridor Simpang Lima.

Jalur pejalan kaki sebagai suatu urban space sepanjang memiliki ruang sirkulasi dan lebar serta daya tampung yang cukup, akan berpotensi bagi munculnya aktivitas sosial dan kegiatan-kegiatan lain yang senantiasa akan berada disitu. Jalur pejalan kaki merupakan elemen perancangan kota yang penting, yaitu membentuk keterhubungan antar aktivitas pada suatu lokasi. Jalur pejalan kaki merupakan subsistem linkage dari jalur jalan suatu kota.

Berbagai aktivitas yang terjadi di jalur pejalan kaki Simpang Lima, yang juga merupakan salah satu urban space yang penting untuk kota Semarang, menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki tidak hanya berfungsi untuk pergerakan manusia berjalan dari satu titik ke tujuan tetapi juga berfungsi sebagai wadah ekspresi penggunaannya dan menampung berbagai aktivitas yang muncul. Demikian juga jalur pejalan kaki di Simpang Lima disamping secara fisik berfungsi sebagai prasarana bagi pejalan kaki, sekaligus ia mewadahi ekspresi sosial para penggunaannya dan aktivitas lainnya yang muncul.

Kata kunci: pedestrian, berbagi ruang, pusat kota.

Pendahuluan

Perkembangan *urban space* yang diawali dari area pasar dizaman Mesir kuno yang disebut Agora, tumbuh dari budaya yang berorientasi pada aktivitas berjalan kaki jauh sebelum ditemukannya kendaraan bermotor (Rubenstein, 1992). Ruang-ruang dizaman dahulu memiliki fasilitas yang berkaitan dengan kegiatan perdagangan, pemerintahan, dan tempat-tempat untuk berkumpul. Kemudian pada jaman Romawi dikembangkan perencanaan kota-kota yang menerapkan sistim blok-blok teratur mengikuti dua jalan besar (*avenue*) yang saling memotong tegak lurus yang disebut *gridiron*, dan berfungsi sebagai *urban space*.

Pola-pola tersebut sampai sekarang masih dipakai oleh para perencana kota dalam merencanakan *urban space*.

Jalur pejalan kaki sebagai *urban space*

Elemen-elemen dasar *urban space* menurut Rob krier (1979) adalah jalan (*street*) dan lapangan (*square*). Kemudian sejarah dibuatnya jalur pejalan kaki (Anderson Stanford, 1978) adalah adanya suatu ide jalan yang mempunyai dua bagian yaitu yang digunakan oleh manusia, untuk hewan dan kendaraan, jalan yang ada sekarang merupakan perkembangan dari zaman Medieval (pertengahan). Pada awalnya pembagian jalur berdasarkan pemakaian belum ada, sehingga menjadi tidak jelas dimana pejalan kaki dan kereta kuda harus berjalan, lalu mulailah ada pembagian jalan menjadi jalur-jalur yang jelas, seperti perbedaan (penaikan) ketinggian permukaan jalur-

jalur pejalan kaki, supaya kendaraan tidak melanggar jalur pejalan kaki. Menurut Danisworo (1991), jalur pejalan kaki adalah jalur yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Pengertian yang dikatakan oleh Danisworo tersebut tidak jauh berbeda dengan Ogden (1996) yang menyatakan, *footpath* atau *side walk* berarti jalur pejalan kaki yang mengambil bagian dari jalan kendaraan atau jalur yang terpisah khusus untuk pejalan kaki saja, tetapi ada jalur pejalan kaki yang digunakan bersama-sama dengan jalur sepeda.

Fungsi jalur pejalan kaki adalah antara lain:

- Sebagai pemisah pejalan kaki dengan kendaraan.
- Sebagai jalur pejalan kaki yang berperan dalam menghubungkan antar tempat fungsional dengan tempat fungsional lainnya.
- Sebagai tempat transit, dimana pada jalur pejalan kaki terdapat halte, tempat-tempat istirahat dan lain-lain.
- Sebagai wadah pergerakan pejalan kaki, yang memungkinkan pejalan kaki melakukan berbagai aktivitas, seperti aktivitas berbelanja dan lain-lain.

Menurut Shirvani (1985) jalur pejalan kaki merupakan elemen perancangan kota yang penting, yaitu membentuk keterhubungan antar aktivitas pada suatu lokasi. Jalur pejalan kaki merupakan subsistem *linkage* dari jalur jalan suatu kota. Jalur pejalan kaki akan semakin penting bila pejalan kaki adalah sebagai pengguna utama jalur tersebut bukan kendaraan bermotor atau hal lainnya.

Sedangkan Darmawan (2003), menyatakan pedestrian juga merupakan elemen penting dalam perancangan kota, karena tidak lagi hanya berorientasi pada keindahan semata, tetapi juga masalah kenyamanan dengan didukung oleh kegiatan pedagang eceran yang dapat memperkuat kehidupan ruang kota.

Pengertian Pedestrian

Pedestrian berasal dari kata 'pedos' (bahasa Yunani) yang berarti kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan yaitu media di atas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan, jadi pedestrian dalam hal ini mempunyai arti pergerakan atau perpindahan orang atau manusia dari satu tempat sebagai titik tolak ke tempat lain sebagai tujuan dengan menggunakan jalan sebagai media.

Berjalan kaki sebenarnya merupakan alat yang berperan untuk melakukan kegiatan, terutama untuk melakukan aktivitas di kawasan perdagangan dimana pejalan kaki memerlukan ruang yang cukup untuk dapat melihat, sebelum menentukan untuk memasuki salah satu pertokoan di kawasan perdagangan tersebut. Menurut Syaifudin (1988), disadari bahwa moda ini memiliki keterbatasan, karena kurang handal untuk dapat melakukan perjalanan jarak jauh, peka terhadap gangguan alam serta hambatan yang diakibatkan oleh aktivitas kendaraan. Jadi dapat disimpulkan bahwa :

Prasarana pejalan kaki

Macam fasilitas untuk menampung pejalan kaki dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Jalur pejalan kaki yang dibuat terpisah dari jalur kendaraan umum, biasanya terletak bersebelahan atau berdekatan. Pejalan kaki melakukan kegiatan berjalan kaki sebagai sarana angkutan yang menghubungkan tempat tujuan. Diperlukan fasilitas yang aman terhadap bahaya kendaraan bermotor dan mempunyai permukaan rata, berupa trotoir dan terletak di tepi jalan raya.
2. Jalur pejalan kaki yang digunakan sebagai jalur menyeberang untuk mengatasi dan menghindari konflik dengan moda angkutan lain, yaitu lajur penyeberangan atau penyeberangan jalan, jembatan penyeberangan atau jalur penyeberangan jalur bawah tanah. Untuk itu diperlukan fasilitas yang berupa zebracross, skyway dan subway.
3. Jalur pejalan kaki yang bersifat rekreatif dan mengisi waktu luang, yang terpisah sama sekali dari jalur kendaraan bermotor yang biasanya dapat dinikmati secara santai, tanpa terganggu kendaraan bermotor. Pejalan kaki dapat berhenti dan beristirahat pada tempat-tempat yang disediakan, fasilitas ini berupa plaza pada taman-taman kota.

4. Jalur pejalan kaki yang digunakan untuk berbagai aktivitas, untuk berjalan, untuk duduk santai dan sekaligus untuk berjalan-jalan sambil melihat etalase pertokoan yang biasanya disebut mall. Kawasan jalur pejalan kaki ini sering disebut juga pedestrian mall atau kawasan pedestrian.

Sistem pejalan kaki yang baik mengurangi ketergantungan dari kendaraan bermotor dalam areal kota, meningkatkan kualitas lingkungan dengan memprioritaskan skala manusia, lebih mengekspresikan aktivitas PKL dan membantu menyajikan kualitas udara.

Pengalaman berjalan kaki merupakan kriteria dalam perancangan pejalan kaki, dimana kriteria tersebut adalah : keamanan, kenikmatan, kesenangan, kenyamanan dan kemenarikan. Secara literal dan metaforikal jalan menjadi ruang eksterior kota yang fungsinya sebagai tempat penghubung.

Rancangan pedestrian sebagai wujud atas mengfungsikan kembali jalan sebagai ruang public dengan alasan sebagai berikut :

1. System manajemen lalu lintas

Menyediakan jalur pejalan kaki pada areal lalu lintas untuk mengurangi kepadatan lalu lintas dengan memberlakukannya sebagai areal jalan kaki khusus bagi pejalan kaki dengan memperhatikan factor- factor sebagai berikut :

- Penyediaan transportasi khusus bagi pejalan kaki, bila jalur teramat panjang
- Perencanaan ruang parkir, karena keinginan parkir kendaraan sedekat mungkin dengan area tujuan.

Peletarian lingkungan perkotaan meliputi :

- Reduksi terhadap tingkat polusi, melalui jalur pejalan kaki tingkat polusi yang disebabkan oleh kendaraan dapat dikurangi.
- Perbaikan citra fisik kawasan, dengan tingginya tingkat polusi bagi kesehatan manusia dan lingkungan dapat diubah menjadi daerah yang nyaman melalui pengaturan paving blok, pencahayaan, lansekap dan perabot jalan yang khas suasana pejalan kaki.

3. Keuntungan sosial ekonomi

Penempatan toko di daerah yang sesuai dan pada jalur pejalan kaki, orang dapat menikmati etalase dengan nyaman sebagai usaha efektif dalam menghidupkan ekonomi kawasan.

4. Keuntungan sosial dari jalur pejalan kaki :

Penyediaan ruang kegiatan bagi kegiatan pejalan kaki, seperti bercakap-cakap, bertemu, melihat, mendengar dan kegiatan sosial lainnya yang sangat manusiawi memberi keamanan bagi pejalan kaki.

Tinjauan Pedagang Kaki Lima

Istilah pedagang kaki lima (PKL) mulanya ialah sebutan yang diberikan kepada para pedagang

yang menempati daerah manfaat untuk pejalan kaki (trotoir) yang pada waktu itu mempunyai lebar 5 kaki (± 2 meter). Adapun pengertian-pengertian lain mengenai PKL yang mempunyai arti yang tidak jauh berbeda diantaranya adalah :

- a. Hasil studi PKL di enam negara ASEAN, didefinisikan bahwa PKL adalah pedagang yang menawarkan barang dan jasa di tempat umum, jalan-jalan strategis.
- b. Dalam seminar PKL Jawa Tengah, PKL didefinisikan sebagai pedagang pengecer barang dan jasa yang tidak mempunyai tempat berjualan
- c. Berdasarkan Peraturan Daerah DKI Jakarta No. 5 Tahun 1978 Tentang Pengaturan Tempat Usaha Serta Pembinaan PKL dalam Wilayah DKI Jakarta adalah : mereka yang didalam usahanya mempergunakan bagian jalan/trotoar dan tempat-tempat untuk kepentingan umum yang bukan diperuntukkan tempat usaha serta tempat lain yang bukan miliknya.

Pengertian-pengertian tersebut tergantung dari sisi permasalahan yang berkaitan dengan aktivitas, sistem dan tempat serta sarana berdagang.

Identifikasi Kencenderungan Kegiatan PKL di Daerah Perkotaan

Menurut Sidarta dkk (1984 : 10) kecenderungan kegiatan pedagang kaki lima di daerah perkotaan adalah meliputi jenis komoditi, lokasi, sarana dan prasarana bagian wilayah kota.

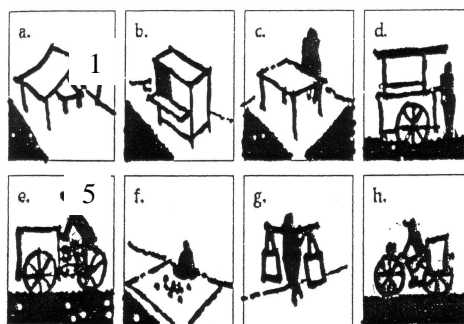
Identifikasi usaha adalah pengenalan terhadap segala aspek yang menjadi bagian dari usaha yang dilakukan oleh PKL dan ini meliputi ;

- a. Perekonomian
PKL sebagai salah satu kegiatan yang merupakan manifestasi keaktifan warga kota sebagai mata pencaharian melalui jalur lalu lintas ekonomi kota secara informal. Mayoritas PKL merupakan bagian dari golongan ekonomi lemah.
- b. Lokasi
Kebiasaan PKL mencari lahan untuk memasarkan berbagai jenis komoditi pada tempat-tempat yang banyak dikunjungi orang/mendekati konsumen.
Lokasi PKL pada umumnya :
 1. Pada lokasi yang diijinkan
 2. Pada lokasi yang tidak diizinkan
 3. Dalam lokasi penataan wilayah
- c. Waktu
Pembagian waktu PKL menjajakan berbagai jenis komoditinya banyak bergantung pada lokasi/tempat menjajakan dan jenis komoditi yang ditawarkan. Bila ditinjau menurut waktu terdapat beberapa kelompok, yaitu :
 1. Pagi hari (pukul 04.00 – 09.00)
 2. Siang hari (pukul 09.00 – 16.00)

3. Sore hari (pukul 16.00 – 21.00)
4. Malam hari (pukul 21.00– 04.00)
5. Setiap saat (24 jam)
- d. Sarana

Menurut Juklak Penetapan Lokasi dan Pengaturan Usaha PKL Pemda Semarang, sarana ialah kelengkapan PKL yang digunakan dalam usaha menjajakan barang dagangannya. Dalam hal ini dapat dikelompokkan menurut bentuk dan keragaman yang pada umumnya menyesuaikan dengan jenis komoditi dan lingkungan sekitarnya yang meliputi :

1. Bentuk tenda
2. Bentuk kotak
3. Bentuk meja
4. Bentuk kereta dorong
5. Bentuk kereta kayuh
6. Bentuk gelaran
7. Bentuk pikulan
8. Bentuk kendaraan bermotor/mobil



Gambar sarana PKL menurut bentuknya

Identifikasi Kegiatan Kota

Pembahasan/analisis identifikasi kegiatan kota yaitu pengenalan tentang jenis-jenis kota, yaitu ;

1. Penggunaan Lahan

Pada setiap penggunaan lahan terdapat persyaratan-persyaratan pokok yang akan menunjukkan cirri-ciri tiap jenis penggunaan lahan tersebut, adapun pada lingkungan perdagangan aktivitas utamanya adalah aktivitas jual-beli. Di samping itu juga terjadi aktivitas-aktivitas lain yang sifatnya sebagai penunjang antara lain ;

- a) Bongkar muat barang
- b) Parkir
- c) Sirkulasi kendaraan/manusia
- d) Dan lain-lain

Umumnya konsumen PKL lebih banyak berasal dari kalangan ekonomi bawah sampai ke atas. Hal ini tidak menutup kemungkinan PKL dapat menempati lokasi perdagangan bagi golongan menengah ke

atas, misalnya dengan menjual barang-barang eksklusif/mahal.

2. Aksesibilitas

Bagi PKL jalur strategis untuk usaha yang banyak dilalui konsumen adalah bagian-bagian jalan/atau trotoar. Lokasi-lokasi usaha tersebut adalah :

a) Jalur tepi raya utama (arteri road)

Tidak terdapatnya jalur pejalan kaki dan kecepatan lalu lintas yang rata-rata tinggi membuat sedikit sekali PKL yang menempati lokasi ini. Adapun PKL yang ada hanya menjajakan minuman dan buah-buahan yang sifatnya musiman.

b) Jalur tepi jalan utama (major road)

Intensitas usaha PKL pada tepi jalan ini tidak terlalu banyak, walaupun memiliki jalur pejalan kaki. Hal ini disebabkan jalur lalu lintasnya berkecepatan rata-rata tinggi.

c) Jalur tepi jalan antar lingkungan (minor road)

Kecenderungan PKL menempati jalur tepi jalan ini cukup banyak, karena terdapatnya jalur pejalan kaki dan bervariasinya kendaraan yang melintas dengan kecepatan rata-rata tidak terlalu tinggi. Namun keberadaan PKL dapat menimbulkan kemacetan arus lalu lintas, pencemaran lingkungan dan lain sebagainya.

d) Jalan lingkungan (street)

Jalan yang hanya melayani suatu lingkungan tertentu (misal : industri, perdagangan atau perumahan) yang mempunyai hubungan langsung dengan jaringan jalan utama memiliki daya tarik bagi PKL untuk menempati lahan ini. Namun demikian pengaruh negatif bagi lingkungan tersebut seperti kemacetan lalu lintas, keamanan dan keindahan tetap akan timbul.

JENIS-JENIS PKL :

Pengelompokan PKL dapat dibedakan berdasarkan sarana tempat usaha, yaitu:

1. Warung

Yakni PKL yang memakai gerobak dorong dengan tenda dalam menggelar usahanya yakni warteg, mie ayam, mie jawa, nasi kucing, nasi goreng, gado-gado, lumpia, gorengan dan minuman.

2. Kios

Yakni PKL yang memakai kios beratap dan beroda antara lain : rokok, makanan kecil.

3. Kereta dan gerobak

Yakni PKL yang menggunakan gerobak namun tidak menambah tenda dalam menjual dagangannya. Ada yang menambah payung sebagai peneduh sementara, antara lain : mie ayam, penjual minuman, gorengan, kripik.

4. Dasaran terbuka

PKL jenis ini menggelar usaha dengan memanfaatkan lokasi pedestrian yang cukup potensial menjual dagangannya. Seperti dibawah pohon, dibawah tritisan bangunan yang tidak terpakai dan disamping

halte bus. Antara lain : tukang stempel, plat nomer, sol sepatu, ahli kunci, mainan, pelukis, poster, stiker.

PKL di kawasan Courts Simpanglima:

Jumlah PKL Di kawasan tersebut adalah 23 buah yang tetap (pagi sampai malam). Pada malam hari PKL bertambah di bagian utara, khusus pada minggu pagi terdapat PKL di sebelah barat, meliputi:

- 15 PKL warung di bagian barat dan 2 PKL warung di bagian selatan
- 5 PKL kereta dan gerobak di bagian barat dan 1 dibagian utara
- 3 PKL kios dibagian barat

Jumlah tersebut bertambah hampir dua kali lipat dibagian barat pada hari Minggu pagi dimana pada hari tersebut Para PKL memanfaatkan moment dimana orang-orang berlibur bersama keluarganya, jumlah tersebut meliputi :

- 14 PKL dasaran terbuka
- 3 PKL kereta dan gerobak

jadi total PKL pada hari Minggu pagi menjadi 40 buah.

Aktifitas PKL :

a. Aktifitas PKL pada hari biasa di kawasan tersebut dimulai, antara lain:

- Pukul 08.00 pagi untuk PKL kereta dan gerobak di bagian barat dan utara.
- Pukul 10.00 pagi untuk PKL warung dibagian barat.
- Pukul 15.00 sore untuk PKL warung di bagian utara

Aktifitas mereka rata-rata selesai pada pukul 02.00 dini hari.

b. Aktifitas PKL pada hari Minggu pagi di kawasan tersebut dimulai pukul 05.00 pagi. Dan Berakhir pada pukul 10.00 untuk PKL dasaran terbuka, sedangkan untuk PKL yang lain selesai pada jam seperti hari biasa.



Gambar 1

Terpakainya seluruh ruas trotoar oleh PKL
Sehingga sirkulasi terhambat



Gambar. 2
Terkainya sebagian ruas jalan oleh PKL.
sehingga sirkulasi terganggu



Gambar. 3
Sirkulasi pada jalan tampak lancar karena tidak
adanya PKL.



Gambar. 4
Terdapatnya PKL yang masuk kesisi jalan
sehingga sirkulasi tersedat.



Gambar. 5
Terdapatnya PKL yang masuk kesisi jalan
sehingga sirkulasi tersedat.



Gambar.6
Pada waktu pagi.pejalan kaki yang tidak bisa
memakai trotoar karena terpakai oleh PKL.

Gambar.4
Sirkulasi pada jalan utama lancar karena tidak adanya PKL.



Gambar. 7
Pada waktu pagi. pejalan kaki yang tidak bisa
memakai trotoar.



Gambar. 8
Trotoar yang habis dipakai pada pagi hari

Dari gambaran umum tersebut dapat diketahui kondisi fisik jalur pejalan kaki di Simpang Lima, yaitu *pertama* lebar badan jalur pejalan kaki yang tersedia cukup memadai, *kedua* tata hijau berupa pohon-pohon dan pot bunga cukup tersedia meskipun pada beberapa tempat terdapat beberapa pohon yang tidak terawat dan jaraknya tidak merata, *ketiga* kelengkapan yang tersedia cukup memadai

yaitu halte bus, telepon umum, bak sampah, dan tersedia kelengkapan yang khas yaitu papan untuk membaca koran, *keempat* kondisi permukaan jalur pejalan kaki berupa *paving-block* dan relatif cukup rata sepanjang jalur dengan sedikit penurunan yang tidak terlalu mengganggu disetiap jalan masuk ke bangunan disisi Simpang Lima, *kelima* permukaan jalur pejalan kaki lebih tinggi dari jalur kendaraan bermotor dengan perbedaan tinggi yang cukup untuk keamanan pejalan kaki.

Kondisi fisik tersebut secara umum sudah dapat menjawab kriteria perancangan jalur pejalan kaki seperti yang dinyatakan oleh Uterman (1984), yaitu keamanan (*safety*); terlindung dari kendaraan bermotor, menyenangkan (*convenience*); terlindung dari cuaca khususnya panas matahari, kenyamanan (*comfort*); permukaan yang rata dengan perkerasan sehingga nyaman untuk dilalui.

Kesimpulan

Berbagai aktivitas yang terjadi di jalur pejalan kaki Simpang Lima, yang juga merupakan salah satu *urban space* yang penting untuk kota Semarang, menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki tidak hanya berfungsi untuk pergerakan manusia berjalan dari satu titik ke tujuan tetapi juga berfungsi sebagai wadah ekspresi penggunaannya dan menampung berbagai aktivitas yang muncul.

Kecenderungan PKL menempati jalur tepi jalan ini cukup banyak, karena terdapatnya jalur pejalan kaki dan bervariasinya kendaraan yang melintas dengan kecepatan rata-rata tidak terlalu tinggi. Namun keberadaan PKL dapat menimbulkan kemacetan arus lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

1. Appleyard, Donald. *The Ecology of the Liveable Street*. Berkeley, California. 1981.
2. Chua Beng Huat. *Public Space: Design, Use and Management*. Singapore University Press. 1992.
3. Moughtin, Cliff. *Urban Design Street and Square*. Butterworth-Heinemann Ltd., Oxford. 1992.
4. Colquhoun, A.. *Modernity and the Classical Tradition: Architectural Essay 1980-1987*. Cambridge, MA: MIT Press. 1989.
5. Yeang, Ken. *The Tropical Verandah City*. Percetakan Sinar Grafik Sdn.Bhd, Kuala Lumpur. 1986.
6. Kostof, Spiro. *The City Shaped*. A Bulfinch Press Book, Boston. 1991.
7. Rapoport, Amos. *Human Aspect of Urban Form*. Pergamon Press. 1977.
8. Krier, Rob. *Urban Space*. Rizzoli International Publication Inc., New York. 1979.
9. Rubenstein, Harvey M. *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*. John Wiley & Sons Inc., New York. 1992.
10. Shirvani, Hamid. *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold Company, New York. 1985.
11. Whyte, William H. *City Rediscovering the Center*. Doubleday, New York. 1988.