

# Pengaruh Pedagang Kaki Lima terhadap Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki di Jalan Jenderal Sudirman, Salatiga

## *The Influence of Street Vendors on the Comfort of Pedestrian Pathways on Jenderal Sudirman Street, Salatiga*

Triska Aisha Murti<sup>1\*</sup>, Istijabatul Aliyah<sup>1</sup>, R. Chrisna Trie Hadi P.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia

\*Penulis korespondensi. e-mail: triskaaisham@gmail.com

(Diterima: 24 Maret 2023; Disetujui: 21 Juni 2023)

### Abstrak

*Padatnya aktivitas komersial perkotaan memicu tingginya pertumbuhan aktivitas pendukung di sepanjang jalur pejalan kaki di Jalan Jenderal Sudirman, Kota Salatiga. Namun dalam perkembangannya, terjadi kecenderungan aktivitas Pedagang Kaki Lima (PKL) yang tidak dikembangkan dengan baik dan mengganggu fungsi jalur pejalan kaki. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis tingkat kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki terhadap keberadaan aktivitas pendukung di Jalan Jenderal Sudirman, Kota Salatiga berdasarkan aspek kejelasan sirkulasi, aksesibilitas pejalan kaki, keamanan dan keselamatan pejalan kaki, kebersihan jalur, serta keindahan jalur. Penelitian ini menggunakan pendekatan deduktif. Data penelitian diperoleh dari hasil observasi dan kuesioner yang kemudian dianalisis melalui kelima aspek tersebut. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kenyamanan pejalan kaki terhadap keberadaan PKL di Jalan Jenderal Sudirman berada pada kategori cukup nyaman. Guna menghindari penurunan tingkat kenyamanan yang lebih jauh lagi, diperlukan pemeliharaan dan peningkatan kualitas jalur pejalan kaki, baik fisik maupun nonfisik, penataan PKL pada tempat yang disediakan secara khusus, peningkatan peraturan dari Pemerintah Kota Salatiga menjadi lebih tegas mengenai penyediaan jalur pejalan kaki guna meminimalisir terjadinya konflik ruang pejalan kaki antara PKL dan pejalan kaki.*

**Kata kunci:** jalur pejalan kaki; kenyamanan; Pedagang Kaki Lima (PKL)

### Abstract

*The density of urban activities has triggered high growth of supporting activities along pedestrian pathways on Jenderal Sudirman street, Salatiga City. However in its development, there is a tendency for street vendors to not be developed properly and to disrupt the function of pedestrian pathways. The purpose of this study is to analyze the comfort level of pedestrians regarding the existence of supporting activities on Jenderal Sudirman street, Salatiga City based on aspects of circulation clarity, pedestrian accessibility, pedestrian safety and security, pathway cleanliness, and pathway beauty. This study uses a deductive approach. Research data were obtained from observations and questionnaires which were then analyzed through the five aspects. Results show that the comfort level of pedestrians regarding the presence of street vendors on Jenderal Sudirman street is categorized as moderately comfortable. In order to avoid further decrease in the level of comfort, it is necessary to maintain and improve the quality of pedestrian pathways, both its physical and nonphysical quality, to manage street vendors in designated places, as well as to apply stricter regulations by the Salatiga City Government regarding provision of pedestrian pathways, in order to minimize conflicts of pedestrian space between street vendors and pedestrians.*

**Keywords:** comfort; pedestrian pathways; street vendors

## 1. PENDAHULUAN

Kehidupan kota selalu berkembang sejalan dengan meningkatnya aktivitas manusia. Hal tersebut ditandai dengan adanya dominasi sektor sekunder berupa industri serta sektor tersier berupa perdagangan dan jasa (Sasmito, 2011). Perkembangan kota tidak terlepas dari keberadaan elemen fisik kota yang semakin bertumbuh dari pusat hingga ke pinggiran kota sehingga mengakibatkan peningkatan intensitas dan fungsi kegiatan berupa kegiatan pemerintahan, ekonomi, fasilitas rekreasi, dan ruang terbuka. Keadaan tersebut mendorong munculnya aktivitas pendukung perkotaan seperti Pedagang Kaki Lima (PKL) (Mulyandari, 2011). Salah satu bentuk pertumbuhan PKL di pusat kota terjadi di Kota

Salatiga, tepatnya di Jalan Jenderal Sudirman. Jalan Jenderal Sudirman berperan sebagai kawasan strategis ekonomi akibat adanya magnet aktivitas perdagangan dan jasa baik sektor formal maupun informal.

Meningkatnya intensitas kegiatan di Jalan Jenderal Sudirman ternyata diimbangi adanya kecenderungan aktivitas informal berupa PKL yang tidak dikembangkan dengan baik. Keberadaan PKL memicu permasalahan karena mengakibatkan perebutan ruang dengan pejalan kaki. Banyak pejalan kaki yang terganggu kenyamanannya akibat aktivitas berdagang PKL yang menggunakan jalur pejalan kaki (Ananda, 2021). Jalur pejalan kaki yang strategis di Jalan Jenderal Sudirman dimanfaatkan oleh para PKL sebagai tempat berdagang, bahkan tempat antrian pengunjung. Hal tersebut mengakibatkan sirkulasi pejalan kaki menjadi terganggu. Kondisi ini diperburuk dengan minimnya fasilitas pendukung untuk jalur pejalan kaki. Apabila kondisi ini terus berjalan, maka akan mengakibatkan ketidaknyamanan pejalan kaki karena sering memberikan kesan sempit akibat berdesak-desakan. Hal ini sejalan sebagaimana yang disampaikan oleh Patty & Rita (2018) dan Ananda (2021) yang menyatakan bahwa kondisi yang berdesakan tersebut mengakibatkan pejalan kaki rawan untuk terjatuh, mengingat adanya jalur pejalan kaki seharusnya dapat memberikan rasa nyaman bagi pengguna. Hal inilah yang menjadi permasalahan yang mengakibatkan konflik berupa ketidaknyamanan pejalan kaki karena keberadaan *activity support* berupa PKL. Berdasarkan fenomena tersebut, maka penelitian ini dilakukan untuk mengetahui tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki terhadap keberadaan PKL di Jalan Jenderal Sudirman, Kota Salatiga.

## 2. KAJIAN TEORI

### 2.1 KENYAMANAN PEJALAN KAKI

Jalur pejalan kaki dimaksudkan sebagai ruas pejalan kaki, baik yang terpisah maupun yang terintegrasi dengan jalan. Jalur pejalan kaki diperuntukkan sebagai sarana dan prasarana pejalan kaki sekaligus menghubungkan pusat-pusat kegiatan dan/atau fasilitas pergantian moda (Tanan, 2011). Dalam menunjang kenyamanan pejalan kaki, dibutuhkan jalur pejalan kaki sesuai dengan standar penyediaan jalur pejalan kaki yang disesuaikan dengan jenis lokasi jalan sebagaimana disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Dimensi Trotoar Sesuai Lokasi Jalan

Lokasi	Arus Pejalan Kaki Maksimum	Zona			Dimensi (Total Pembulatan)		
		Kerb	Jalur Fasilitas	Lebar Efektif			
Jalan arteri	Pusat kota Sepanjang taman, sekolah, dan pusat pembangkit pejalan kaki lainnya	80 pejalan kaki/menit	0,15 m	1,2 m	2,75-3,75m	0,75 m	5-6 m
Jalan kolektor	Pusat kota Sepanjang taman, sekolah, dan pusat pembangkit pejalan kaki lainnya	60 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,9 m	2 – 2,75 m	0,35 m	3,5 - 4m
Jalan lokal		50 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,75 m	1,9 m	0,15 m	3 m
Jalan lingkungan (perumahan)		35 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,6 m	1,5 m	0,15 m	2,5m

Sumber : Kementerian Pekerjaan Umum (2017)

Menurut Hakim (2014), terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi kenyamanan, antara lain:

a. Sirkulasi

Sirkulasi berpengaruh terhadap kenyamanan dengan memberikan pembagian ruang yang sesuai dengan peruntukannya baik bagi manusia maupun kendaraan bermotor, maupun memberikan pembagian sirkulasi antar ruang.

b. Aksesibilitas

Aksesibilitas berkaitan dengan kemudahan mencapai jalur pedestrian dengan jarak dekat yang bebas hambatan bagi semua kalangan pengguna jalur pejalan kaki.

c. Keamanan

Keamanan merupakan kondisi yang diharapkan pejalan kaki tanpa mengganggu kenyamanan pejalan kaki. Keamanan bukan saja berarti dari segi kejahatan (kriminal), tapi juga termasuk keamanan pada kondisi jalur

pejalan kaki itu sendiri seperti penerangan yang mencukupi, ketersediaan pagar pembatas, serta kondisi jalur pejalan kaki yang tidak licin dan berlubang.

d. Kebersihan

Kebersihan merupakan kondisi yang diharapkan sehingga meningkatkan suasana yang baik dan mampu menambah daya tarik lokasi dengan jalur yang bebas dari timbunan sampah maupun bau tidak sedap dan memperhatikan jenis tumbuhan yang menimbulkan sampah organik berupa daun, buah, dan lain sebagainya.

Kriteria lain pada kondisi eksisting jalur pejalan kaki yang mampu mempengaruhi kenyamanan (*comfort*), yaitu:

- a. Jalur pedestrian yang bebas hambatan maupun gangguan termasuk aktivitas PKL;
- b. Jalur pedestrian memiliki vegetasi yang cukup untuk meningkatkan unsur keindahan;
- c. Jalur pedestrian bebas sampah;
- d. Jalur pedestrian memiliki tingkat keamanan dan keselamatan yang baik.

## 2.2 PEDAGANG KAKI LIMA

Pedagang Kaki Lima atau PKL memiliki ciri khas atau karakteristik yang mudah dikenali, misalnya seperti tidak memiliki izin resmi, cenderung memakai sumber daya lokal, dan bergerombol mendekati titik keramaian aktivitas akibat banyaknya pengunjung. Menurut McGee & Yeung (1977), PKL memiliki dua karakteristik yang terbagi atas karakteristik aktivitas dan karakteristik berlokasi. Karakteristik aktivitas PKL terbagi atas tiga jenis jenis penjelasan sebagai berikut:

a. Sarana Fisik Berdagang

Sarana fisik berdagang PKL terbagi menjadi enam jenis, yaitu kios, pikulan atau keranjang, jongkok atau meja, gerobak atau kereta dorong, warung semi permanen, serta gelaran atau alas.

b. Pola Pelayanan PKL

- 1) Fungsi pelayanan PKL, terdiri dari fungsi pelayanan sosial ekonomi, rekreasi, dan perdagangan dan jasa;
- 2) Skala pelayanan PKL, dilihat dari jauh atau dekatnya asal pengguna atau konsumen;
- 3) Sifat pelayanan PKL, terdiri atas pedagang yang setengah menetap, pedagang yang menetap, dan pedagang yang tidak menetap;
- 4) Waktu pelayanan PKL, yaitu lama periode PKL dalam menjual dagangannya

c. Pola Penyebaran PKL

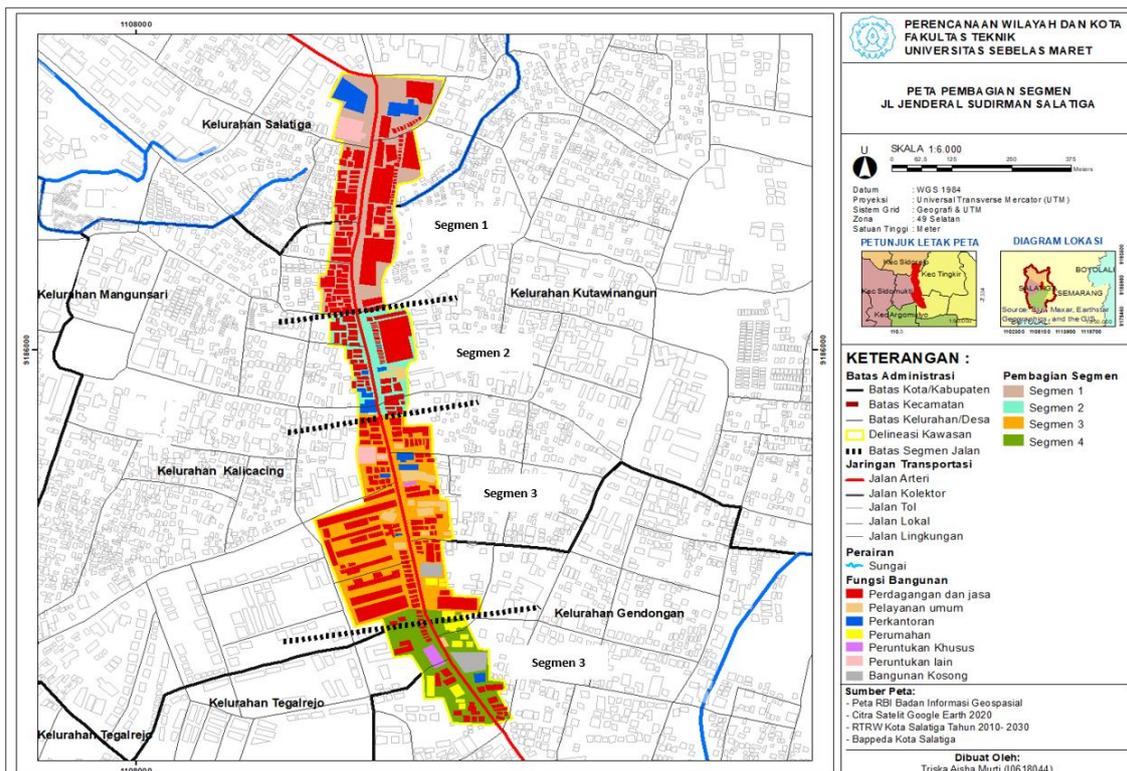
Pola penyebaran PKL terbagi atas dua jenis, yaitu pola penyebaran memanjang (*linear concentration*) dan pola penyebaran mengelompok (*focus agglomeration*).

Sementara itu, karakteristik berlokasi PKL lebih difokuskan pada kedekatan dengan aktivitas utama. Semakin tinggi keramaian aktivitas pengunjung pada ruko, semakin banyak PKL yang datang. PKL memerlukan penggunaan ruang yang tetap memperhatikan proporsi ruang aktivitas di sekitarnya dengan luas ruang setidaknya 2 m<sup>2</sup> untuk meletakkan barang dagangan tanpa mengganggu aktivitas lain seperti aktivitas pejalan kaki.

## 3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deduktif dengan jenis penelitian berupa deskriptif kuantitatif. Lokasi penelitian berada di Jalan Jenderal Sudirman, Kota Salatiga sepanjang 1,5 km. Penentuan lingkup penelitian dengan mempertimbangkan muatan substansi komponen fisik aktivitas komersial pada koridor perkotaan sebagai satu area yang mengikuti jaringan jalan dengan mempertimbangkan keberadaan fasilitas, ketersediaan sarana dan prasarana, serta transportasi pada bangunan blok depan sekitar kawasan koridor. Hal tersebut sesuai dengan pendapat dari Sastrawati & Asano (2021) yang menyatakan bahwa pemanfaatan ruang pada fungsi komersial termasuk fasilitas perdagangan meningkat di blok depan pada sebuah koridor karena berkaitan dengan aksesibilitas dekat pusat kota. Pembagian segmen jalan lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.

Teknik pengumpulan data penelitian dilakukan secara primer dan sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan melalui observasi dan kuesioner. Observasi dilakukan guna mengidentifikasi kondisi PKL serta jalur pejalan kaki. Kuesioner bentuk tertutup guna memperoleh data karakteristik PKL dan data kenyamanan jalur pejalan kaki menurut pengguna berdasarkan variabel yang telah ditentukan pada Tabel 2, sedangkan data sekunder dalam penelitian berupa dokumentasi berupa citra satelit Google Earth terbaru dan peraturan daerah maupun pusat yang relevan.



Gambar 1. Peta Pembagian Segmen Jalan Lokasi Penelitian

Sampel dalam penelitian ini meliputi PKL dan pejalan kaki. Sampel PKL yang diambil sebanyak 156 pedagang, sedangkan sampel pejalan kaki berjumlah 120 responden yang ditentukan melalui teknik *random sampling*. Penentuan sampel pejalan kaki menggunakan perhitungan volum rata-rata pejalan kaki selama 12 jam pada masing-masing segmen dikarenakan populasi tidak diketahui secara pasti yang kemudian diambil 10% dari total populasi sebanyak 1206 orang (Amerta, 2019; Arikunto, 2011). Pengambilan sampel kuesioner kemudian terbagi atas empat segmen berbeda, yakni segmen 1 sejumlah 53 responden, segmen 2 sejumlah 22 responden, segmen 3 sejumlah 36 responden, dan segmen 4 sejumlah 9 responden.

Tabel 2. Variabel dan Indikator Penelitian

Variabel	Indikator
Kejelasan sirkulasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jalur pejalan kaki bebas dari PKL atau parkir</li> <li>Jalur pejalan kaki bebas dari peletakan fasilitas yang mengganggu pergerakan</li> </ul>
Aksesibilitas pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kemudahan akses menuju jalur pejalan kaki bagi penyandang difabel (ketersediaan <i>ramp</i> dan ubin penanda)</li> <li>Ketersediaan atribut penunjang jalur pejalan kaki berupa marka, perambuan, dan papan informasi (<i>signage</i>)</li> <li>Mudah diakses oleh sarana transportasi umum</li> </ul>
Keamanan dan keselamatan pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kondisi perkerasan <i>paving</i>/lantai jalur pedestrian</li> <li>Memiliki ketersediaan pagar pembatas</li> <li>Memiliki pencahayaan malam hari yang baik</li> <li>Rasa aman dari kriminalitas</li> </ul>
Kebersihan jalur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Memiliki ketersediaan tempat sampah setiap jarak 20 meter</li> <li>Jalur pedestrian tidak berbau akibat limbah di sekitar</li> </ul>
Keindahan jalur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jalur pejalan kaki asri dan sejuk</li> <li>Daya tarik suasana malam hari yang lebih atraktif daripada siang hari</li> </ul>

Sumber : Penulis, 2023

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif kuantitatif dan analisis deskriptif persentase dengan pendekatan skala Likert. Teknik analisis deskriptif kuantitatif digunakan untuk mengetahui kondisi jalur pejalan kaki serta kondisi dan karakteristik PKL. Sementara itu, analisis deskriptif persentase dengan pendekatan skala

Likert digunakan untuk mengetahui tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki terhadap keberadaan PKL. Langkah penentuan skor kuesioner dengan metode skala Likert dijelaskan sebagai berikut.

- a. Membuat tabulasi angket dari responden seperti Tabel 3.

**Tabel 3. Tabulasi Angket Pejalan Kaki**

Alternatif Jawaban	Skor Angket
Sangat Baik (SB)	Skor 5
Baik (B)	Skor 4
Cukup Baik (CB)	Skor 3
Tidak Baik (TB)	Skor 2
Sangat Tidak Baik (STB)	Skor 1

Sumber : Penulis, 2023

- b. Menentukan skor jawaban dengan ketentuan yang telah ditetapkan.
- c. Setelah skor angket pejalan kaki ditentukan, kemudian dicari persentase skor dengan menggunakan rumus skala Likert, yaitu  $\% = \frac{n}{N} \times 100\%$  ( $n$  = jumlah skor responden,  $N$  = jumlah skor maksimal).

**Tabel 4. Kriteria Kenyamanan Jalur Pejalan Kaki**

Skala Jawaban Kuesioner	Kriteria Tingkat Kenyamanan	Skor Interval %
Sangat Tidak Baik (STB)	Sangat Tidak Nyaman (STN)	20% - 35%
Tidak Baik (TB)	Tidak Nyaman (TN)	36% - 51%
Cukup Baik (CB)	Cukup Nyaman (CN)	52% - 67%
Baik (B)	Nyaman (N)	68% - 83%
Sangat Baik (SB)	Sangat Nyaman (SN)	84% - 100%

Sumber : Penulis, 2023

- d. Hasil dari perhitungan rumus tersebut selanjutnya diubah menjadi kalimat yang bersifat kualitatif guna menentukan kriteria kenyamanan jalur pejalan kaki yang dilengkapi dengan hasil perhitungan skor interval seperti pada Tabel 5.

## 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1 KONDISI EKSISTING JALUR PEJALAN KAKI DI JALAN JENDRAL SUDIRMAN SALATIGA

Secara umum, tingkat keramaian jalur pejalan kaki di Jalan Jenderal Sudirman, Kota Salatiga memiliki *peak hour* pada waktu siang hari pukul 12.00–14.00 WIB dan sore hari pada pukul 16.00–18.00 WIB. Tingkat keramaian tersebut berimbas pada kondisi fisik jalur pejalan kaki yang berbeda beda tiap segmen jalan seperti pada tabel di bawah ini.

**Tabel 5. Kondisi Fisik Jalur Pejalan Kaki Segmen 1**

Indikator Kesesuaian	Standar Penyediaan Jalur Pedestrian	Kondisi Eksisting		Hasil Analisis	
		Sisi Barat	Sisi Timur	Sisi Barat	Sisi Timur
Lebar jalur	2,75 m – 3,75	3,5 m	3 m	Sesuai	Sesuai
Tinggi kerb	0,15 m	0,25 m	0,20 m	Sesuai	Sesuai
Jalur fasilitas	1,2 m	0,20 m	0,18 m	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
Permukaan jalur	Rata dan tidak licin	Rata dan tidak licin	Tidak rata, cukup licin	Sesuai	Tidak Sesuai
Perkerasan jalur	Tidak berlubang, tidak rusak, tidak terputus	Tidak berlubang, tidak rusak, tidak terputus	Beberapa titik berlubang, rusak, tapi tidak terputus	Sesuai	Tidak Sesuai
Fasilitas disabilitas	Ketersediaan ubin pemandu	Tidak memiliki	Tidak memiliki	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai

Sumber : Penulis, 2023

Segmen 1 memiliki jalur pejalan kaki sepanjang 550 meter. Dari Tabel 5., diketahui bahwa masih ada beberapa yang tidak sesuai standar penyediaan jalur pejalan kaki, diantaranya ketersediaan jalur fasilitas, kondisi permukaan jalur, kondisi perkerasan, dan ketersediaan fasilitas disabilitas. Dibutuhkan perbaikan kondisi jalur pejalan kaki khususnya terhadap indikator tersebut dalam meningkatkan kenyamanan pejalan kaki. Material perkerasan yang digunakan pada

segmen ini adalah *paving block* dan keramik dengan kondisi perkerasan yang cukup baik, meskipun ada titik di dekat pasar (sisi barat) yang kondisi perkerasannya rusak akibat banyaknya aktivitas jual beli oleh PKL.

Tabel 6. Kondisi Fisik Jalur Pejalan Kaki Segmen 2

Indikator Kesesuaian	Standar Penyediaan Jalur Pedestrian	Kondisi Eksisting		Hasil Analisis	
		Sisi Barat	Sisi Timur	Sisi Barat	Sisi Timur
Lebar jalur	2,75 m – 3,75	3,5 m	2 m	Sesuai	Tidak Sesuai
Tinggi kerb	0,15 m	0,25 m	0,15 m	Sesuai	Sesuai
Jalur fasilitas	1,2 m	0,20 m	0,10 m	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
Permukaan jalur	Rata dan tidak licin	Rata dan tidak licin	Tidak rata, cukup licin	Sesuai	Tidak Sesuai
Perkerasan jalur	Tidak berlubang, tidak rusak, tidak terputus	Tidak berlubang, tidak rusak, tidak terputus	Beberapa titik berlubang, rusak, tapi tidak terputus	Sesuai	Tidak Sesuai
Fasilitas disabilitas	Ketersediaan ubin pemandu	Tidak memiliki	Tidak memiliki	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai

Sumber : Penulis, 2023

Segmen 2 memiliki jalur pejalan kaki sepanjang 210 meter. Tabel 6. menunjukkan bahwa kondisi jalur pejalan kaki pada segmen 2 sisi barat lebih baik daripada sisi timur. Hal tersebut dikarenakan sisi timur lebih banyak memiliki ketidaksesuaian kondisi eksisting dengan standar penyediaan jalur pejalan kaki, yang meliputi lebar jalur, jalur fasilitas, kondisi permukaan jalur, kondisi perkerasan jalur, dan ketersediaan fasilitas disabilitas. Material perkerasan jalur yang digunakan pada segmen 2 ini adalah keramik atau ubin, *paving block*, dan cor semen.

Tabel 7. Kondisi Fisik Jalur Pejalan Kaki Segmen 3

Indikator Kesesuaian	Standar Penyediaan Jalur Pedestrian	Kondisi Eksisting		Hasil Analisis	
		Sisi Barat	Sisi Timur	Sisi Barat	Sisi Timur
Lebar jalur	2,75 m – 3,75	3,25 m	1,5 - 2, 5 m	Sesuai	Tidak Sesuai
Tinggi Kerb	0,15 m	0,25 m	0 - 0,12 m	Sesuai	Tidak Sesuai
Jalur fasilitas	1,2 m	0,20 m	0,10 m	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
Permukaan jalur	Rata dan tidak licin	Rata dan tidak licin	Tidak rata, cukup licin	Sesuai	Tidak Sesuai
Perkerasan jalur	Tidak berlubang, tidak rusak, tidak terputus	Tidak berlubang, tidak rusak, tidak terputus	Beberapa titik rusak, berlubang, dan terputus	Sesuai	Tidak Sesuai
Fasilitas disabilitas	Ketersediaan ubin pemandu	Tidak memiliki	Tidak memiliki	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai

Sumber : Penulis, 2023

Segmen 3 memiliki jalur pejalan kaki sepanjang 480 meter. Pada Tabel 7., dapat dilihat bahwa jalur pejalan kaki pada segmen 3 sisi timur lebih buruk daripada sisi barat. Kondisi tersebut tidak jauh berbeda dengan segmen 2 yang dikarenakan masih banyaknya indikator yang tidak sesuai dengan standar penyediaan jalur pejalan kaki. Material perkerasan pada segmen 3 adalah *paving block* dan cor semen. Rusaknya jalur pejalan kaki di segmen 3 sebagian besar diakibatkan oleh banyaknya aktivitas jual beli PKL yang dilakukan diatas jalur pejalan kaki.

Tabel 8. Kondisi Fisik Jalur Pejalan Kaki Segmen 4

Indikator Kesesuaian	Standar Penyediaan Jalur Pedestrian	Kondisi Eksisting		Hasil Analisis	
		Sisi Barat	Sisi Timur	Sisi Barat	Sisi Timur
Lebar jalur	2,75 m – 3,75	1 - 2 m	2,75 m	Tidak Sesuai	Sesuai
Tinggi kerb	0,15 m	0,20 m	0,25 m	Sesuai	Sesuai
Jalur fasilitas	1,2 m	0- 0,75 m	1,2 m	Tidak Sesuai	Sesuai
Permukaan jalur	Rata dan tidak licin	Tidak rata, cenderung licin	Rata dan tidak licin	Tidak Sesuai	Sesuai
Perkerasan jalur	Tidak berlubang, tidak rusak, tidak terputus	Ada titik material rusak, tapi tidak terputus	Tidak berlubang, tidak rusak, tidak terputus	Tidak Sesuai	Sesuai
Fasilitas disabilitas	Ketersediaan ubin pemandu	Tidak memiliki	Tidak memiliki	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai

Sumber : Penulis, 2023

Segmen 4 memiliki jalur pejalan kaki sepanjang 290 meter dengan kondisi yang paling baik dibandingkan ketiga segmen lainnya. Tabel 8., menunjukkan bahwa kondisi fisik jalur pejalan kaki sisi timur lebih baik daripada sisi barat karena lima dari enam indikator sudah sesuai dengan standar penyediaan jalur pedestrian. Hanya indikator ketersediaan fasilitas disabilitas berupa ubin pemandu yang masih tidak sesuai standar teknis dikarenakan memang belum tersedia di seluruh segmen Jalan Jenderal Sudirman, Kota Salatiga. Material perkerasan jalur pejalan kaki pada segmen 4 hanya menggunakan *paving block*, baik di sisi barat maupun timur, dengan kondisi yang tidak terputus. Segmen 4 juga memiliki persebaran PKL yang paling sedikit.

#### 4.2 KONDISI DAN KARAKTERISTIK PKL DI JALAN JENDERAL SUDIRMAN, KOTA SALATIGA

Keberadaan PKL di Jalan Jenderal Sudirman, Kota Salatiga hadir akibat adanya aktivitas perkantoran dan perdagangan jasa. Sebagian besar aktivitas PKL tersebar secara linear (memanjang) di sepanjang jalur pejalan kaki dan sisanya menempati selasar Pasar Raya I dan II serta area parkir bahu jalan (lihat Gambar 2). Jumlah PKL yang tersebar di atas jalur pejalan kaki Jenderal Sudirman rata-rata mencapai 160 pedagang setiap harinya dengan dominasi pedagang mainan, pedagang aksesoris, warung semi permanen, pedagang makanan dan minuman, pedagang pulsa dan rokok, serta pedagang koran. Adanya rambu larangan berdagang di atas jalur pejalan kaki sebenarnya telah dipasang guna memperingati PKL yang hendak menggunakan lokasi tersebut tetapi hingga saat ini masih sering dihiraukan oleh pelaku usaha informal. Kondisi tersebut terkait dengan minimnya lahan yang disediakan khusus oleh Pemerintah Kota Salatiga untuk menampung aktivitas PKL sehingga banyak PKL yang lebih memilih untuk memanfaatkan ruang-ruang publik seperti jalur pejalan kaki dalam menjajakan barang dagangannya.



Gambar 2. Penggunaan Jalur Pejalan Kaki sebagai Aktivitas Jual Beli PKL

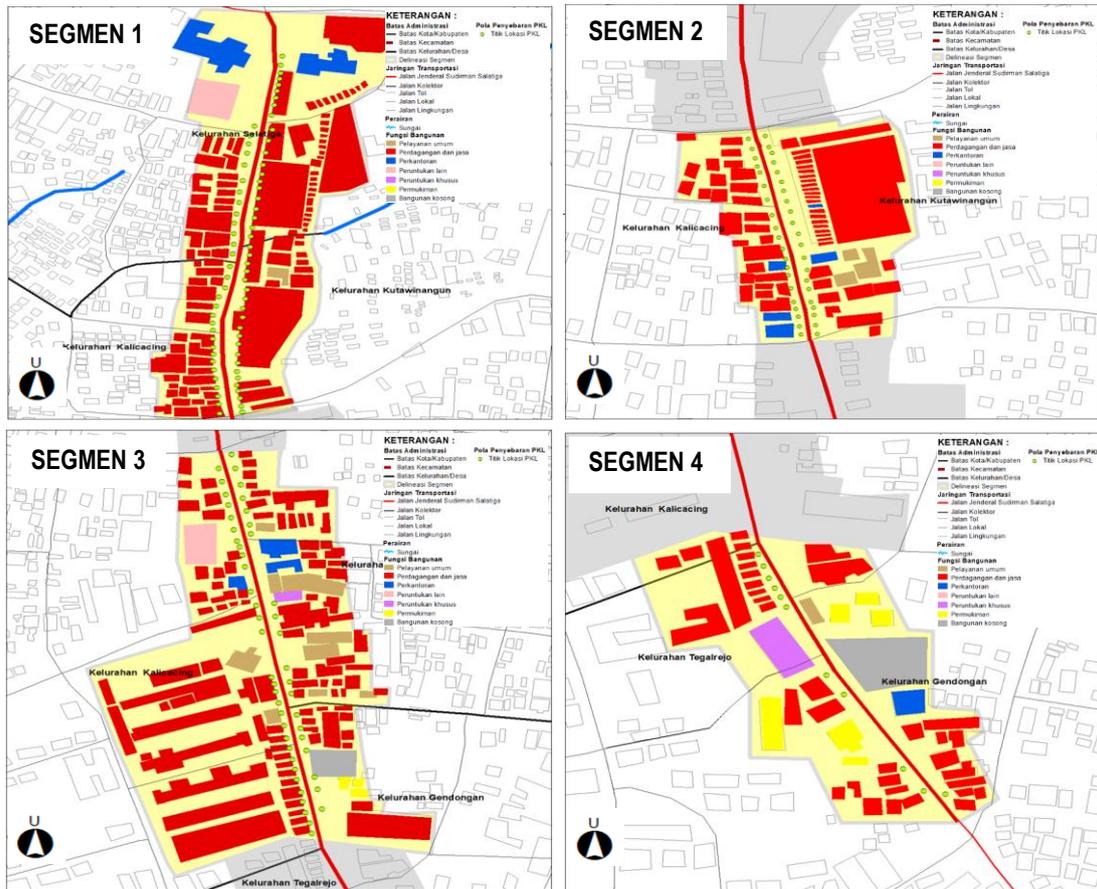
PKL di Jalan Jenderal Sudirman mudah ditemukan setiap hari, baik di waktu pagi, siang, sore, atau malam hari dengan rata-rata durasi berdagang selama 7 jam. PKL paling banyak dijumpai pada pukul 15.00–23.00 WIB. Waktu berdagang tersebut cenderung dipengaruhi oleh waktu kegiatan utama yang berlangsung di sekitarnya. PKL yang berada pada kawasan ini sebagian besar menggunakan jalur pejalan kaki dengan luas penggunaan ruang yang bahkan bisa menghabiskan seluruh lebar jalur pejalan kaki. Luas penggunaan ruang PKL yang memanfaatkan jalur pejalan kaki dalam berdagang memiliki ukuran paling kecil sebesar 2 x 1 m<sup>2</sup> (PKL aksesoris, PKL makanan, PKL mainan, dan PKL sol sepatu) dan paling besar sebesar 3x9 m<sup>2</sup> (PKL HIK/angkringan, dan PKL soto/bakso/mie ayam). Tabel 9. menunjukkan luas ruang PKL yang digunakan di atas jalur pejalan kaki pada tiap segmen.

Tabel 9. Luas Penggunaan Ruang oleh PKL pada Jalur Pejalan Kaki Jalan Jenderal Sudirman Salatiga

Nama Segmen	Jumlah	Luas				
		2x1 m <sup>2</sup>	3x2 m <sup>2</sup>	4x2 m <sup>2</sup>	6x3 m <sup>2</sup>	9x3 m <sup>2</sup>
Segmen 1	72	20	14	16	13	5
Segmen 2	28	10	3	5	4	7
Segmen 3	45	18	10	6	9	2
Segmen 4	11	6	2	2	1	-

Luas penggunaan ruang di atas cukup untuk menggelar tikar, membangun tenda, maupun untuk memarkirkan kendaraan. Penggunaan ruang PKL sejalan dengan penelitian Maulidiyah & Idajati (2016) yang menyatakan bahwa rata-rata PKL membutuhkan ruang berdagang setidaknya 2 m<sup>2</sup> guna menampung barang dagangannya. Kondisi tersebut berdampak pada terhambatnya sirkulasi pejalan kaki karena mengakibatkan terbatasnya ruang gerak pejalan kaki. Kondisi tersebut juga memicu ketidaknyamanan pejalan kaki karena jalur pejalan kaki yang seharusnya hanya digunakan untuk

pejalan kaki justru dipakai berdampingan dengan aktivitas pendukung yang lain. Peta persebaran PKL di jalur pejalan kaki Jalan Jenderal Sudirman dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3. Peta Persebaran Pedagang Kaki Lima di Jalur Pejalan Kaki Jalan Jenderal Sudirman

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, diketahui bahwa pola persebaran PKL mempengaruhi sirkulasi pejalan kaki ketika menjalankan aktivitasnya. Sejalan dengan pendapat penelitian Wopari & Suwandono (2020) yang menyatakan bahwa seiring berkembangnya zaman, keberadaan PKL memang cenderung mendekati lokasi yang padat aktivitasnya seperti pada deretan depan ruko yang biasanya akan berimbas pada pemanfaatan jalur pejalan kaki. Pola persebaran linear ini lebih banyak dipengaruhi oleh pertimbangan aksesibilitas yang tinggi pada lokasi yang bersangkutan. Dilihat dari sisi pedagang, lokasi tersebut tentu lebih menguntungkan sebab menempati lokasi dengan aksesibilitas tinggi akan mempunyai kesempatan yang tinggi dalam meraih konsumen meskipun kadang persebarannya kurang memperhatikan penggunaan ruang yang selalu bersinggungan dengan aktivitas pendukung lainnya.

### 4.3 TINGKAT KENYAMANAN PEJALAN KAKI TERHADAP KEBERADAAN PKL DI JALAN JENDERAL SUDIRMAN, KOTA SALATIGA

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan, diketahui bahwa keberadaan PKL di atas jalur pejalan kaki mengurangi tingkat kenyamanan pejalan kaki. Hal tersebut diidentifikasi melalui kelima aspek kenyamanan pejalan kaki, yaitu kejelasan sirkulasi, aksesibilitas, keamanan dan keselamatan pejalan kaki, kebersihan jalur, serta keindahan jalur menggunakan analisis skala Likert yang kemudian dielaborasi menggunakan hasil observasi. Tabel 10. menunjukkan bahwa hasil analisis skala Likert pada setiap segmen memiliki tingkat kenyamanan yang berbeda. Diketahui bahwa segmen 1 memiliki empat aspek yang berada pada kriteria Cukup Nyaman (CN) dan satu aspek lainnya, yaitu kejelasan sirkulasi berada pada kriteria Tidak Nyaman (TN). Pada segmen 2, diketahui memiliki tiga aspek yang berada pada kriteria Cukup Nyaman (CN) dan dua aspek lainnya, yaitu kejelasan sirkulasi dan aksesibilitas pejalan kaki berada pada kriteria Tidak Nyaman (TN). Pada segmen 3, diketahui bahwa ada tiga aspek yang termasuk dalam kriteria Cukup Nyaman (CN) dan dua aspek lainnya, yaitu kejelasan sirkulasi dan kebersihan jalur memiliki tingkat kenyamanan pada kriteria Tidak Nyaman (TN). Sementara itu, diketahui juga bahwa segmen tersebut memiliki tingkat kenyamanan paling

baik diantara seluruh segmen karena kelima aspek kenyamanan yang dianalisis berada pada kriteria Nyaman (N) dan Cukup Nyaman (CN).

**Tabel 10. Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki terhadap Keberadaan PKL di Jalan Jenderal Sudirman Salatiga pada Tiap Segmen**

No	Variabel Kenyamanan Pejalan Kaki	SEGMENT 1		SEGMENT 2		SEGMENT 3		SEGMENT 4	
		%	Kriteria Tingkat Kenyamanan						
1	Kejelasan sirkulasi	51%	Tidak Nyaman (TN)	46%	Tidak Nyaman (TN)	46%	Tidak Nyaman (TN)	53%	Cukup Nyaman (CN)
2	Aksesibilitas pejalan kaki	57%	Cukup Nyaman (CN)	48%	Tidak Nyaman (TN)	53%	Cukup Nyaman (CN)	62%	Cukup Nyaman (CN)
3	Keamanan dan keselamatan pejalan kaki	61%	Cukup Nyaman (CN)	60%	Cukup Nyaman (CN)	52%	Cukup Nyaman (CN)	66%	Cukup Nyaman (CN)
4	Kebersihan jalur	59%	Cukup Nyaman (CN)	57%	Cukup Nyaman (CN)	51%	Tidak Nyaman (TN)	70%	Nyaman (N)
5	Keindahan jalur	62%	Cukup Nyaman (CN)	58%	Cukup Nyaman (CN)	54%	Cukup Nyaman (CN)	60%	Cukup Nyaman (CN)

Sumber : Penulis, 2023

Setelah dilakukan analisis tingkat kenyamanan jalur pejalan kaki terhadap keberadaan PKL di Jalan Jenderal Sudirman pada masing-masing segmen, kemudian diperoleh rata-rata tingkat kenyamanan dari seluruh segmen jalur pejalan kaki yang dapat dilihat pada Tabel 11.

**Tabel 11. Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki terhadap Keberadaan PKL di Jalan Jenderal Sudirman Kota Salatiga dengan Pendekatan Skala Likert**

Aspek Kenyamanan	Total skor	Skor Maksimum	Persentase	Tingkat Kenyamanan
Kejelasan sirkulasi	585	1200	49%	Tidak Nyaman (TN)
Aksesibilitas	1396	2400	58%	Cukup Nyaman (CN)
Keamanan dan keselamatan	684	1200	57%	Cukup Nyaman (CN)
Kebersihan jalur	702	1200	59%	Cukup Nyaman (CN)
Keindahan jalur	976	1800	54%	Cukup Nyaman (CN)
Total	4343	7800	56%	Cukup Nyaman (CN)

Sumber : Penulis, 2023

Tabel 11. menunjukkan bahwa aspek kejelasan sirkulasi menjadi aspek yang paling dominan yang mempengaruhi kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki. Kondisi sirkulasi di jalur pejalan kaki cenderung buruk mengingat adanya aktivitas pendukung berupa PKL yang mengganggu sirkulasi ruang pejalan kaki. Keberadaan sebagian besar PKL diatas jalur pejalan kaki kemudian menghambat kecepatan pejalan kaki. Hal tersebut sejalan dengan pendapat Tanan (2011), yang menyatakan bahwa pejalan kaki memiliki kecepatan rata-rata yang baik sebesar 3–4 km/jam tanpa adanya hambatan yang mengganggu pejalan kaki sehingga dengan adanya hambatan berupa aktivitas jual beli yang dilakukan PKL di atas ruang pejalan kaki tentunya akan mengurangi kecepatan pejalan kaki dalam beraktivitas. Berdasarkan hasil analisis skala Likert, diketahui bahwa aspek kejelasan sirkulasi memiliki penilaian paling rendah menurut pengguna. Kondisi tersebut didukung dengan hasil observasi yang menunjukkan bahwa banyaknya aktivitas jual beli yang dilakukan PKL khususnya pada segmen 1, segmen 2, dan segmen 3 ternyata menurunkan tingkat kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki.

Hasil analisis aspek aksesibilitas menunjukkan bahwa tingkat kenyamanan pengguna lebih baik dibandingkan dengan aspek kejelasan sirkulasi. Jika dilihat dari hasil observasi secara keseluruhan, tingkat kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki berdasarkan aspek aksesibilitas masih kurang nyaman. Hal tersebut disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain sulitnya akses menuju jalur pejalan kaki, khususnya bagi penyandang disabilitas yang disebabkan oleh tidak adanya ketersediaan *ramp* dan ubin penanda (*guding block*) serta minimnya atribut penunjang pejalan kaki yang meliputi marka, *signage*, dan papan informasi. Sulitnya aksesibilitas pengguna jalur pejalan kaki juga dipengaruhi oleh lapak-lapak PKL di depan pertokoan yang menghalangi ruang pejalan kaki. Kondisi tersebut sebenarnya sejalan dengan penelitian Wopari & Suwandono (2020) yang menyatakan bahwa seiring berkembangnya zaman, keberadaan PKL cenderung mendekati lokasi ruko yang padat aktivitasnya sehingga banyak ditemui PKL yang berjajar untuk menjajakan dagangannya di bagian

depan ruko. Aktivitas PKL yang menempati jalur pejalan kaki di depan pertokoan berimbas pada perebutan ruang antara pedagang dan pejalan kaki.

Hasil analisis skala Likert menunjukkan bahwa tingkat kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki terhadap keberadaan PKL justru menunjukkan hasil yang cukup nyaman untuk keseluruhan segmen. Kondisi tersebut disebabkan karena hanya sebagian sampel pejalan kaki yang merasa aksesibilitasnya terganggu dengan adanya lapak PKL serta minimnya ketersediaan fasilitas pendukung pejalan kaki, sedangkan sebagian sampel pejalan kaki lainnya sudah merasa cukup nyaman atas adanya tiga trayek angkutan umum (rute 05, rute 06, dan rute 16) guna memudahkan aksesibilitas. Hal tersebut sudah sesuai dengan pendapat Untermann (1984) dalam Tanan (2011) yang menyebutkan bahwa salah satu syarat aksesibilitas pejalan kaki adalah mudah diakses oleh transportasi umum.

Berdasarkan analisis aspek keamanan dan keselamatan, dapat diketahui bahwa menurunnya tingkat kenyamanan pejalan kaki, serta keselamatan dan keamanan pejalan kaki dipengaruhi oleh beberapa indikator, diantaranya kondisi perkerasan. Kondisi perkerasan jalur pejalan kaki cukup baik saat digunakan meskipun masih ditemukan beberapa titik jalan yang berlubang atau rusak yang sebagian besar disebabkan oleh aktivitas berdagang PKL setiap harinya. Hal tersebut sejalan dengan pendapat Hakim (2014) yang menjelaskan bahwa keamanan dan keselamatan menjadi dua sasaran penting yang harus diperhatikan guna mencapai kenyamanan pengguna fasilitas pejalan kaki yang optimal. Pendapat tersebut cenderung bertolak belakang dengan kondisi eksisting jalur pejalan kaki. Rusaknya beberapa titik di jalur pejalan kaki akibat aktivitas PKL berimbas pada belum optimalnya tingkat keamanan dan keselamatan pejalan kaki.

Berdasarkan hasil analisis aspek kebersihan jalur pejalan kaki, diketahui bahwa aspek kebersihan menjadi aspek yang paling baik dalam memenuhi kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki meskipun belum optimal. Belum optimalnya kenyamanan pejalan kaki khususnya pada aspek kebersihan ini sebagian besar dipicu oleh masih ditemukannya tumpukan sampah hasil aktivitas jual beli PKL di beberapa titik jalur pejalan kaki. Kondisi tersebut kemudian menimbulkan bau tak sedap di sekitar kawasan dan secara langsung mengurangi tingkat kenyamanan pejalan kaki. Menurut Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2017) tentang fasilitas pejalan kaki, dalam menunjang kebersihan jalur pejalan kaki dibutuhkan titik-titik tong sampah setiap 20 meter. Minimnya fasilitas pejalan kaki tersebut ternyata tidak membuat seluruh pejalan kaki terganggu kenyamanannya. Sebagian pejalan kaki beranggapan bahwa kebersihan jalur sudah cukup nyaman karena tidak semua pejalan kaki berjalan sepanjang 1,5 kilometer pada jalur pejalan kaki sehingga tidak semua pejalan kaki melewati titik tumpukan sampah hasil aktivitas jual beli PKL.

Hasil aelaborasi antara analisis skala Likert dan observasi pada aspek keindahan menunjukkan bahwa tingkat kenyamanan pejalan kaki terhadap keberadaan PKL belum optimal. Adanya PKL di jalur pejalan kaki mengakibatkan berkurangnya visibilitas pejalan kaki sehingga berdampak pula pada menurunnya keindahan jalur pejalan kaki (Anggriani, 2009). Keberadaan PKL cenderung mengurangi keindahan jalur pejalan kaki dikarenakan banyak PKL yang tetap memaksakan berdagang dengan lokasi yang saling berhimpit. Meskipun hanya memiliki lebar trotoar 3,5 meter, belum termasuk *street furniture* dan prasarana umum lainnya, PKL tetap memposisikan dirinya berdagang di trotoar tepatnya di dekat toko formal. Hal tersebut sejalan dengan pendapat Widjajanti (2015) bahwa seiring berkembangnya zaman, keberadaan PKL cenderung mendekati lokasi ruko yang padat aktivitasnya. Meskipun aktivitas PKL menjadi mudah dilihat, kondisi tersebut tetap saja mengganggu pejalan kaki. Hal tersebut disebabkan oleh berkurangnya keindahan jalur pejalan kaki terhadap visibilitas fisik bangunan yang menjadi tidak jelas. Khususnya pada malam hari, desain bangunan pertokoan dan penataan PKL kurang menarik. Oleh karena itu, diperlukan upaya yang cukup besar guna memperbaiki atau bahkan menghilangkan *gap* antara kondisi eksisting dengan standar kenyamanan jalur pejalan kaki di Jalan Jenderal Sudirman, Kota Salatiga khususnya pada kelima aspek kenyamanan yang telah dianalisis.

## 5. KESIMPULAN

Tingkat kenyamanan pejalan kaki terhadap keberadaan PKL di Jalan Jenderal Sudirman, Kota Salatiga memiliki kategori cukup nyaman. Namun, tingkat kenyamanan tersebut masih belum bisa memenuhi seluruh standar kenyamanan pejalan kaki secara optimal yang dilihat dari aspek kejelasan sirkulasi, aksesibilitas, keamanan dan keselamatan pejalan kaki, kebersihan jalur, serta keindahan jalur. Keberadaan aktivitas PKL diatas jalur pejalan kaki memberikan dampak secara langsung terhadap kenyamanan pejalan kaki. Kejelasan sirkulasi dan aksesibilitas pejalan kaki cukup menghambat laju pejalan kaki dalam beraktivitas tetapi padatnya aktivitas PKL tersebut hanya tersebar pada segmen 1, 2 dan 3. Segmen 4 memiliki hambatan aktivitas PKL paling sedikit sehingga segmen tersebut merupakan segmen yang paling nyaman untuk digunakan pejalan kaki. Keamanan dan keselamatan jalur pejalan kaki akibat keberadaan PKL cukup baik, mengingat minimnya ketersediaan fasilitas penunjang keamanan dan keselamatan. Kebersihan jalur pejalan kaki sudah

cukup baik, hanya saja masih ditemui beberapa titik penumpukan sampah akibat aktivitas PKL. Penumpukan sampah tersebut menimbulkan bau tak sedap tetapi hanya pada titik tertentu sehingga tidak semua pejalan kaki merasa terganggu atas penumpukan sampah tersebut. Sementara itu, keindahan pada jalur pejalan kaki cenderung menurun akibat adanya PKL diatas jalur pejalan kaki karena mengganggu visibilitas aktivitas di sekitarnya. Guna meningkatkan kenyamanan pejalan kaki, perlu adanya pemeliharaan dan peningkatan kualitas jalur pejalan kaki, baik dari fisik maupun nonfisik, penataan PKL pada tempat yang disediakan secara khusus, serta peningkatan peraturan dari Pemerintah Kota Salatiga agar lebih tegas mengenai penyediaan jalur pejalan kaki guna meminimalisir terjadinya perebutan ruang pejalan kaki antara PKL dan pejalan kaki.

## DAFTAR PUSTAKA

- Amerta, T. (2019). *Studi Kenyamanan Pejalan Kaki Terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Protokol Kota Pekanbaru (Studi Kasus: Jalan Ahmad Yani Pekanbaru)* (Universitas Islam Riau). Universitas Islam Riau. Diakses dari: <https://repository.uir.ac.id/9331/1/133110381.pdf>
- Ananda, A. D. (2021). *Pengembangan Koridor Jalan Jenderal Sudirman Salatiga sebagai Sentra Perdagangan dan Jasa dengan Pendekatan New Normal* (Universitas Muhammadiyah Surakarta). Universitas Muhammadiyah Surakarta. Diakses dari: <https://publikasiilmiah.ums.ac.id/handle/11617/12610>
- Anggriani, N. (2009). *Pedestrian Ways dalam Perancangan Kota*. Klaten: Yayasan Humaniora. Diakses dari: <http://eprints.upnjatim.ac.id/2605/>
- Arikunto, S. (2011). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Hakim, R. (2014). *Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap*. Jakarta: Penerbit Bumi Aksara.
- Kementerian PUPR. (2017). *Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*. Indonesia: Kementerian PUPR. Diakses dari: [https://simantu.pu.go.id/personal/img-post/197812092006042004/post/20190313135241\\_\\_F\\_\\_Pedoman\\_Fasilitas\\_\\_Pejalan\\_Kaki.pdf](https://simantu.pu.go.id/personal/img-post/197812092006042004/post/20190313135241__F__Pedoman_Fasilitas__Pejalan_Kaki.pdf)
- Maulidiyah, F. D. A., & Idajati, H. (2016). Faktor yang Mempengaruhi Kriteria Lokasi Berdagang Pedagang Kaki Lima Berdasarkan Preferensi Pedagang Kaki Lima di Kawasan Pasar Baru Gresik. *Jurnal Teknik ITS*, 5(2). <https://doi.org/10.12962/j23373539.v5i2.18564>
- McGee, T. G., & Yeung, Y. M. (1977). *Hawkers in Southeast Asian Cities : Planning for the Bazaar Economy*. Ottawa: Ottawa International Development Research Center. Diakses dari: <https://onsearch.id/Record/IOS3765.SULSE00000000069431>
- Mulyandari, H. (2011). *Pengantar Arsitektur Kota*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Patty, F. N., & Rita, M. R. (2018). Dinamika Usaha Pedagang Kaki Lima di Salatiga. *Jurnal UKSW Fakultas Ekonomika dan Bisnis*, 3, 1–20. Diakses dari: <https://ris.uksw.edu/jurnal/read/kode/j01739>
- Sasmito, A. (2011). Pendukung Kegiatan (Activity Support). *Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Pandanaran*, 9(20), 1–7. Diakses dari: <https://jurnal.unpand.ac.id/index.php/dinsain/article/view/21>
- Sastrawati, I., & Asano, J. (2021). The Implication of Land Use Change on the Site Shape of Urban Tourism Amenities. *Urban and Regional Planning Review*, 8, 123–146. <https://doi.org/https://doi.org/10.14398/urpr.8.123>
- Tanan, N. (2011). *Fasilitas Pejalan Kaki*. Indonesia: Kementerian Pekerjaan Umum. Diakses dari: [https://simantu.pu.go.id/personal/img-post/197812092006042004/post/20190313135814\\_\\_F\\_\\_03\\_\\_NI\\_Pejalan\\_Kaki.pdf](https://simantu.pu.go.id/personal/img-post/197812092006042004/post/20190313135814__F__03__NI_Pejalan_Kaki.pdf)
- Widjajanti, R. (2015). Karakteristik Aktivitas Pedagang Kaki Lima di Pecinan, Semarang. *Jurnal RUANG*, 1(2), 61–70. <https://doi.org/DOI.ORG/10.14710/RUANG.1.4.61-70>
- Wopari, S. I., & Suwandono, D. (2020). Persepsi Kenyamanan Pejalan Kaki terhadap Pemanfaatan Jalur Pedestrian di Jalan Protokol Kota Semarang (Studi Kasus Jalan Pandanaran). *Jurnal RUANG*, 6(1), 38–47. Diakses dari: <https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/ruang/article/view/7614>