

# KAJIAN PENATAAN DAN PENGEMBANGAN KAWASAN SLAMET RIYADI SURAKARTA SEGMENT NGAPEMAN HINGGA GLADAK SEBAGAI PEDESTRIAN MALL

**AULIA KURNIA PUTRI**<sup>1</sup>  
PROGRAM STUDI ARSITEKTUR  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS SEBELAS MARET, SURAKARTA  
Email: engineer.auliaputri@gmail.com

**OFITA PURWANI**<sup>2</sup>  
PROGRAM STUDI ARSITEKTUR  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS SEBELAS MARET, SURAKARTA

**TRI JOKO DARYANTO**<sup>3</sup>  
PROGRAM STUDI ARSITEKTUR  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS SEBELAS MARET, SURAKARTA

---

## **Abstract**

*Slamet Riyadi Street is one of Surakarta main roads which has a role as network connectivity within adjacent district. Slamet Riyadi Street whose existence line up with the history of Surakarta, houses several historical building heritage along its road. The structures alongside Slamet Riyadi Street have many different functions, one of them is commerce and trade purpose which ample mostly on the section of Ngapeman through Gladak. Ngapeman through Gladak section has a prospect to become an example of a thriving pedestrian mall. A pedestrian mall is capable to revive the active use of Slamet Riyadi Street. A pedestrian Mall in Slamet Riyadi Street can be used as a means to promote walking habit for the citizens by providing a space for pedestrian. With an addition of rapid transit facility, people in the city will be convinced to take a stroll on its pedestrian way, thus provide an active use for the district. A pedestrian Mall promotes diverse activities, which include daily or periodic activity, to ensure frequent visit. A pedestrian mall provides consumption and commerce activity for people to enjoy as a day-to-day attraction. A pedestrian Mall also encourages communities to use the space to organize events which utilize the outdoor concept of pedestrian mall such as exhibitions, festivals, and fairs. The quality of public space will improve with the addition of public amenity and public art within the area. Certain mural art and vine pergola become attractive objects in the area whilst the public amenity addition can furnish the overall pedestrian mall usage. A designing process is used as research method. All of which based on design guidelines to achieve thriving public space as well active use of pedestrian mall, subsequently conform the accordance of state law concerning pedestrian lane.*

**Keywords:** *Slamet Riyadi Street, Pedestrian, Pedestrian Mall, Public Space, Outdoor Space*

---

## **1. PENDAHULUAN**

Kawasan Slamet Riyadi sebagai jalan arteri Kota Surakarta yang berperan sebagai penghubung (*network connectivity*) distrik-distrik dalam Kota

Surakarta memiliki potensi dikembangkan menjadi *pedestrian mall* (Bednar, 1989; Djumiko, 2013; Karsono, 2010). Perkembangan Kawasan Slamet Riyadi sebagai area pusat kota yang mengarah pada kegiatan komersial memiliki

kesesuaian dengan pedestrian mall yang dirancang sebagai sebuah jalur ditujukan untuk sarana pergerakan sepanjang kawasan perdagangan dan perniagaan (Pojani, 2005; Dokumen RTBL Kota Surakarta, 2006). Bekal keragaman fungsi lahan di sepanjang Kawasan Slamet Riyadi digunakan oleh pedestrian mall sebagai sarana penyediaan aktivitas yang beragam pula, sehingga menarik kedatangan masyarakat yang memiliki beragam keperluan namun tetap terakomodasi dalam satu kawasan (Harsono, Arsandrie, & Setiawan, 2015; Jacobs, 1961; Pojani, 2005).

Munculnya konsep desain pedestrian mall bermula dari gagasan merancang objek bangunan yang menawarkan kenyamanan maupun fasilitas seperti pusat perbelanjaan namun berlokasi di ruang publik milik kota (Cohen, 1996; Rubenstein, 1978, hal. 2). Ide ini merupakan jawaban atas fenomena pelemahan fungsi ruang publik di ruang publik kota. Kondisi ruang publik kota yang tidak dapat memenuhi tingkat kenyamanan dan kebutuhan masyarakat menjadi salah satu penyebab tempat tersebut tidak dapat menjalankan fungsinya sebagai tempat interaksi dan sosial (Balsas, 2016).

Lain halnya dengan pusat perbelanjaan yang memberikan jaminan kenyamanan dan keamanan serta pemenuhan kebutuhan masyarakat sehingga orang betah untuk berlama-lama di dalamnya (Balsas, 2016; Jackson, 1996). Pedestrian mall dianggap sebagai pusat aktivitas sosial dan komunal yang mampu menarik kembali minat masyarakat, bahkan turis, untuk datang ke ruang publik kota (Brambilla & Longo, 1977; Davies, 2001).

Keberadaan pedestrian mall dapat meningkatkan kualitas ruang publik kota melalui penyediaan beragam aktivitas termasuk aktivitas tambahan di outdoor seperti pameran, konser, parade, dan festival (Rubenstein, 1978, hal. 2). Pengolahan pedestrian mall di sebuah

area pusat kota dapat memberi konektivitas antar bagian kota dengan menyediakan sebuah jalur yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan (Pojani, 2005).

Segmen Ngapeman hingga Gladak dengan karakter tata bangunan yang padat di sepanjang sisi jalan memiliki potensi keramaian, terbentuk dari aktivitas penduduk dan pegawai di kawasan, yang dapat menjadi faktor penggunaan aktif dan kemudian diakomodasi dalam wadah pedestrian mall (Pojani, 2005; Syamsiyah, 2012).

Dengan perancangan pedestrian mall yang berfokus pada kegiatan retail di sepanjang kawasannya, mampu menonjolkan potensi karakter dalam segmen ini yang pada akhirnya mewujudkan konsep pengembangan segmen sebagai shopping tourism. Tidak hanya kegiatan perdagangan formal berupa retail, fungsi pedestrian mall mendorong keberadaan kegiatan perdagangan informal di sepanjang jalurnya sehingga mampu menambah suasana rekreasi belanja.

## 2. METODE

Proses perancangan Kawasan Slamet Riyadi Surakarta segmen Ngapeman hingga Gladak sebagai *pedestrian mall* mempertimbangkan tiga kriteria desain. Kriteria desain *pedestrian mall* menjadi dasar utama perancangan. Kriteria desain yang digunakan dalam perancangan yaitu kriteria desain *pedestrian mall* menurut Pojani (2005), yang melingkupi aspek di antaranya:

- a. Kepadatan kota dan keragaman bangunan; berkaitan mengenai pemilihan lokasi objek
- b. Konektivitas
- c. *Enclosure*
- d. Perhatian visual, baik pada tampilan bangunan maupun *public art*
- e. Vegetasi
- f. Penyediaan *street furniture*
- g. Fasilitas kendaraan

Sebagai objek dalam kategori ruang publik, maka proses perancangan *pedestrian mall* mempertimbangkan pula kriteria desain ruang publik. Dalam perancangan ini menggunakan kriteria desain ruang publik dari Bates (2013), yang membahas empat faktor pertumbuhan ruang publik di antaranya yaitu aspek aksesibilitas, fungsi dan penggunaan *space*, faktor kenyamanan, serta penyelesaian desain.

Kriteria desain lain yang menjadi pertimbangan dalam proses perancangan yaitu kriteria ketentuan dalam kaitannya objek sebagai jalur pejalan kaki, dalam hal ini mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 mengenai perancangan jalur pejalan kaki.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1. Pengguna dan Aktivitas

Dasar pertimbangan analisis pengguna yaitu data yang diperoleh melalui pengamatan lapangan, wawancara dalam bentuk kuisioner, dan penambahan pengguna yang ada berdasarkan kajian pustaka. Pengguna tersebut di antaranya yaitu pengunjung; baik pengunjung yang datang untuk tujuan khusus seperti berbelanja dan bertemu seseorang maupun pengunjung yang datang untuk kebutuhan rekreasi, pengelola; meliputi pemilik dan pegawai pertokoan sepanjang kawasan, serta penyedia barang dan jasa yang terdiri dari penjual kuliner kaki lima.

Dari hasil analisis pengguna tersebut, maka dapat diperoleh program aktivitas. Selain itu dimasukkan pula aktivitas tambahan yang perlu ada di dalam ruang publik serta aktivitas yang memanfaatkan potensi *pedestrian mall* sebagai ruang terbuka. Aktivitas yang diakomodasi meliputi aktivitas eksisting oleh tiap pengguna di antaranya yaitu aktivitas sirkulasi, belanja, pertemuan individu, bekerja; aktivitas *metabolisme*; dan

aktivitas berkala seperti konser, teater, serta festival.

#### Program Ruang

Dasar pertimbangan penyusunan program ruang yaitu hasil dari analisis pengguna dan analisis aktivitas yang telah dilakukan sebelumnya. Berikut kebutuhan ruang dalam *pedestrian mall* Kawasan Slamet Riyadi:

**Tabel 1.** Tabel Kebutuhan Ruang

PROGRAM RUANG	AKTIVITAS
<b>ZONA SIRKULASI</b>	
Jalur pejalan kaki	Sirkulasi
Jalur sepeda	
Jalur <i>shuttle bus</i>	
Jalan raya	
<b>ZONA PENJUALAN</b>	
Retail	Belanja, pengelolaan retail
Sidewalk cafe	Istirahat, pertemuan individual, konsumsi
Kios kaki lima	Belanja, konsumsi, pengelolaan kios kaki lima
Restoran	Konsumsi, pengelolaan restoran
<b>ZONA REKREASI</b>	
Area duduk	Istirahat, Pertemuan individual
Area free wifi internet	Pemanfaatan jaringan internet, Belajar
Jogging track	Olahraga
Area pertunjukkan	Konser, Teater
Area pameran <i>outdoor</i>	Festival atau bazar, pameran
Area bermain <i>outdoor</i>	Bermain
Taman bermain anak	Bermain
Taman baca	Belajar
Ruang serbaguna	Diskusi masyarakat, menyampaikan aspirasi
<i>Public art</i>	Pengamatan
Jalur hijau	
<b>ZONA SERVIS</b>	
Toilet	<i>Metabolisme</i>

PROGRAM RUANG	AKTIVITAS
Ruang nursery	
Mushola	Ibadah
Ruang janitor	Pemeliharaan kawasan
Pos satpam	Pengamanan kawasan
<b>ZONA PENUNJANG</b>	
Area parkir	Datang
Halte bus dan area drop off	
Area parkir pengelola	
Pangkalan becak	Menunggu pengguna jasa
Ruang pengelola	Pengelolaan kawasan
Ruang pegawai kawasan	Istirahat
Ruang ME	Pemeliharaan kawasan
Ruang keamanan	Pengamanan kawasan

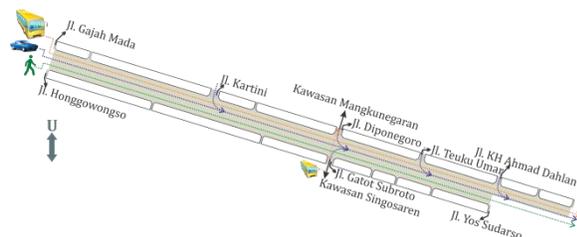
Sumber: Analisis Pribadi, 2017

### 3.2. Perancangan Tapak

#### A. Pencapaian Ke Dalam Tapak

Analisis pencapaian tapak meliputi akses kendaraan pribadi dan kendaraan umum yang dilakukan berdasar pada data yang diperoleh dari tinjauan kawasan. Pencapaian langsung kawasan dengan kendaraan pribadi memiliki berbagai alternatif karena keberadaan simpang jalan yang relatif tinggi (lihat **Gambar 1**). Pencapaian langsung dan tidak langsung dapat dilakukan dengan kendaraan umum tergantung pada rute jalur yang dipilih (lihat

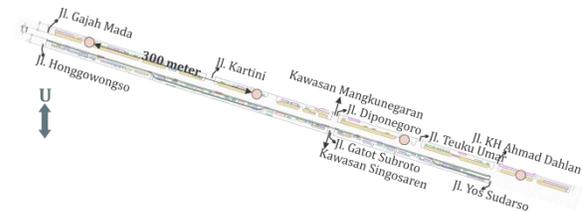
**Gambar 1**).



**Gambar 1.** Pencapaian Ke Dalam Tapak

Sumber: Analisis Pribadi, 2017

Dengan adanya pencapaian menggunakan kendaraan umum, maka perlu disediakan fasilitas halte bus di sepanjang segmen dengan masing-masing berjarak 300 meter (lihat **Gambar 2**).



**Gambar 2.** Peletakan Halte Kendaraan Umum

Sumber: Analisis Pribadi, 2017

Alternatif akses yang tinggi untuk pengguna kendaraan pribadi memberikan kemudahan kunjungan ke retail-retail di sepanjang kawasan, sehingga fasilitas parkir sebisa mungkin mengakomodasi kemudahan tersebut. Peletakan parkir di tepi jalan (*on-street parking*) memungkinkan pengunjung untuk tidak memutar jauh guna mencapai retail tujuan. **Gambar 3** dan **Gambar 4** menunjukkan letak *on-street parking* pada segmen.



**Gambar 3.** Tampak Udara On-Street Parking

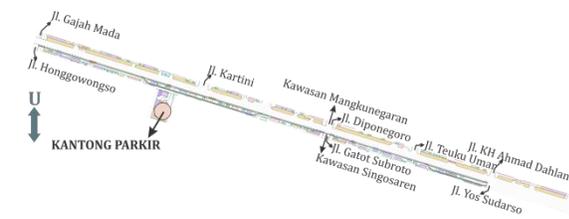
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



**Gambar 4.** Letak On-Street Parking Pada Jalan Raya

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

Selain fasilitas parkir di tepi jalan, ditambahkan pula kantong parkir di satu titik lokasi. Penambahan ini dilakukan karena pertimbangan keberadaan fungsi ruang komunal pada satu titik segmen. Letak kantong parkir memanfaatkan lokasi bangunan eksisting berupa bangunan terbengkalai yang dapat dilihat pada **Gambar 5**.



**Gambar 5.** Letak Kantong Parkir  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

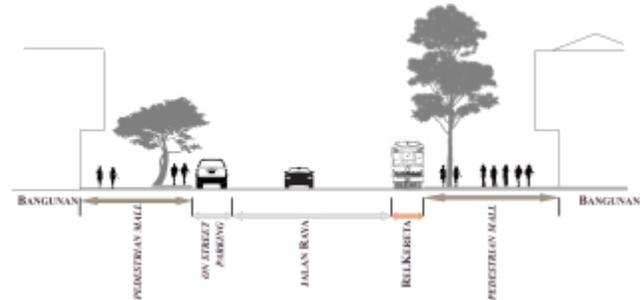


**Gambar 6.** Ruang Komunal Pada Kawasan  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

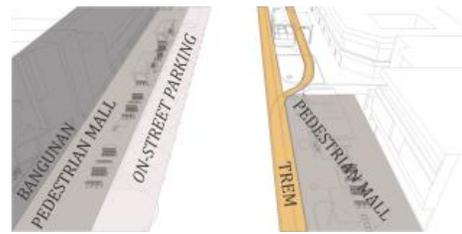
## B. Sirkulasi dalam Tapak

Analisis sirkulasi dalam tapak dilakukan untuk mengetahui macam sirkulasi yang ada di dalam pedestrian mall. Dasar pertimbangan analisis sirkulasi dalam tapak yaitu dari analisis kebutuhan ruang yang menyatakan perlu disediakan sirkulasi untuk pejalan kaki, sepeda, dan kendaraan. Untuk memudahkan proses analisis, maka dalam analisis sirkulasi ini dilakukan penyusunan prioritas sirkulasi. Fungsi penyusunan prioritas sirkulasi ini yaitu untuk menunjukkan jenis sirkulasi yang diutamakan dalam proses pengolahan desain. Sebagai contoh pedestrian mall yang berfungsi terutama sebagai area pejalan kaki tentu perlu memprioritaskan kepentingan pejalan kaki. Dengan memprioritaskan sirkulasi pejalan kaki,

maka dari analisis peruangan hingga analisis bentuk perlu mementingkan kebutuhan dan karakter pejalan kaki. Dari pertimbangan tersebut maka ditentukan pembagian sirkulasi seperti pada Gambar 7 dan Gambar 8.



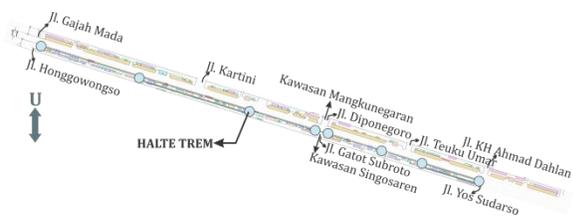
**Gambar 7.** Pembagian Sirkulasi Dalam Tapak  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



**Gambar 8.** Tampak Udara Pembagian Sirkulasi Dalam Tapak  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

Dalam rangka mencapai kriteria desain konektivitas, dalam pedestrian mall perlu memudahkan pengguna jika ingin berpindah dari lokasi satu ke lokasi lainnya. Pertimbangan yang perlu dimasukkan dalam analisis ini yaitu tidak adanya sarana akomodasi kendaraan dari arah timur ke barat. Untuk meng-akomodasi arus pengguna dari timur ke barat, perlu disediakan sarana rapid transit. Sirkulasi rapid transit ini memanfaatkan keberadaan jalur rel kereta api, sehingga bentuk transportasi diwujudkan dalam sarana trem (lihat **Gambar 7**). Pemberhentian penumpang trem ada di tiap simpang jalan untuk memudahkan pengguna (lihat

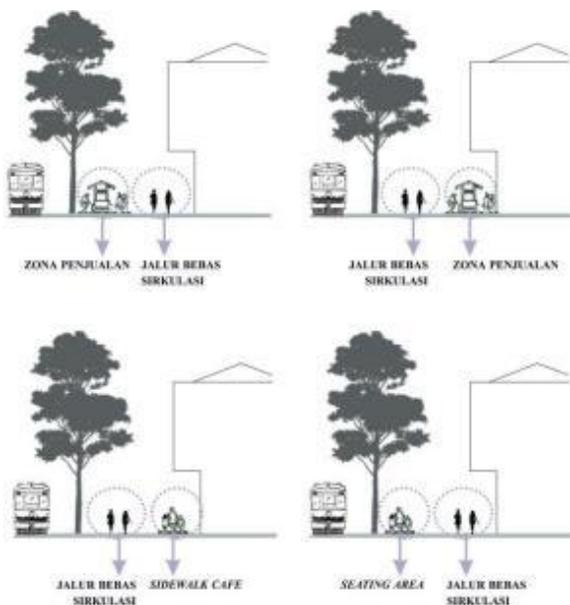
**Gambar 9**). Dengan trem yang melaju pada kecepatan 30 km/jam, sarana transit ini dapat menjadi fasilitas wisata pengunjung.



**Gambar 9.** Halte Trem  
 Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

### C. Pembagian Area Pejalan Kaki

Zonasi pembagian area pejalan kaki dilakukan untuk mengolah jalur pejalan kaki agar dapat mengakomodasi aktivitas yang direncanakan. Proses analisis pembagian area pejalan kaki dilakukan karena adanya penambahan beberapa fungsi ruang dalam *pedestrian mall* yang harus diakomodasi jalur pejalan kaki. Pokok ketentuan pengolahan pembagian area pejalan kaki yaitu peletakan fungsi ruang tanpa mengganggu sirkulasi pejalan kaki (lihat **Gambar 10**).



**Gambar 10.** Skenario Pembagian Area Pejalan Kaki  
 Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

Berdasar pertimbangan tinjauan kriteria desain, diperoleh ketentuan alokasi ruang bebas jalur pejalan kaki berkisar antara 3 hingga 6 meter,

penentuan lebar tergantung pada perencanaan pergerakan yang ditampung. Pada **Gambar 11** merupakan jalur pejalan kaki yang didesain untuk pergerakan dinamis karena kegiatan rekreasi difokuskan pada zona penjualan. Sementara pada **Gambar 12** direncanakan untuk pergerakan rekreasi oleh pengguna.



**Gambar 11.** Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki Selebar 3 Meter  
 Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



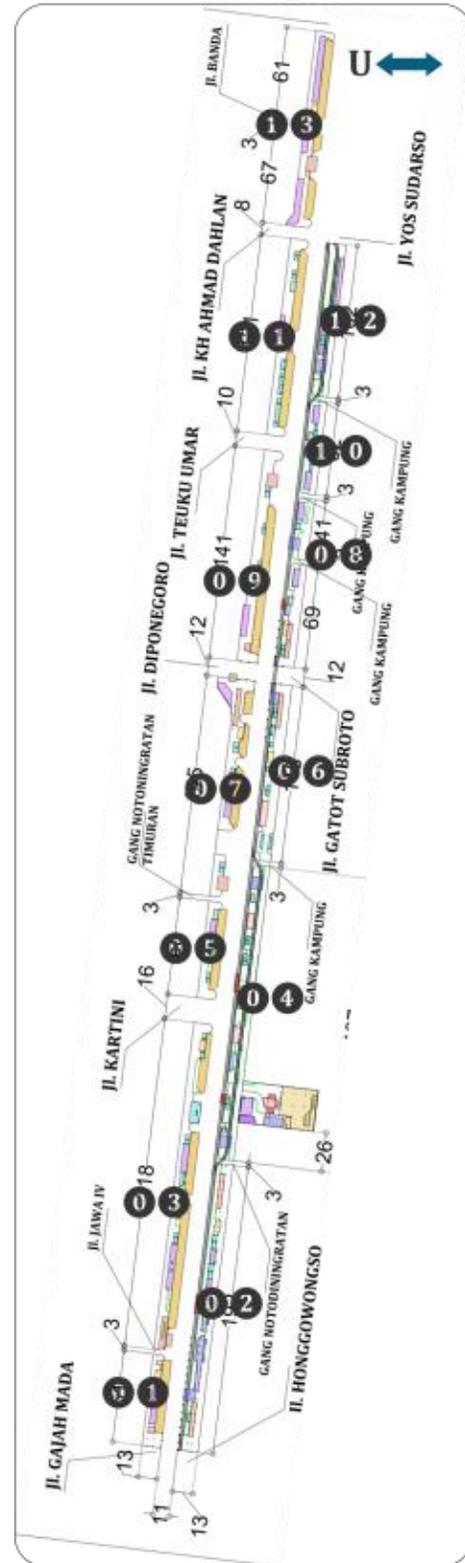
**Gambar 12.** Ruang Bebas Jalur Pejalan Kaki Selebar 6 Meter  
 Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

### 3.3. Perancangan Ruang

Fungsi dan fisik pertokoan sepanjang segmen yang beragam dapat menyediakan atraksi yang berbeda. Dalam proses perancangan, tiap unit pertokoan diberikan tema yang berbeda (lihat **Gambar 13**). *Pedestrian mall* pada unit pertokoan 1, 3, dan 5 didesain sebagai penunjang, terutama kebutuhan konsumsi, untuk bangunan di sekitarnya. Hal ini didasarkan pada fungsi eksisting bangunan berupa retail. Serupa pada unit pertokoan 8 dan 10 yang fungsi bangunan

sebagai retail perniagaan, penjualan di *pedestrian mall* difokuskan pada kuliner terutama untuk konsumsi pegawai sekitar. Pada unit pertokoan 2 didesain penjualan baik retail bangunan maupun kios kaki lima dengan produk pakaian karena adanya potensi toko pakaian yang sudah ada.

Khusus pada unit pertokoan 4 dan 12 didesain sebagai area *promenade* dan taman terbuka hijau dimana pengunjung dapat berjalan santai. Unit pertokoan 6, 7, dan 9 memanfaatkan konektivitasnya dengan *Night Market Ngarsopuro* sehingga didesain terutama untuk aktivitas berkala. Sementara unit pertokoan 13 direncanakan sebagai area *foodcourt* kawasan sehingga peruangan difokuskan pada fungsi kuliner.



**Gambar 13.** Pembagian Unit Pertokoan Sepanjang Segmen  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



## B. Skywalk

Melihat kondisi eksisting kawasan, kesesuaian pemilihan jalur pejalan kaki di atas permukaan tanah (*skywalk*) lebih tinggi daripada jalur pejalan kaki di bawah tanah. Jalur pejalan kaki yang berada di atas permukaan tanah memiliki visual yang lebih baik, dari dalam ke luar maupun sebaliknya. Jumlah vegetasi dalam kawasan Slamet Riyadi dapat menjadi potensi peneduh sehingga mengurangi urgensi dari penambahan penutup atap. Selain itu kondisi vegetasi yang rimbun di kawasan dapat memberi pemandangan visual atraktif untuk pengunjung. Diharapkan melalui adanya keleluasaan visual dari jalan ke dalam jalur dapat menginformasikan aktivitas dan macam retail yang ada sehingga mendorong kunjungan dari pengguna lalu lalang di Jalan Slamet Riyadi.

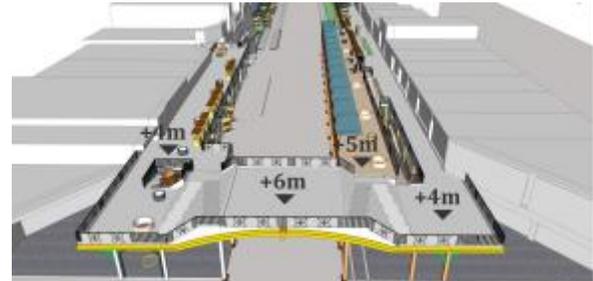
Skywalk didesain terintegrasi dengan jembatan penyeberangan sehingga dapat menambah konektivitas jalur pejalan kaki. Penentuan panjang dan bentuk skywalk mempertimbangkan vegetasi eksisting yang ada dalam segmen (lihat Gambar 17) dan peruangan yang didesain di dalamnya.



**Gambar 17.** Potensi Letak Skywalk Yang Menyesuaikan Vegetasi Eksisting Segmen  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

Menyesuaikan kondisi eksisting kawasan, elevasi skywalk berbeda satu sama lain tergantung penggunaan jalur di bawahnya. Pada jalur pejalan kaki yang diperuntukkan bagi orang lalu lalang memiliki elevasi 4 meter dari permukaan

tanah. Pada jalur rel kereta api, skywalk memiliki elevasi 5 meter. Sedangkan elevasi jembatan penyeberangan sebesar 6 meter (lihat Gambar 18). Untuk menghubungkan perbedaan elevasi tersebut, didesain kombinasi tangga dan ramp yang dapat dilihat pada **Gambar 19**.



**Gambar 18.** Elevasi Skywalk  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



**Gambar 19.** Tangga Penghubung Skywalk Dengan Jembatan Penyeberangan  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

Penyelesaian fasad *skywalk* menyesuaikan dengan fasad bangunan peninggalan sejarah di sepanjang kawasan dengan langgam arsitektur kolonial. Desain langgam arsitektur tersebut diaplikasikan pada kolom-kolom penopang *skywalk* (lihat **Gambar 20** dan **Gambar 21**)



**Gambar 20.** Fasad Skywalk Simpang  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



**Gambar 21.** Fasad Skywalk Simpang Ngarsopuro

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

Akses vertikal yang menghubungkan jalur pejalan kaki dengan skywalk menggunakan 2 tipikal desain tangga dan ramp. Desain kombinasi tangga dan ramp digunakan sebagai akses utama sementara tangga putar diaplikasikan sekaligus sebagai aspek visual (lihat **Gambar 22.** Kombinasi Tangga Dan Ramp (Tipe A) Tipikal Pada Skywalk



**Gambar 22.** Kombinasi Tangga Dan Ramp (Tipe A) Tipikal Pada Skywalk

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

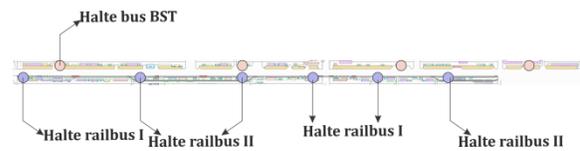


**Gambar 23.** Tangga Putar (Tipe B) Tipikal Pada Skywalk

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

### C. Fasilitas Halte

Bentuk fasilitas halte di dalam kawasan menyesuaikan space yang ada pada titik halte yang direncanakan (lihat **Gambar 24**). Desain halte bus BST memiliki bentuk yang serupa satu sama lain (lihat **Gambar 25**). Desain halte bus BST mengaplikasikan bentuk pola batik ceplok pada aksesoris besinya. Sementara terdapat 2 desain halte railbus yang menyesuaikan tema unit pertokoan (lihat **Gambar 26**). Desain dan fasad halte railbus menggunakan langgam arsitektur kolonial.



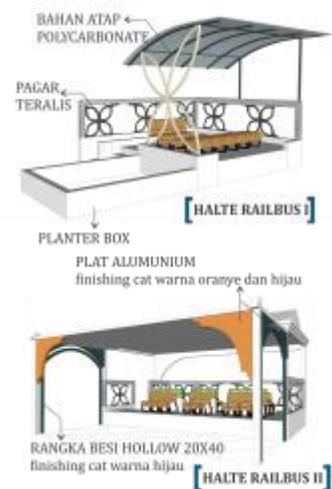
**Gambar 24.** Titik Halte

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



**Gambar 25.** Desain Fasilitas Halte Bus BST

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

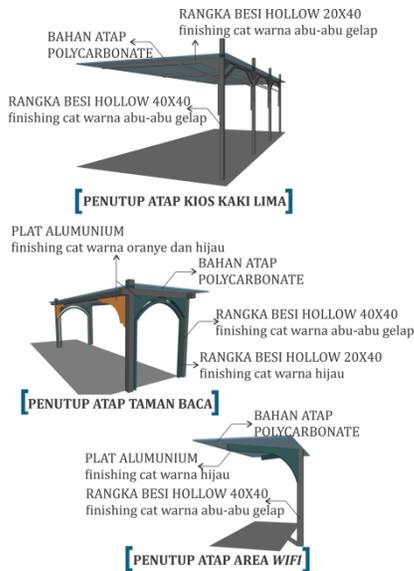


**Gambar 26.** Desain Fasilitas Halte Railbus

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

**D. Penutup Atap**

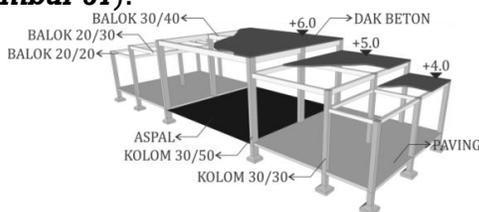
Penutup atap ditambahkan pada ruang yang menjadi tempat orang berlama-lama tinggal. Desain bentuk penutup atap berdasar pada bentuk struktur besi kanopi (lihat **Gambar 27**).



**Gambar 27.** Desain Penutup Atap  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

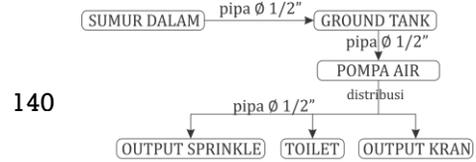
**3.5. Struktur dan Utilitas**

Sistem struktur dan utilitas yang digunakan adalah sistem yang dapat menunjang bentuk serta mendukung fungsi kawasan. Pemilihan struktur mempertimbangkan kesesuaian bentuk dan estetika sistem struktur tersebut terhadap bangunan (lihat **Gambar 28**). Sementara pemilihan utilitas berdasarkan pada fungsi ruang yang ada di dalam kawasan (lihat **Gambar 29** hingga **Gambar 31**).



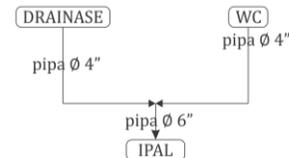
**Gambar 28.** Sistem Struktur Rangka Pada Skywalk

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



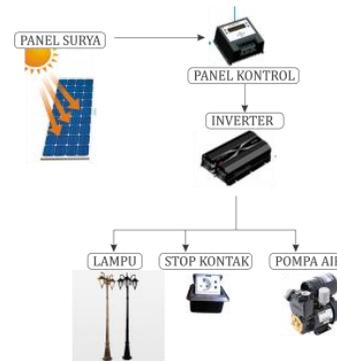
**Gambar 29.** Sistem Sumur Dalam Sebagai Instalasi Air Bersih

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



**Gambar 30.** Sistem IPAL Sebagai Instalasi Air Kotor

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



**Gambar 31.** Sistem Panel Surya Sebagai Instalasi Listrik Kawasan

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

**4. KESIMPULAN**

Penataan dan pengembangan Kawasan Slamet Riyadi segmen Ngapeman hingga Gladak sebagai pedestrian mall mengacu pada metode perancangan sebagai penyelesaian permasalahan. Pokok perancangannya yaitu mendorong penggunaan aktif (active use) kawasan melalui desain meliputi perancangan desain ruang-ruang di dalamnya, akomodasi pencapaian dan sirkulasi kendaraan, serta penyelesaian desain bentuk massa.

Penyediaan ruang sebagai akomodasi aktivitas rutin dan berkala pada segmen dapat menjadi menjadi alternatif wisata masyarakat. Aktivitas konsumsi dan

belanja dalam kawasan dapat menjadi sarana rekreasi setiap harinya. Sedangkan pengadaan aktivitas berkala seperti festival, pameran, teater, dan konser dapat menjadi sarana atraksi masyarakat. Dengan memberi kemudahan akses bagi pengguna dapat memastikan kunjungan ke dalam segmen. Selain itu akomodasi sirkulasi dalam tapak juga dapat memastikan kenyamanan pengguna sehingga mendorong pengunjung untuk berlama-lama dalam kawasan.

Dengan perancangan desain *pedestrian mall*, kualitas kawasan sebagai jalur pejalan kaki meningkat melalui beberapa aplikasi desain yang telah dilakukan. Perancangan *skywalk* dan penataan jalur pejalan kaki dapat memastikan konektivitas jalur sehingga dapat menciptakan kenyamanan serta keamanan dalam berjalan kaki. Penambahan beberapa *street furniture* dan *public art* dapat menjadi aspek penunjang visual sementara adanya jalur pemandu (*guiding block*) menjadi akomodasi bagi semua pengguna.



**Gambar 32.** Jalur Pejalan Kaki Pada Pedestrian Mall  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



**Gambar 33.** Lalu Lintas Kendaraan Dan Trem Dalam Pedestrian Mall  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



**Gambar 34.** Atraksi Palm Water Park Dan Taman Bermain Anak  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



**Gambar 35.** Festival Malam Dalam Kawasan  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



**Gambar 36.** Aktivitas Pameran Seni Pada Skywalk  
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017

## REFERENSI

- Balsas, C. (2016). Japanese shopping arcades, pinpointing vivacity amidst obsolescence. *Town Planning Review*, 87(2), 205–232.  
<https://doi.org/10.3828/tpr.2016.15>
- Bates, K. (2013). Making Pedestrian Malls Work: Key Elements of Successful Pedestrian Malls in the US and Europe. Diambil dari <http://scholarsbank.uoregon.edu/>
- Bednar, M. J. (1989). *Interior Pedestrian Places*. Whitney Library of Design.
- Brambilla, R., & Longo, G. (1977). *For pedestrians only: planning, design, and management of traffic-free zones*. Whitney Library of Design.
- Cohen, L. (1996). From Town Center to Shopping Center: The Reconfiguration of Community Marketplaces in Postwar America. *The American Historical Review*, 101(4), 1050–1081.
- Davies, P. W. (2001). *American agora: Pruneyard v. Robins and the shopping mall in the United States* (Ph.D.). University of California, Berkeley, United States -- California. Diambil dari <http://e-resources.perpusnas.go.id:2071/docview/304683687/abstract/163A3115089F4228PQ/17>
- Djumiko. (2013). FUNGSI CITY WALK JALAN SLAMET RIYADI KOTA SURAKARTA. *Teknik Sipil Dan Arsitektur*, 13(17). Diambil dari <http://ejournal.utp.ac.id/index.php/JTSA/article/view/198>
- Harsono, K., Arsandrie, Y., & Setiawan, W. (2015). IDENTIFIKASI KENYAMANAN PEJALAN KAKI DI CITY WALK JALAN SLAMET RIYADI SURAKARTA. *Sinektika*, 13(1). Diambil dari <http://journals.ums.ac.id/index.php/sinektika/article/view/703>
- Jackson, K. T. (1996). All the World's a Mall: Reflections on the Social and Economic Consequences of the American Shopping Center. *The American Historical Review*, 101(4), 1111–1121.  
<https://doi.org/10.2307/2169636>
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage Books.
- Karsono, D. (2010). PERAN CITY WALK SEBAGAI RUANG TERBUKA PUBLIK DALAM MENDUKUNG KEINDAHAN DAN KENYAMANAN KOTA Studi Kasus City Walk Koridor Jalan Slamet Ruyadi Surakarta. *Teknik Sipil Dan Arsitektur*, 7(11). Diambil dari <http://ejournal.utp.ac.id/index.php/JTSA/article/view/97>
- Pojani, D. (2005). *Downtown Pedestrian Malls Including a Case Study of Santa Monica's Third Street Promenade*. University of Cincinnati. Diambil dari [https://etd.ohiolink.edu/pg\\_10?0::NO:10:P10\\_ACCESSION\\_NUM:ucin1115906708](https://etd.ohiolink.edu/pg_10?0::NO:10:P10_ACCESSION_NUM:ucin1115906708)
- Rubenstein, H. M. (1978). *Central city malls*. Wiley.
- Sarwono, S. (2016, Juni 2). *BATIK WONOGIREN Estetika Berbasis Kearifan Lokal* (s3). Institut Seni Indonesia Surakarta. Diambil dari <http://repository.isi-ska.ac.id/161/>
- Syamsiyah, N. R. (2012). *Konsep Arsitektur Islam "Berkeseimbangan" Dalam Membentuk Kenyamanan Termal Taman Kota Studi Kasus : City Walk Jalan Slamet Riyadi Surakarta*. Universitas Muhammadiyah Surakarta. Diambil dari <http://publikasiilmiah.ums.ac.id:80/handle/11617/3520>