



Daya Hidup pada Solo City Walk Koridor Slamet Riyadi, Kota Surakarta

Livability in the Solo City Walk of Slamet Riyadi Corridor, Surakarta City

Mohamad Ashraf Irfanda^{1*}, Soedwihajono¹, Bambang Pujantiyo¹

¹Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia

*e-mail: ashrafirfanda0370@student.uns.ac.id

(Received: November 24, 2023; Reviewed: January 5, 2024; Accepted: January 19, 2024)

Abstrak

Pertumbuhan penduduk perkotaan yang pesat menimbulkan tantangan serius terhadap kualitas ruang publik. Solo City Walk merupakan jalur pedestrian yang terletak di koridor Jalan Slamet Riyadi, Kota Surakarta, yang dibangun dengan tujuan menyediakan ruang publik sebagai ajang interaksi sosial bagi masyarakat dan wisatawan khususnya di koridor Jalan Slamet Riyadi. Selain itu, Solo City Walk merupakan program pemerintah Kota Surakarta dalam mendukung Kota Solo sebagai Kota Layak Huni. Solo City Walk mengalami beberapa permasalahan yang mengurangi tingkat daya hidup pada ruang jalan tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengelaborasi daya hidup pada ruang jalan Solo City Walk. Kajian daya hidup pada penelitian ini menganalisis tingkat daya hidup dan persebaran daya hidup pada ruang jalan pada Solo City Walk, Koridor Slamet Riyadi, Kota Surakarta. Penelitian ini menggunakan teknik analisis kualitatif dan kuantitatif. Pemilihan sampel dilakukan dengan teknik *purposive sampling* yang diikuti dengan wawancara dan kuesioner. Pengumpulan data dilakukan dengan observasi sistemik, *behaviour mapping*, *traffic-counting*, dan studi literatur. Data kemudian diolah dengan analisis skoring dan spasial *overlay*. Temuan penelitian ini adalah tingkat daya hidup pada lokasi studi tergolong tinggi pada pagi dan sore hari. Temuan lainnya adalah persebaran daya hidup pada pagi hari bersifat menyebar merata dengan jumlah mengikuti jenis fungsi bangunan dan skala pelayanan dari bangunan tersebut. Sementara untuk sore hari, persebaran daya hidup yang terkonsentrasi pada aktivitas pokok yang bersifat informal dan fungsi bangunan yang bersifat hiburan sehingga tidak terlalu menyebar seperti saat pagi hari

Kata kunci: *Daya Hidup, Ruang Jalan, Solo City Walk, Surakarta*

Abstract

Rapid urban population growth poses a serious challenge to the quality of public spaces. Solo City Walk is a pedestrian lane located in the corridor of Slamet Riyadi road, Surakarta City, which was built to provide a public space as a place for social interaction for the community and tourists, especially in the corridor of Slamet Riyadi. In addition, Solo City Walk is a program of the Surakarta City government to support the city of Solo as a livable city. Solo City Walk experienced several problems that reduced the level of livability at the street space. This research aims to elaborate on the vitality of the Solo City Walk Corridor in Surakarta City. The vitality study in this study analyzes the level of livability and the distribution of livability in the road space in the Solo City Walk. This study uses qualitative and quantitative analysis techniques. Sample selection was carried out by purposive sampling technique followed by interviews and questionnaires. Other data collection was carried out by systemic observation, behavior mapping, traffic-counting, and literature study. The data was then processed by scoring analysis and spatial overlay. The findings of this study are that the level of vitality at the study site is relatively high in the morning and evening. Another finding is that the distribution of vitality in the morning is evenly distributed with the number following the type of function of the building and the scale of service of the building. Meanwhile, in the afternoon, the distribution of vitality is concentrated in the main informal activities and the functions of buildings that are entertainment so that it does not spread like in the morning

Keywords: *Corridor, Livability, Solo City Walk, Surakarta*

1. PENDAHULUAN

Pertumbuhan pesat penduduk perkotaan di seluruh dunia telah menghadirkan tantangan besar terkait kualitas hidup penduduk. Sekarang ini, kota-kota di dunia tidak hanya dihadapkan pada pertumbuhan jumlah penduduk, tetapi juga tuntutan akan kenyamanan, keamanan, dan keberlanjutan. Pada negara berkembang seperti Indonesia, isu terkait keberdaya-hidupan ruang jalan belum begitu diperhatikan terutama pada kota-kota besar seperti Kota Surakarta yang bergelar Kota Layak Huni. Kota Surakarta yang merupakan kota budaya dan telah dinobatkan sebagai kota paling nyaman

atau paling layak huni di Indonesia dengan memiliki indeks *livability* (daya hidup) di atas rata-rata dengan nilai 66,9 berdasarkan *Most Livable City Index* dan masih konsisten hingga saat ini. Penilaian ini dilakukan oleh Ikatan Ahli Perencana (IAP) Indonesia dengan melakukan survey pada 26 kota di 19 provinsi pada tahun 2017 (Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia, 2022).

Konsep daya hidup (*livability*) pada dasarnya menekankan pada pembentukan suatu lingkungan untuk berkegiatan dan bertempat tinggal dengan mengutamakan kualitas hidup yang sehat dan berkelanjutan (Prabasmara & Subroto, 2018). Penerapan konsep ini diimplementasikan secara beragam, salah satunya diterapkan pada ruang jalan di lingkungan perkotaan. Secara lebih spesifik, konsep ini dirasa penting untuk diterapkan agar ruang jalan dapat secara maksimal memfasilitasi semua pengguna (termasuk pejalan kaki, pengguna kendaraan bermotor, angkutan umum, dan pengguna sepeda) agar aman dan nyaman (Lewis *et al.*, 2018). Di Indonesia, kebijakan mengenai hal ini tertuang dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 03/PRT/M/2014 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan yang menyebutkan bahwa penyediaan prasarana jalur pejalan kaki harus memperhatikan beberapa kriteria, yaitu kenyamanan, keamanan baik tindak kriminal maupun kecelakaan kendaraan bermotor, dan kemudahan.

Dalam lingkup Kota Surakarta, koridor Jalan Slamet Riyadi merupakan salah satu *landmark* dan jalur vital di Kota Surakarta yang menghubungkan berbagai titik penting kota. Koridor Jalan Slamet Riyadi juga cukup dikenal oleh banyak orang sebagai koridor komersial dan salah satu kawasan *Central Business District* (CBD) Kota Surakarta. Koridor Jalan Slamet Riyadi dilengkapi dengan berbagai infrastruktur, salah satunya jalur pedestrian yang dikenal masyarakat sekitar sebagai Solo City Walk. Tujuan utama dibangunnya *city walk* ini adalah untuk menyediakan ruang umum sebagai ajang interaksi sosial bagi masyarakat dan wisatawan khususnya di koridor Jalan Slamet Riyadi, Kota Surakarta. Selain itu, berdasarkan Peraturan Daerah (Perda) Kota Surakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Surakarta Tahun 2011 – 2031, pengadaan jalur pedestrian/pejalan kaki Solo City Walk ini juga merupakan realisasi dari program pemerintah Kota Surakarta dalam mendukung Kota Solo sebagai Kota Layak Huni (*Livable City*).

Namun, dibalik fungsi dan prioritasnya dalam mewadahi setiap kegiatan, terdapat beberapa isu yang ditemukan di Solo City Walk. Adi (2020) menyebutkan melalui penelitiannya bahwa kekurangan yang terlihat jelas dari Solo City Walk di Kota Surakarta adalah masalah keberadaan kendaraan yang parkir di bahu jalan hingga di atas trotoar atau jalur pedestrian sehingga mengganggu pejalan kaki. Selain itu, keberadaan Pedagang Kaki Lima (PKL) menjadi masalah klasik yang hampir selalu ada di jalur pedestrian di Indonesia (Aziz & Amin, 2019). Selain permasalahan yang melibatkan pengguna, terdapat masalah berupa *detailing* jalur pedestrian berupa *street furniture*, tidak semua berfungsi dengan baik. Penggunaan lahan yang bersifat *mixed used* pada koridor Solo City Walk menimbulkan tingginya intensitas kegiatan dan keragaman fungsi bangunan yang ada (Prabasmara & Subroto, 2018). Lokasi Jalan Slamet Riyadi di pusat kota dan dilalui oleh kereta api Solo-Wonogiri dan BST dapat menjadi masalah tersendiri dalam hal keamanan (Istanto, 2021).

Berbagai permasalahan tersebut apabila terus diabaikan dapat memberikan dampak signifikan terhadap daya hidup (*livability*) Kota Surakarta secara keseluruhan. Oleh karena itu, perlu dilakukan penelitian yang mengkaji secara lebih jauh terkait daya hidup pada Solo City Walk, Koridor Slamet Riyadi, Kota Surakarta. Secara lebih detail, kajian daya hidup pada penelitian ini menjabarkan mengenai tingkat daya hidup dan persebaran daya hidup pada Solo City Walk, Koridor Slamet Riyadi, Kota Surakarta.

2. KAJIAN TEORI

2.1 KORIDOR (RUANG JALAN)

Koridor atau ruang jalan adalah suatu jalur atau area yang memiliki nilai strategis atau penting dalam konteks tertentu (Maisel *et al.*, 2021). Koridor dapat diartikan sebagai lahan memanjang atau sebuah lorong yang membentuk dua deretan massa (baik berupa bangunan maupun pohon) dengan ruang kota yang biasa difungsikan untuk bergerak dari satu ruang ke ruang lain (Aulia *et al.*, 2020). Menurut Mahendra & Saraswati (2023), koridor dapat diartikan dari dua sudut pandang, yaitu secara fisik koridor merupakan ruang berbentuk linear dan secara non fisik koridor sebagai sistem yang mengaitkan beberapa hal.

McLeod & Curtis (2019) berpendapat bahwa dalam implementasinya, koridor merujuk pada suatu jalur atau area dengan sistem tertentu yang mengaitkan tidak hanya antara beberapa ruang tetapi juga bisa mengaitkan beberapa fungsi sekaligus (transportasi, ekonomi, sosial, atau lingkungan). Pendapat serupa juga diterangkan dalam penelitian berjudul *Project for Public Spaces* yang dikutip oleh Aulia *et al.* (2020) bahwa suatu koridor tidak sekedar ruang sirkulasi tetapi

lebih jauh merupakan ruang aktivitas masyarakat. Koridor jalan merupakan area yang dijadikan sebagai identitas dalam suatu kawasan (Aulia *et al.*, 2020) yang membentuk ruang terbuka yang *vital* dan dinamis dalam konteks perkotaan sehingga sering kali proses perancangan kota dan pengadaan area koridor jalan dianggap sebagai elemen penting (Mahendra & Saraswati, 2023).

2.2 LIVABILITY (DAYA HIDUP)

Livability atau daya hidup suatu lingkungan yang difungsikan untuk berkegiatan dan bertempat tinggal mengutamakan kualitas hidup yang sehat dan berkelanjutan (Prabasmara & Subroto, 2018) dan mempertimbangkan berbagai aspek seperti kualitas lingkungan, keamanan, aksesibilitas, pekerjaan, pendidikan, kesehatan, infrastruktur, dan berbagai aspek lainnya (Vialita & Rahmawati, 2020). Dalam konteks perkotaan, konsep *livability* sering digunakan untuk mengevaluasi sejauh mana suatu kota memberikan kualitas hidup yang baik bagi penduduknya (Ahmed *et al.*, 2019). Untuk menciptakan lingkungan yang berdaya hidup, pemerintah, perencana kota, dan komunitas lokal bekerja sama untuk mengembangkan infrastruktur yang mendukung keberlanjutan lingkungan, kesetaraan akses terhadap layanan, dan peningkatan kualitas hidup penduduk. Menurut Sukanto *et al.* (2021), tingkat *livability* suatu tempat tinggal sangat tergantung pada nilai-nilai komunitas (perasaan personal dan keinginan penduduk setempat) meskipun istilah *livability* seringkali dikaitkan dengan konsep-konsep seperti kualitas hidup, kesejahteraan, dan kepuasan hidup. Appleyard *et al.* (2017) berpendapat bahwa *livability* juga mencerminkan persepsi orang tentang suatu tempat dan apakah tempat tersebut cocok untuk ditinggali.

Daya hidup pada ruang jalan atau biasa dikenal sebagai *street livability* diterapkan agar ruang jalan dapat secara maksimal memfasilitasi semua pengguna (termasuk pejalan kaki, pengguna kendaraan bermotor, angkutan umum, dan pengguna sepeda) agar dapat beraktivitas, berinteraksi, dan melakukan perjalanan dengan aman dan nyaman (Lewis *et al.*, 2018; Appleyard, 2017). Appleyard (2022) berpendapat bahwa jalan yang memiliki daya hidup harus aman, memberikan kesehatan, hijau, menyenangkan, melibatkan masyarakat, dan menjadi sarana bermain anak-anak. Suatu ruang jalan dapat dikatakan berhasil memiliki daya hidup dilihat dari keberagaman aktivitas yang muncul, dimana semakin banyak aktivitas yang muncul pada suatu jalan, maka dapat dikatakan jalan tersebut berdaya hidup (Mahmoudi & Ahmad, 2015). Selain keberagaman aktivitas, keberagaman fungsi bangunan juga dapat meningkatkan daya hidup pada suatu ruang jalan (Fauzi & Barus, 2018). Dengan kata lain, persebaran aktivitas yang muncul akan berbanding lurus dengan keberadaan elemen fisik yang mawadahi setiap aktivitas tersebut sehingga tingkat dari daya hidup itu sendiri dapat diukur dengan melihat unsur fisik dalam mawadahi setiap aktivitas dan dapat tergambarkan dengan persebaran aktivitas pada ruang jalan atau *spot-spot* livabilitas (Mahmoudi & Ahmad, 2015).

3. METODE PENELITIAN

3.1 JENIS PENDEKATAN PENELITIAN

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan campuran (kuantitatif dan kualitatif). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui daya hidup pada Solo City Walk, Koridor Slamet Riyadi, Kota Surakarta, dan mengkaji tingkat daya hidup dan persebaran daya hidup di kawasan tersebut. Pendekatan kuantitatif digunakan untuk mengetahui tingkat daya hidup pada Solo City Walk. Secara lebih detail, data kualitatif berkaitan dengan karakteristik fisik dan aktivitas yang didapatkan melalui observasi, yang diolah dengan pendekatan kuantitatif sehingga menjadi sebuah angka yang dapat digunakan sebagai tolok ukur dalam mengetahui tingkat daya hidup lokasi studi. Selain itu, penelitian ini menggunakan objek berupa pengguna ruang jalan serta unsur fisik ruang jalan (yang bersifat dinamis atau mudah berubah) sehingga pendekatan kuantitatif diadaptasi dalam penelitian ini agar hasil dalam penelitian ini bersifat pasti. Sementara itu, pendekatan kualitatif digunakan untuk mengetahui persebaran daya hidup pada Solo City. Secara lebih detail, data hasil identifikasi karakteristik fisik dan aktivitas berbentuk visualisasi peta sehingga pendekatan kualitatif digunakan agar dapat memperlihatkan persebaran dari daya hidup.

3.2 POPULASI DAN SAMPEL

Purposive sampling diadaptasi dalam penelitian ini karena diterapkan beberapa kriteria/pertimbangan agar suatu objek dapat menjadi sampel penelitian, diantaranya yaitu sampel penelitian berupa seluruh bangunan yang berada di sepanjang Solo City Walk. Selain itu, sampel penelitian juga merupakan masyarakat maupun pengunjung yang menggunakan langsung Solo City Walk dari berbagai macam golongan dan akan dirinci sesuai kebutuhan sebagai upaya membatasi agar penelitian ini tetap berada pada alur yang diinginkan. Ciri subjek yang akan diputuskan menjadi sampel penelitian yaitu warga lokal, yakni lansia, dewasa, dan anak-anak, yang melakukan aktivitas di Solo City Walk. Sampel yang dipilih adalah orang-orang yang mudah ditemui atau yang berada pada waktu yang tepat, mudah ditemui, dan dijangkau (*by*

accident) di siang hari (pukul 9 – 12 siang) dan di sore hari (pukul 4 – 6 sore). Penentuan jumlah sampel ini dilakukan menggunakan rumus *Lemeshow* dengan populasi yang tidak diketahui dan batas toleransi *error* sebesar 10% sehingga didapatkan sampel pada penelitian ini sebanyak 100 responden. Jumlah tersebut merupakan jumlah sampel total 1 kawasan yang akan dibagi menjadi 5 segmen dengan masing-masing segmen berjumlah 20 responden.

3.3 VARIABEL DAN INDIKATOR PENELITIAN

Tabel 1. Variabel dan Indikator Penelitian

Variabel	Subvariabel	Definisi Operasional	Indikator/Skorings		
			Tinggi (3)	Sedang (2)	Rendah (1)
Karakteristik Fisik Ruang Jalan	Jenis fungsi bangunan	Persebaran dan persentase fungsi bangunan residensial dan non residensial	80% fungsi non residensial dari luas total	50% fungsi non residensial dari luas total	20% fungsi non residensial dari luas total
	Moda transportasi publik	Keberagaman jenis moda transportasi publik yang melayani dan berada pada Koridor Jalan Slamet Riyadi	Sangat beragam jika >2 jenis moda transportasi	Beragam jika terdapat setidaknya 2 jenis moda transportasi	Kurang beragam jika terdapat <2 jenis moda transportasi
	Lebar Jalur pedestrian	Lebar jalur pedestrian eksisting pada sisi selatan dan utara Jalan Slamet Riyadi	Sangat lebar jika jalur pedestrian > 2 meter	Cukup lebar jika jalur pedestrian 2 meter	Sempit jika jalur pedestrian < 2 meter
	Kondisi Jalur pedestrian	Kondisi fisik dari jalur pedestrian eksisting pada sisi selatan dan utara Jalan Slamet Riyadi, serta pendapat pengguna jalan terkait kondisi fisik jalur pedestrian suatu ruang jalan	Baik, sangat terawat, nyaman digunakan	Baik, kurang terawat, kurang nyaman digunakan	Buruk, tidak terawat, tidak nyaman digunakan
	<i>Street furniture</i>	Ketersediaan dan jumlah dari seluruh jenis <i>street furniture</i> yang ada	Sangat lengkap mencakup lebih dari 6 elemen	Lengkap mencakup 6 elemen	Tidak Lengkap mencakup 3 elemen
	Pembatas jalan	Ketersediaan dari elemen fisik pembatas antara jalur pedestrian dengan jalan raya berupa pohon dan parkir <i>on street</i> , serta pendapat pengguna jalan terkait keamanan oleh pembatas jalan suatu ruang jalan	Sangat memberikan keamanan pada pejalan kaki	Cukup memberikan keamanan pada pejalan kaki	Tidak memberikan keamanan pada pejalan kaki
	Kondisi lalu lintas	Jumlah kendaraan yang melalui koridor dalam dua waktu pagi dan sore	Rasio 0,00-0,44	Rasio 0,45-0,84	Rasio 0,85-0,1,00
Karakteristik Aktivitas ruang jalan	Daya tarik	Persebaran keunikan fisik dan visual pada ruang jalan, serta pendapat pengguna jalan terkait <i>memorability</i> suatu ruang jalan	Sangat memiliki daya tarik berupa gaya bangunan maupun visual lainnya	Cukup memiliki daya tarik berupa gaya bangunan maupun visual lainnya	Tidak memiliki daya tarik berupa gaya bangunan maupun visual lainnya
	Jenis aktivitas	Persebaran jenis dan pelaku aktivitas yang berada di sepanjang Solo City Walk	Sangat beragam mencakup aktivitas pokok, aktivitas opsional, dan aktivitas sosial	Beragam mencakup aktivitas pokok dan aktivitas sosial	Tidak beragam atau monoton mencakup aktivitas pokok
	Pelaku aktivitas		Sangat beragam mencakup seluruh kelompok umur (lansia, dewasa, anak-anak)	Beragam mencakup kelompok umur (lansia, dewasa)	Tidak beragam mencakup kelompok umur dewasa

3.4 TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Penelitian ini membutuhkan data baik primer dan sekunder. Data primer penelitian ini dikumpulkan dengan cara observasi sistematis, *behavior mapping*, *traffic counting*, kuesioner, dan wawancara. Data sekunder dikumpulkan dengan studi literatur atau studi dokumen dari lembaga-lembaga terkait sehingga dalam pengumpulan data sekunder ini diperlukan instrumen survei berupa *check list* kebutuhan data yang diperlukan kemudian diajukan ke lembaga terkait.

Observasi sistematis pada penelitian ini dilakukan untuk melihat secara langsung persebaran daya hidup terutama unsur fisik pada Solo City Walk. Observasi dilakukan dengan media bantu berupa foto dan peta kondisi eksisting. Melalui kegiatan observasi, didapatkan *output* data berupa peta persebaran, persentase, dan informasi kondisi. Secara lebih lanjut, informasi mengenai kondisi ini digunakan dalam *behavior mapping* yang membutuhkan *setting* sketsa kondisi fisik pada kawasan. *Behavior mapping* dilakukan untuk memetakan dan memahami persebaran aktivitas dan pelaku aktivitas pada Solo City Walk. Metode *behavior mapping* dalam dilakukan selama satu jam dalam dua situasi, yakni pagi hari pada jam aktif berkegiatan (pukul 9-12 siang) dan sore hari (pukul 4- 6 sore) dengan 1 titik *traffic counting* pada setiap segmen di kawasan penelitian. *Traffic Counting* dilakukan dengan menghitung jumlah kendaraan yang melintas pada Solo City Walk sebagai upaya untuk mengetahui kondisi lalu lintas. Melalui kegiatan *traffic counting* ini, akan output data berupa volume lalu lintas pada kawasan penelitian. Seperti halnya *behavior mapping*, *traffic counting* dilakukan selama satu jam dalam dua situasi, yakni pagi hari pada jam aktif berkegiatan (pukul 9-12 siang) dan sore hari (pukul 4-6 sore).

Penelitian ini juga menggunakan metode kuesioner yang dilakukan untuk mendapatkan beberapa data terkait keamanan, kenyamanann, *memorability*, dimana data tersebut berupa pendapat pengguna ruang jalan yang sedang beraktivitas pada kawasan penelitian. Kuesioner disebarakan kepada sebanyak 20 responden pada setiap segmen di Solo City Walk. Terakhir, terdapat metode wawancara yang dijadikan sebagai triangulasi atau cek silang dari hasil observasi yang telah dilakukan. Informasi yang digali dalam wawancara yaitu terkait daya hidup pada Solo City Walk yang mencakup karakter fisik dan aktivitas dari koridor (ruang jalan). Wawancara dilakukan pada pagi hari pada jam aktif berkegiatan (pukul 9 – 12 siang) dan sore hari (pukul 4 – 6 sore) terhadap masyarakat yang sedang beraktivitas di Solo City Walk. Metode wawancara juga dilakukan terhadap instansi terkait yang dapat memberikan data/informasi yang mendukung.

3.5 TEKNIK ANALISIS DATA

3.5.1 Analisis Skoring Tingkat Daya Hidup pada Ruang Jalan

Analisis ini digunakan untuk mengetahui bagaimana tingkat daya hidup pada Solo City Walk Koridor. Teknik analisis ini menggunakan skala *likert* yang membagi skala menjadi tiga, yakni tinggi, sedang, rendah. Data yang akan digunakan berupa tingkat preferensi pengguna ruang jalan dalam menggunakan ruang jalan tersebut. Seluruh skala akan dikuantifikasi menjadi angka yang kemudian akan dilakukan perhitungan skoring untuk menentukan tingkatan daya hidup yang ada pada masing-masing segmen. Untuk mengetahui tingkat daya hidup per segmen, diperlukan interval untuk memudahkan dalam menyimpulkan hasil skoring. Perhitungan interval yang dilakukan berdasarkan Persamaan 1 berikut:

$$\text{Interval} = \frac{\text{Nilai Maksimum}-\text{Nilai Minimum}}{\text{Kelas}} = \frac{11-1}{3} = 3,3 \dots\dots\dots(1)$$

Setelah didapatkan hasil perhitungan nilai interval, tingkat daya hidup per segmen diklasifikasikan seperti Tabel 2.

Tabel 2. Parameter – Kategori Tingkat Daya Hidup pada Ruang Jalan per Segmen

Kategori	Skor
Rendah	20 – 23,2
Sedang	23,3 – 26,6
Tinggi	26,7 – 30

Tabel 3. Parameter - Kategori Tingkat Daya Hidup pada Ruang Jalan Satu Kawasan

Kategori	Skor
Rendah	76 – 100
Sedang	101 – 125
Tinggi	126 – 150

Selanjutnya, untuk menentukan tingkat daya hidup secara keseluruhan satu Solo City Walk, diperlukan interval untuk memudahkan dalam menyimpulkan hasil skoring total satu Solo City Walk. Perhitungan interval yang dilakukan berdasarkan Persamaan 2.

$$\text{Interval} = \frac{\text{Nilai Maksimum}-\text{Nilai Minimum}}{\text{Kelas}} = \frac{30-1}{5} = 24\dots\dots\dots(2)$$

Setelah didapatkan hasil perhitungan nilai interval, tingkat daya hidup secara keseluruhan satu kawasan dapat diklasifikasikan seperti pada Tabel 3.

Output dari analisis skoring ini menghasilkan tingkat daya hidup dari Solo City Walk yang kemudian dijelaskan berdasarkan teori daya hidup pada ruang jalan dan akan disandingkan dengan nilai yang diperoleh dari hasil skoring.

3.5.2 Analisis Spasial *Overlay* Persebaran Daya Hidup Pada Ruang Jalan

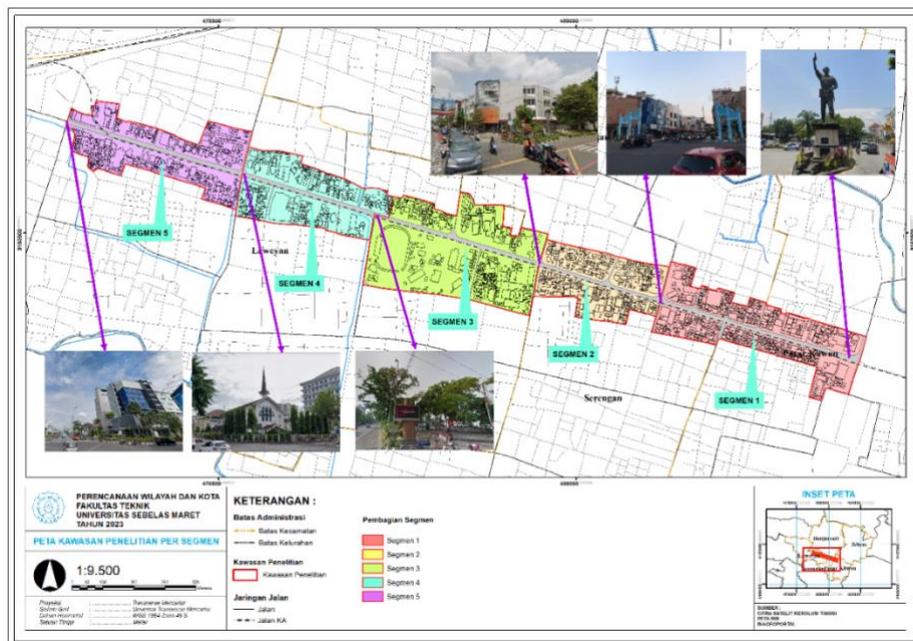
Analisis ini mengombinasikan dua *layer* yaitu karakteristik fisik pada ruang jalan lokasi studi yang divisualisasikan dalam bentuk spasial dan juga *behaviour mapping* yang menggambarkan aktivitas pada ruang jalan lokasi studi. Untuk memudahkan dalam melakukan proses *overlay* kedua *layer* tersebut, digunakan Sistem Informasi Geografis (SIG). Hasil *overlay* kemudian diinterpretasi berdasarkan teori berkaitan dengan daya hidup pada ruang jalan sehingga nanti dapat disimpulkan persebarannya. Pada akhir analisis, dijelaskan persebaran daya hidup yang menggambarkan bagaimana dan mengapa persebaran tersebut bisa terjadi yang masing-masing penjelasannya dielaborasi dengan teori daya hidup.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 GAMBARAN UMUM SOLO CITY WALK KORIDOR JALAN SLAMET RIYADI KOTA SURAKARTA

Koridor Jalan Slamet Riyadi merupakan salah satu *landmark* dan jalur *vital* di Kota Surakarta yang menghubungkan berbagai titik penting di kota ini. Koridor Jalan Slamet Riyadi juga cukup dikenal oleh banyak orang sebagai koridor komersial dan salah satu kawasan *Central Business District* (CBD) Kota Surakarta. Koridor Jalan Slamet Riyadi ini juga sangat terkenal dengan jalur pedestrian yang dikenal masyarakat sekitar sebagai Solo City Walk. Solo City Walk secara lebih detail ada di sepanjang koridor Jalan Slamet Riyadi dari area Gladak hingga area *point center* di Purwosari. Tujuan utama dibangunnya *city walk* ini adalah untuk menyediakan ruang umum sebagai ajang interaksi sosial bagi masyarakat dan wisatawan khususnya di koridor Jalan Slamet Riyadi. Selain itu, berdasarkan RTRW Kota Surakarta Tahun 2011-2031, pengadaan jalur pedestrian/jalur pejalan kaki Solo City Walk ini juga merupakan realisasi dari program pemerintah Kota Surakarta dalam mendukung Kota Solo sebagai Kota Layak Huni.

Solo City Walk memiliki visual yang menarik di beberapa sisinya seperti terdapat *mural* dinding. Pada koridor ini, terdapat beberapa kawasan budaya seperti Pura Mangkunegaran dan Taman Sriwedari. Koridor ini juga terkoneksi dengan beberapa pusat perbelanjaan seperti Solo Grand Mall dan Matahari Singosaren. Keragaman tersebut menjadi daya tarik tersendiri bagi orang untuk datang berkunjung, beraktivitas, atau hanya sekedar menikmati suasana dan *visual* dari koridor ini. Gambar 1. merupakan gambar peta lokasi penelitian.



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

4.2 TINGKAT DAYA HIDUP PADA RUANG JALAN

Dalam mengetahui seberapa berdaya hidup pada ruang jalan Solo City Walk, maka diperlukan analisis yang berbasis kuantitatif. Analisis yang dipilih untuk dapat menjawab pertanyaan tersebut adalah analisis skoring yang di dalamnya memuat seluruh variabel dengan masing-masing *range* yang sudah ditentukan. Terdapat dua variabel yang dijadikan sebagai pertimbangan dalam melakukan analisis ini, yakni variabel karakteristik fisik ruang jalan dan variabel karakteristik aktivitas ruang jalan. Berikut ini hasil perhitungan analisis tingkat daya hidup pada ruang jalan pada Solo City Walk yang dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Tingkat Daya Hidup pada Ruang Jalan Solo City Walk Koridor Jalan Slamet Riyadi

Variabel	Subvariabel	Keterangan Analisis	Skor per Segmen				
			Sg 1	Sg 2	Sg 3	Sg 4	Sg 5
Fungsi Bangunan	Jenis fungsi bangunan	Secara keseluruhan Koridor Solo City Walk Jalan Slamet Riyadi didominasi oleh fungsi bangunan berupa non residensial sebanyak 63-83%	3	2	3	3	2
Aksesibilitas	Moda transportasi publik	Secara keseluruhan Solo City Walk sudah terlayani oleh moda transportasi publik berupa BST (Batik Solo Trans), <i>feeder</i> , dan ojek <i>online</i> berupa motor dan mobil.	3	3	3	3	3
	Lebar Jalur pedestrian	Secara keseluruhan Solo City Walk memiliki 2 jalur pedestrian, yakni sisi utara dan selatan. Jalur pedestrian selatan memiliki dimensi yang lebih lebar dan berfungsi tunggal. Sementara jalur pedestrian utara memiliki dimensi yang lebih kecil dan multifungsi, yakni sebagai pedestrian, jalur lambat, serta parkir <i>on street</i> sepeda motor	3	3	3	3	3
	Kondisi Jalur pedestrian	Secara keseluruhan Solo City Walk memiliki kondisi jalur pedestrian yang tergolong cukup baik dan sudah mampu memberikan kenyamanan kepada para penggunanya.	3	2	2	3	3
Keamanan dan Kenyamanan	<i>Street furniture</i>	Secara keseluruhan Solo City Walk memiliki <i>street furniture</i> yang beragam dan lengkap serta sudah tersebar merata sehingga dapat melayani seluruh kegiatan di Koridor Jalan Slamet Riyadi	3	3	3	3	3
	Pembatas jalan	Secara keseluruhan Solo City Walk sudah tersedia pembatas jalan diantaranya berupa pohon yang sejajar dengan jalan dan parkir <i>on street</i> yang keduanya sama-sama memberikan fungsi sebagai pembatas antara pejalan kaki dengan pengendara bermotor.	2	2	3	2	2
	Kondisi lalu lintas	Secara keseluruhan kondisi lalu lintas pada Solo City Walk memiliki volume kendaraan pada pagi hari sebanyak 2950 kendaraan per jam yang tergolong termasuk dalam rasio sedang (kondisi arus lalu lintas ruas jalan mendekati tidak stabil, kecepatan kendaraan masih dapat dikendalikan)	2	2	2	2	2
Memorability	Daya tarik	Secara keseluruhan kawasan penelitian memiliki daya tarik berupa fungsi komersial, dan adanya kawasan budaya yang bernilai historis dalam Koridor Jalan Slamet Riyadi. Selain itu, <i>landscape</i> dari kawasan memiliki nuansa yang asri dan rindang dengan beberapa keberadaan mural dinding serta bangunan dengan desain arsitektur yang menarik. setiap segmen memiliki daya tarik masing-masing yang memberikan kesan beragam bagi para pengguna.	3	2	2	2	3

Variabel	Subvariabel	Keterangan Analisis	Skor per Segmen				
			Sg 1	Sg 2	Sg 3	Sg 4	Sg 5
Suasana waktu pagi hari (09.00-11.00)							
Aktivitas Ruang Jalan	Jenis aktivitas	Aktivitas pagi hari pada ruang jalan di Solo City Walk termasuk beragam baik aktivitas pokok, opsional maupun sosial. Namun, persentase aktivitas opsional lebih tinggi terjadi pada Solo City Walk	3	3	3	3	3
	Pelaku aktivitas	Pelaku aktivitas di pagi hari pada Solo City Walk secara keseluruhan tergolong beragam dikarenakan kawasan merupakan kawasan komersial dengan ditujukan untuk kegiatan-kegiatan komersial. Namun, hal tersebut tidak terlihat pada segmen 2 dan 4 yang dimana pelaku aktivitas anak-anak sama sekali tidak muncul	3	2	3	2	3
Total Per Segmen (Pagi Hari)			28	24	27	26	27
Klasifikasi			Tinggi	Sedang	Tinggi	Sedang	Tinggi
Total Satu Kawasan Penelitian (Pagi Hari)					132		
Klasifikasi					Tinggi		
Suasana waktu sore hari (16.00-18.00)							
Aktivitas Ruang Jalan	Jenis aktivitas	Aktivitas sore hari pada ruang jalan di Solo City Walk Koridor Jalan Slamet Riyadi termasuk beragam baik aktivitas pokok, opsional maupun sosial. Namun, persentase aktivitas opsional lebih tinggi terjadi pada Solo City Walk Koridor Jalan Slamet Riyadi.	3	3	3	3	3
	Pelaku aktivitas	Pelaku aktivitas di pagi hari pada Solo City Walk Koridor Jalan Slamet Riyadi secara keseluruhan tergolong beragam. Kegiatan informal berupa PKL dan angkringan yang muncul pada sore hari banyak melibatkan pelaku aktivitas usia tua. Sementara pelaku usia remaja pada sore hari melakukan kegiatan hanya berupa jalan jalan bukan aktivitas pokok, dan pelaku aktivitas anak – anak pada sore hari biasanya muncul bersamaan dengan pelaku aktivitas usia tua.	3	2	3	2	3
Total Per Segmen (Sore Hari)			28	25	27	27	27
Klasifikasi			Tinggi	Sedang	Tinggi	Tinggi	Tinggi
Total Satu Kawasan Penelitian (Sore Hari)					134		
Klasifikasi					Tinggi		

Skor akhir tingkat daya hidup untuk satu kawasan utuh didapatkan dari hasil penjumlahan masing-masing segmen sehingga dapat menunjukkan hasil seberapa berdaya hidup Solo City Walk Koridor Jalan Slamet Riyadi. Berdasarkan hasil perhitungan analisis tingkat daya hidup pada ruang jalan yang terlihat pada Tabel 4, dapat diketahui bahwa Solo City Walk memiliki skor yang tinggi atau memiliki daya hidup yang tinggi baik pada pagi hari (skor 132) maupun sore hari (skor 134). Terdapat beberapa subvariabel yang termasuk dalam kelompok variabel karakteristik fisik ruang jalan yang memperoleh skor sempurna, yakni fungsi bangunan, moda transportasi publik, lebar jalur pedestrian, dan *street furniture*. Pada kelompok variabel karakteristik aktivitas ruang jalan, terdapat juga subvariabel yang mendapatkan skor sempurna, yaitu jenis aktivitas. Dapat disimpulkan bahwa tingkat daya hidup tergantung dengan bagaimana variabel fisik dapat mendukung munculnya aktivitas yang ada, sesuai dengan yang dikatakan oleh Appleyard (1981) yang berpendapat bahwa jalan yang memiliki daya hidup harus aman, memberikan kesehatan, hijau, dan menyenangkan. Hal ini sejalan dengan Choudhury (2008) yang mengatakan standar yang dibutuhkan suatu jalan bisa dikatakan berdaya hidup ketika jalan memiliki alasan untuk digunakan, terdapat orang yang menggunakan, memiliki tingkat aksesibilitas dan kenyamanan yang baik, memiliki kehidupan sosial, dan mengesankan, karena pada dasarnya Solo City Walk sudah memiliki kondisi yang cukup bagus dilihat dari hasil observasi dan analisis yang sudah dilakukan sesuai pembahasan sebelumnya.

Perbedaan tingkat daya hidup pada pagi hari dengan sore hari hanya terdapat pada tingkat keberagaman dari jenis dan pelaku aktivitas yang ada. Pagi hari memiliki keterbatasan pada pelaku aktivitas yang mana terdapat beberapa

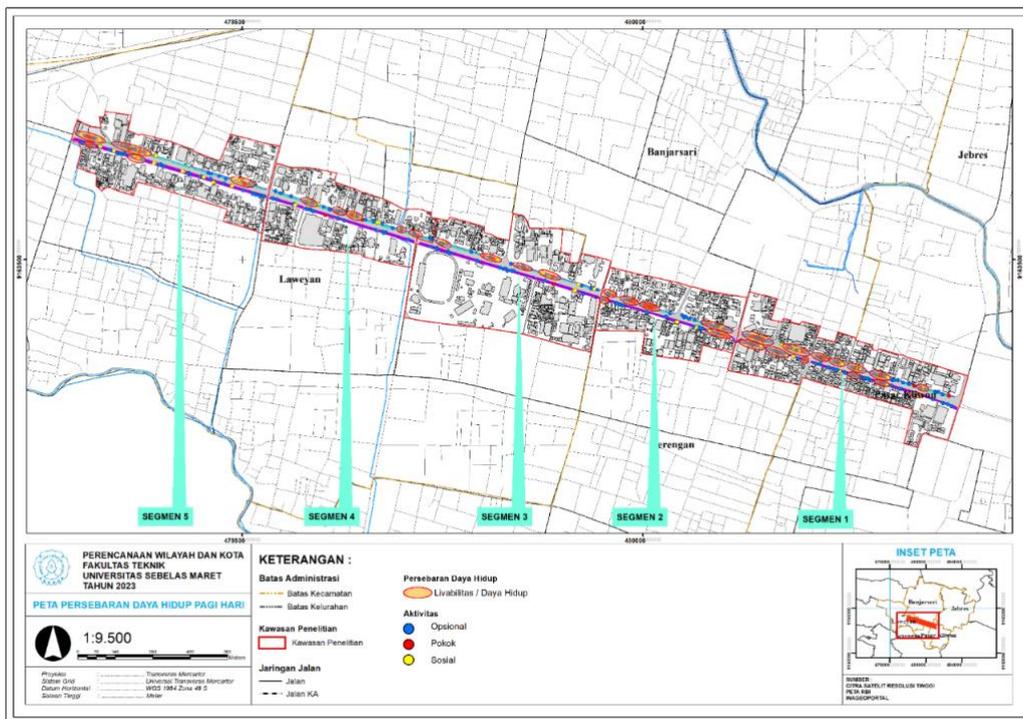
segmen yang tidak ada pelaku aktivitas berupa anak-anak. Hal ini dikarenakan saat pagi hari merupakan jam produktif ketika anak-anak berada di sekolah dan bukan di tempat umum seperti pada Solo City Walk. Berbeda halnya ketika sore hari saat seluruh pelaku aktivitas muncul pada ruang jalan baik itu anak-anak, remaja, dan orang dewasa.

4.3 PERSEBARAN DAYA HIDUP PADA RUANG JALAN

Persebaran dari *livability* atau daya hidup pada Solo City Walk akan ditunjukkan menggunakan analisis spasial *overlay*, dalam hal ini akan menggunakan *software* SIG dengan cara antara variabel karakteristik fisik ruang jalan dan variabel karakteristik aktivitas ruang jalan dimana secara lebih lanjut dilakukan triangulasi dengan hasil skoring pada analisis sebelumnya. Luaran dari analisis ini adalah gambaran persebaran daya hidup yang digambarkan dari persebaran aktivitas yang muncul akibat dari keberadaan elemen fisik yang berpotensi membangkitkan aktivitas seperti fungsi bangunan komersial dan keberadaan elemen fisik pada ruang jalan.

Solo City Walk dengan tingkat daya hidup tinggi memiliki keterkaitan antara keberadaan elemen fisik dengan aktivitas yang muncul sehingga memunculkan bentuk persebaran dengan melihat konsentrasi dari kerumunan aktivitas yang ada. Berdasarkan hasil observasi dan analisis, Solo City Walk memiliki persebaran daya hidup yang sangat dipengaruhi oleh faktor fisik pada ruang jalan seperti fungsi bangunan, *street furniture*, dan lain-lain. Elemen fisik yang menjadi faktor pembangkit daya hidup pada ruang jalan di kawasan perencanaan memiliki persebaran dan kondisi yang berbeda-beda atau tidak begitu merata di seluruh kawasan. Namun dalam konsep *livable streets*, untuk menjadikan suatu ruang jalan harus terdapat beberapa poin yang terpenuhi, yakni keberagaman fungsi bangunan, keamanan dan kenyamanan (Aziz & Amin, 2019), serta memiliki kehidupan sosial yang digambarkan dari keberagaman jenis dan pelaku aktivitas (Mahmoudi & Ahmad, 2015).

4.3.1 Persebaran Daya Hidup pada Solo City Walk Koridor Jalan Slamet Riyadi saat Pagi Hari

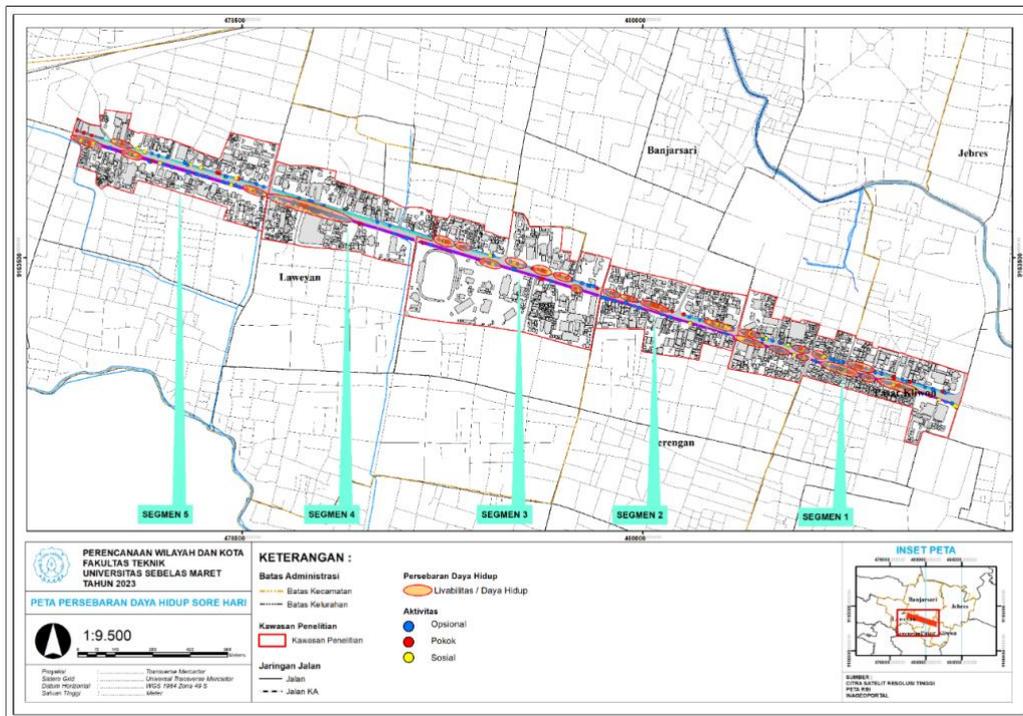


Gambar 2. Peta Zona Persebaran Daya Hidup pada Solo City Walk Koridor Jalan Slamet Riyadi saat Pagi Hari

Berdasarkan Gambar 2, persebaran daya hidup pada ruang jalan saat pagi hari di Solo City Walk Koridor Jalan Slamet Riyadi memiliki persebaran yang merata dengan sedikit jumlah konsentrasi kerumunan tidak seperti saat sore hari sebagaimana yang bisa dilihat pada Gambar 3. Kerumunan yang terjadi hanya pada beberapa area seperti di depan bangunan komersial dengan pelayanan makro. Kondisi pagi hari saat seluruh bangunan sedang beroperasi menjadikan persebaran tersebar merata, karena pada dasarnya fungsi bangunan komersial dengan skala pelayanan yang luas seperti toko elektronik, pusat perbelanjaan, toko makanan cepat saji dapat menjadi tarikan tersendiri bagi masyarakat atau

pengunjung untuk datang dan terjadi aktivitas di dalam bangunan dan di depan atau pada jalur pedestrian tersebut. Hal ini sejalan dengan Adwitya (2017) yang menyatakan bahwa penggunaan lahan campuran merupakan salah satu upaya dalam spesifikasi fungsi lahan untuk meningkatkan aktivitas dan kegiatan suatu lahan. Penggunaan lahan yang beragam dapat diartikan sama dengan fungsi bangunan karena sejatinya fungsi suatu bangunan akan mengikuti jenis peruntukan lahan yang ada di bawahnya.

4.3.2 Persebaran Daya Hidup pada Solo City Walk Koridor Jalan Slamet Riyadi saat Sore Hari



Gambar 3. Peta Zona Persebaran Daya Hidup pada Solo City Walk Koridor Jalan Slamet Riyadi saat Sore Hari

Persebaran daya hidup saat sore hari pada Solo City Walk Koridor Jalan Slamet Riyadi memiliki pola yang tersebar merata tetapi lebih memiliki titik atau zona dengan konsentrasi aktivitas yang cukup tinggi sebagaimana yang bisa dilihat pada Gambar 3. Hal ini terjadi karena perbedaan kondisi dari fungsi bangunan, yang mana saat sore hari fungsi bangunan komersial yang beroperasi saat pagi hari mulai tidak beroperasi dan digantikan dengan fungsi bangunan komersial yang bersifat hiburan seperti *coffee shop*, pusat perbelanjaan dan bangunan komersial yang baru beroperasi saat sore sampai malam hari. Selain itu, perbedaan lainnya adalah karena pada saat sore hari mulai bermunculan aktivitas pokok yang bersifat informal seperti PKL yang menjadi tarikan tersendiri bagi keberadaan aktivitas pada Solo City Walk. Solo City Walk yang merupakan ruang terbuka publik sejatinya memiliki fungsi sebagai pusat interaksi, baik formal seperti upacara bendera, maupun informal seperti pertemuan individu maupun kelompok, dan sebagai tempat kegiatan informal berupa PKL (Prabasmara & Subroto, 2018). Hal ini merupakan suatu pembeda yang cukup kontras karena hanya muncul saat sore sampai dengan malam hari sehingga pola persebaran yang muncul saat sore hari cukup berbeda dengan pagi hari.

5. KESIMPULAN

Pertumbuhan penduduk perkotaan yang pesat menimbulkan tantangan serius terhadap kualitas ruang publik. Solo City Walk merupakan jalur pedestrian yang terletak di koridor Jalan Slamet Riyadi Kota Surakarta yang dibangun dengan tujuan menyediakan ruang publik sebagai ajang interaksi sosial bagi masyarakat dan wisatawan khususnya di koridor Jalan Slamet Riyadi. Meskipun memiliki fungsi yang kompleks, Solo City Walk mengalami beberapa permasalahan yang mengurangi tingkat daya hidup pada ruang jalan tersebut. Dari hasil penelitian, diketahui bahwa tingkat daya hidup pada Solo City Walk tergolong tinggi pada pagi dan sore hari. Seluruh variabel yang dilakukan skoring mencakup variabel fisik dan aktivitas, keduanya saling melengkapi sehingga selain dari tingkat seberapa tinggi daya hidup pada Solo City Walk juga menggambarkan bagaimana kondisi fisik pada Solo City Walk dapat memfasilitasi setiap aktivitas yang terjadi sehingga menciptakan daya hidup dengan kategori tinggi. Diketahui juga bahwa persebaran daya hidup yang ada pada Solo City

Walk berdasarkan hasil analisis pada pagi hari bersifat menyebar merata dengan jumlah mengikuti jenis fungsi bangunan dan skala pelayanan dari bangunan tersebut. Sore hari memiliki sedikit perbedaan, yakni persebaran daya hidup yang terjadi tidak terlalu menyebar seperti saat pagi hari karena orientasi persebaran tidak semasih pagi hari ketika persebaran aktivitas di akibatkan oleh fungsi bangunan. Hal ini diakibatkan oleh mulai munculnya aktivitas pokok yang bersifat informal dan fungsi bangunan yang bersifat hiburan seperti *coffee shop*, pusat perbelanjaan, dan sejenisnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Adwitya, F. X. H. (2017). *Kajian Pengaruh Perkembangan Activity Support (Kegiatan Pendukung) Fasilitas Pendidikan terhadap Elemen Perancangan Kawasan pada Koridor Jalan Seturan Raya* [UJAJY]. <https://e-journal.uajy.ac.id/11915/>
- Ahmed, N. O., El-Halafawy, A. M., & Amin, A. M. (2019). A Critical Review of Urban Livability. *European Journal of Sustainable Development*, 8(1), 165. <https://doi.org/https://doi.org/10.14207/ejsd.2019.v8n1p165>
- Appleyard, B. (2017). The Meaning of Livable Streets to Schoolchildren: an Image Mapping Study of the Effects of Traffic on Children's Cognitive Development of Spatial Knowledge. *Journal of Transport & Health*, 5, 27–41. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jth.2016.08.002>
- Appleyard, B. (2022). Livable Streets for schoolchildren: a Human-Centred Understanding of the Cognitive Benefits of Safe Routes to School. *Journal of Urban Design*, 27(6), 692–716. <https://doi.org/https://doi.org/10.1080/13574809.2022.2070145>
- Appleyard, B., Ferrell, C. E., & Taecker, M. (2017). Transit Corridor Livability: Realizing the Potential of Transportation and Land Use Integration. *Transportation Research Record*, 2671(1), 20–30. <https://doi.org/10.3141/2671-03>
- Aulia, S. A. S., Yudana, G., & Aliyah, I. (2020). Kajian Karakteristik Koridor Jalan Slamet Riyadi sebagai Ruang Interaksi Sosial Kota Surakarta Berdasarkan Teori Good City Form. *Desa-Kota: Jurnal Perencanaan Wilayah, Kota, Dan Permukiman*, 2(1), 14–30. <https://doi.org/https://doi.org/10.20961/desa-kota.v2i1.32648.14-30>
- Aziz, M. P. A., & Amin, C. (2019). *Tingkat Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Slamet Riyadi Surakarta* [Universitas Muhammadiyah Surakarta]. <http://eprints.ums.ac.id/id/eprint/76555>
- Fauzi, A. F., & Barus, L. S. (2018). Identifikasi Faktor Fisik Penentu Daya Hidup Ruang Jalan (Livable Street) di Jakarta. In *Jakarta: Universitas Esa Unggul*. <https://digilib.esaunggul.ac.id/identifikasi-faktor-fisik-penentu-daya-hidup-ruang-jalan-livable-streets-12925.html>
- Mahendra, I. G. I., & Saraswati, A. A. A. O. (2023). Elemen Livable Street pada Koridor Jalan Kamboja Denpasar. *RUANG: Jurnal Lingkungan Binaan (SPACE: Journal Of The Build Environment)*, 10(1), 31–44. <https://doi.org/https://doi.org/10.24843/JRS.2023.v10.i01.p03>
- Mahmoudi, M., & Ahmad, F. (2015). Determinants of Livable Streets in Malaysia: a Study of Physical Attributes of Two Streets in Kuala Lumpur. *Urban Design International*, 20, 158–174. <https://doi.org/https://doi.org/10.1057/udi.2015.3>
- Maisel, J. L., Baek, S.-R., & Choi, J. (2021). Evaluating Users' Perceptions of a Main Street Corridor: Before and After a Complete Street Project. *Journal of Transport & Health*, 23, 101276. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jth.2021.101276>
- McLeod, S., & Curtis, C. (2019). Contested Urban Streets: Place, Traffic and Governance Conflicts of Potential Activity Corridors. *Cities*, 88, 222–234. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.11.002>
- Prabasmara, P. G., & Subroto, T. Y. W. (2018). Konsep Livabilitas sebagai Dasar Optimalisasi Ruang Publik Studi kasus: Solo City Walk, Jalan Slamet Riyadi, Surakarta. *Jurnal Arsitektur Pendapa*, 1(2), 13–22. <https://doi.org/https://doi.org/10.37631/pendapa.v1i2.110>
- Sukanto, A. B., Hasyim, A. W., & Purnamasari, W. D. (2021). Identifikasi Tingkat Livability Permukiman di Kampung Jodipan dan Kampung Tridi Kota Malang. *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE)*, 10(3), 23–30. <https://purejournal.ub.ac.id/index.php/pure/article/view/122>
- Vialita, E., & Rahmawati, D. (2020). Upaya Peningkatan Kualitas Bermukim melalui Pendekatan Konsep Liveability pada Rusunawa Sombo Surabaya. *Jurnal Teknik ITS*, 8(2), 182–188. ejournal.its.ac.id