

## Kesesuaian aksesibilitas kawasan wisata budaya Kota Surakarta ditinjau dari jalur pedestrian sebagai NMT

*Suitability the accessibility of Surakarta cultural tourism area based on the pedestrian pathway as NMT*

I Nugraheni<sup>1</sup>, G Yudana<sup>1</sup>, dan E F Rini<sup>2</sup>

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

Corresponding author's email: ranugraa@gmail.com

**Abstrak.** Kota Surakarta sebagai Kota Budaya memiliki beragam destinasi wisata budaya sebagai komponen pengembangan kota. Aksesibilitas merupakan hal pendukung penting yang dipenuhi dengan menyediakan sarana transportasi publik untuk menunjang pergerakan wisatawan. Integrasi transportasi berbasis kendaraan (*motorized transport*, MT) dengan non kendaraan (*non-motorized transport*, NMT), seperti jalur pedestrian sebagai feeder bagi transportasi publik, dibutuhkan untuk menciptakan transportasi yang berkelanjutan. Namun, aksesibilitas pada kawasan wisata budaya Kota Surakarta belum didukung oleh keberadaan jalur pedestrian yang baik. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kesesuaian jalur pedestrian sebagai *non-motorized mode feeder* untuk mendukung aksesibilitas di kawasan wisata budaya Kota Surakarta. Hasil skoring menggunakan skala Guttman menunjukkan bahwa kesesuaian jalur pedestrian sebagai *non-motorized mode feeder* untuk mendukung aksesibilitas di kawasan wisata budaya Kota Surakarta termasuk dalam kategori mendekati tidak sesuai dengan capaian kesesuaiannya sebesar 41,26%. Hanya aspek keamanan yang memiliki capaian lebih dari 50%. Untuk aspek lainnya yaitu aspek konektivitas, kenyamanan, dan kemudahan masih di bawah 50%. Hal ini menunjukkan bahwa masih diperlukan peningkatan jalur pedestrian agar dapat mencapai kondisi yang sesuai pada masing-masing segmen dari segi keamanan, konektivitas, kenyamanan, dan kemudahan.

**Kata Kunci:** *Aksesibilitas; Jalur Pedestrian; Kawasan Wisata Budaya; Non-Motorized Moda Feeder; Transportasi Berkelanjutan*

**Abstract.** Surakarta, the City of Culture, has a variety of cultural tourism destinations as city development potential. Accessibility is an important factor fulfilled by providing public transportation facilities to support the movement of tourists. The integration of vehicle-based transportation (motorized transport, MT) with non-motorized transport (NMT), such as pedestrian paths as feeders for public transportation, is needed to create sustainable transportation. However, accessibility in the cultural tourism area of Surakarta has not been supported by appropriate pedestrian paths. This study aims to determine the propriety of the pedestrian path as a non-motorized mode feeder to support accessibility in the cultural tourism area of Surakarta. The results of the scoring analysis using the Guttman scale show that the propriety of the pedestrian path in supporting the accessibility in the cultural tourism area of Surakarta revealed the achievement of propriety of 41.26%. Only the security aspect has an achievement of more than 50%. For other aspects, namely aspects of connectivity, comfort, and convenience, it is still below 50%. This shows the improvement of pedestrian paths in order to achieve appropriate conditions in each segment in terms of security, connectivity, comfort, and convenience is needed towards better access to cultural tourism area.

*Keywords: Accessibility; Cultural Tourism Area; Non-Motorized Mode Feeder; Pedestrian Pathway; Sustainable Transportation*

## 1. Pendahuluan

Aksesibilitas merupakan salah satu komponen pariwisata seperti yang dikemukakan oleh Cooper et al. dalam Saputri, Kusumastuti, dan Soedwiwahjono [1] bahwa aksesibilitas dapat dikatakan sebagai kemudahan dalam menuju sebuah lokasi yang akan menimbulkan konektivitas antar tempat wisata. Seiring bertambahnya waktu, pengembangan transportasi yang berkelanjutan dimana transportasi berbasis kendaraan (*motorized*) saling terintegrasi dengan transportasi non kendaraan (*non-motorized*) menjadi sebuah kebutuhan. Integrasi kedua moda transportasi tersebut menciptakan keseimbangan antar moda, seperti yang dikemukakan oleh Saliara dalam Purwanto dan Manullang [2].

Aksesibilitas memiliki arti kemudahan suatu lokasi untuk dicapai dari lokasi tertentu menggunakan sistem transportasi [3]. Aksesibilitas adalah semua kemudahan yang diberikan bukan hanya kepada calon wisatawan yang ingin berkunjung, akan tetapi juga kemudahan selama mereka melakukan perjalanan di daerah tujuan wisata [4]. Aksesibilitas pariwisata yaitu sarana prasarana transportasi untuk menunjang aktivitas wisatawan menuju destinasi maupun aktivitas di wilayah destinasi pariwisata [5]. Sehingga, dapat ditarik kesimpulan bahwa aksesibilitas merupakan kemudahan di dalam destinasi pariwisata juga kemudahan dalam menjangkau destinasi pariwisata yang akan menimbulkan suatu konektivitas.

*Non-Motorized Transport (NMT)* merupakan salah satu elemen yang berperan penting dalam mendorong transportasi urban. Peranan NMT dalam sistem transportasi yaitu sebagai elemen yang nyaman, aman, efisien, dan sebagai bentuk pengintegrasian antar moda transportasi. Bentuk NMT yang populer salah satunya adalah jalur pedestrian [6]. Menurut Monteiro dan Campos dalam Purwanto dan Manullang [2], jalur pedestrian merupakan prasarana

pendukung atau *feeder* yang aman serta nyaman bagi pengguna transportasi umum sebagai basis mobilitas berkelanjutan. Keberadaan jalur pedestrian memiliki peran penting dalam mendukung aksesibilitas pada wisata budaya karena dapat menjadi daya tarik bagi pengunjung untuk menikmati arsitektur kota, monumen, dan situs bersejarah. Dengan adanya kekhasan kota, seperti dengan warisan monumental, jalur pedestrian mendorong kegiatan di luar ruangan seperti berjalan-jalan. Hal tersebut merupakan salah satu strategi pembangunan kota berkelanjutan yang berperan dalam menarik wisatawan [7].

Untuk menciptakan jalur pedestrian yang baik terdapat beberapa kriteria jalur pedestrian seperti yang dikemukakan oleh Anggriani dalam Visty dan Triana [8] bahwa terdapat beberapa elemen jalur pedestrian yang harus ada, yaitu kenyamanan dan keamanan. Kenyamanan pada jalur pedestrian dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu: (a) Sirkulasi, berupa kejelasan sirkulasi dan penggunaan fungsi sirkulasi sesuai dengan peruntukannya. (b) Gaya alam dan iklim, curah hujan dan radiasi matahari pada siang dapat menyebabkan kenyamanan berkurang. (c) Kebersihan, berupa ketersediaan bak sampah dan jalur pedestrian yang bersih. (d) Keindahan, berupa kenyamanan wisatawan secara batin dan panca indra. Sementara itu, elemen pendukung keamanan antara lain: (a) Desain jalan yang aman dan nyaman. (b) Ketersediaan *barrier* baik berupa pohon maupun pot bunga. (c) Perencanaan kawasan menyatu dengan elemen sekitar. (d) Jalur pedestrian dibuat dengan antisipasi dan perhitungan faktor alam sehingga aktivitas orang tidak terganggu.

Untuk kawasan wisata budaya, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki [9] menyebutkan bahwa jalur pedestrian memiliki fasilitas sebagai berikut: (a) Fasilitas pelengkap, berupa jalur hijau, lampu, tempat duduk, pagar, tempat sampah, *signage*, *shelter*/peneduh, dan telepon umum. (b) Fasilitas penyeberangan, berupa penyeberangan tak sebidang dan sebidang. (c) Fasilitas pejalan kaki berkebutuhan khusus, berupa leretan/*ramp* dan marka pejalan kaki berkebutuhan khusus.

Sebagai Kota Budaya, Kota Surakarta memiliki banyak destinasi wisata budaya terutama pada Kawasan BWP I yang berada di pusat kota sebagai kawasan wisata budaya yang lestari dan memadukan sejarah kuno, kini dan nanti [10]. Namun, pada kawasan ini, transportasi berbasis kendaraan (*motorized*) dengan transportasi berbasis non motor (*non-motorized*) masih belum terintegrasi. Hal ini ditunjukkan dengan tidak ada integrasi jalur pedestrian dengan BST maupun bus pariwisata dalam mengakses daerah tujuan wisata budaya. Jalur pedestrian yang seharusnya layak dan ramah bagi pejalan kaki [9], di beberapa objek wisata budaya di Kota Surakarta memiliki kondisi yang buruk seperti rusaknya trotoar, terdapat alih fungsi jalur pedestrian menjadi lahan parkir dan digunakan sebagai tempat berjualan oleh pedagang kaki lima [11].

Tidak terintegrasinya antar moda transportasi tersebut menambah permasalahan di Kota Surakarta selain jumlah pengguna kendaraan pribadi yang semakin meningkat sehingga terjadi kemacetan. Jika aksesibilitas berkaitan dengan kenyamanan dan kemudahan seseorang untuk mencapai suatu lokasi dari sistem transportasi yang disediakan [12], maka

fakta di atas menegaskan belum optimalnya kondisi jalur pedestrian di kawasan wisata budaya Kota Surakarta dalam mendukung aksesibilitas. Maka, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kesesuaian jalur pedestrian sebagai *non-motorized transport feeder* untuk mendukung aksesibilitas di kawasan wisata budaya.

## 2. Metode

Pendekatan yang digunakan pada penelitian ini yaitu pendekatan deduktif-kuantitatif dengan menguji teori untuk menarik kesimpulan dari fakta lapangan yang ada. Pengumpulan data dengan survei data primer menggunakan metode observasi lapangan dan kuesioner. Sementara itu, survei data sekunder dilakukan dengan metode survey instansi dan studi literatur. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini tercantum pada Tabel 1. Lebih lanjut, implementasi sub variabel penelitian dapat ditinjau pada Tabel 2.

Sampel kuesioner yang digunakan yaitu wisatawan yang berjalan kaki pada jalur pedestrian di kawasan wisata budaya Kota Surakarta. Perhitungan sampel pada penelitian ini menggunakan rumus Wibisono. Rumus ini digunakan apabila teknik pengambilan sampel jika populasinya tidak diketahui [13].

$$n = \left( \frac{Z_{\alpha/2} \times \sigma}{e} \right)^2$$

Keterangan

n = Jumlah sampel

Z = Nilai tabel z

$\sigma$  = Standar deviasi populasi, ditentukan 0,25

e = Tingkat kesalahan

**Tabel 1.** Variabel penelitian [1,3–5,8,9,14–17].

Variabel	Sub-Variabel	Definisi Operasional
Keamanan	– Jalur pedestrian yang terpisah dari jalur kendaraan	Jalur pedestrian yang terpisah dari jalur lalu lintas
	– <i>Barrier</i>	<i>Barrier</i> yang dapat membatasi jalur pedestrian dengan jalur lalu lintas
	– Penerangan pada malam hari	Jalur pedestrian terang pada malam hari
	– Fasilitas penyeberangan	Sebidang ( <i>zebra cross</i> dan <i>pelican</i> ), non sebidang (jembatan penyeberangan)
Konektivitas	– Jalur pedestrian menerus	Memiliki keterhubungan antara jalur satu dengan lainnya
	– Jalur pedestrian terkoneksi dengan moda transportasi	Transportasi umum kota (BST)
	– Antar Daya Tarik Wisata (DTW) budaya terkoneksi oleh jalur pedestrian	Antar DTW budaya saling dihubungkan oleh jalur pedestrian

Variabel	Sub-Variabel	Definisi Operasional
Kenyamanan	– Penggunaan fungsi sirkulasi	Tidak terdapat penghalang (pohon/tiang listrik), bebas dari pedagang kaki lima dan parkir liar
	– Kenyamanan terhadap cuaca	Cuaca saat terik matahari maupun hujan
	– Kenyamanan terhadap menikmati keindahan	Pengunjung nyaman dalam melakukan <i>sightseeing</i> dan menikmati keindahan
	– Jarak halte ke DTW Budaya	Jarak halte ke DTW Budaya $\leq 400$ meter
	– Fasilitas <i>shelter</i> /peneduh	Fasilitas yang mampu melindungi dari radiasi matahari dan hujan
	– Fasilitas bagi penyandang disabilitas	<i>Guiding block, ramp, dan handrail</i>
	– Fasilitas tempat duduk	Fasilitas tempat duduk di jalur pedestrian
Kemudahan	– Ketersediaan tempat sampah dan bebas sampah	Jalur pedestrian bebas dari sampah yang berserakan dan tersedia tempat sampah
	– Fasilitas petunjuk arah dan peta wisata budaya	<i>Signage</i> yang menunjukkan objek wisata budaya (peta/petunjuk arah)

Dengan menggunakan margin error 5% dan *confident level* 95%, maka  $Z_{\alpha/2}$  memiliki nilai 1,96.

$$n = \left( \frac{1,96 \times 0,25}{0,05} \right)^2$$

$$n = 96,04$$

$$n = \frac{\text{Jumlah sampel keseluruhan}}{\text{Jumlah jalan yang diteliti}}$$

$$n = 96,04/20 = 4,8 \text{ dibulatkan menjadi 5 sampel (minimum)}$$

**Tabel 2.** Variabel penelitian.

Sub Variabel Yang Diuji Saat Siang Hari	Sub Variabel Yang Diuji Saat Malam Hari
Kenyamanan terhadap cuaca yang ada	Kenyamanan terhadap cuaca yang ada
Kenyamanan terhadap menikmati keindahan	Kenyamanan terhadap menikmati keindahan
Fasilitas peneduh	Fasilitas peneduh
	Penerangan pada malam hari

Berdasarkan perhitungan di atas, sampel yang digunakan minimum 5 orang pada tiap jalur pedestrian. Namun, karena pada penelitian ini sampel digunakan untuk dua situasi maka sampel dibulatkan menjadi 6 sampel pada tiap jalur pedestrian dengan 3 sampel saat siang hari dan 3 sampel saat malam hari. Penilaian sub variabel dalam satu segmen terdapat 2 mekanisme. Penilaian dengan cakupan setiap jalur pedestrian dalam satu segmen dan cakupan setiap DTW budaya dalam satu segmen. Untuk penilaian setiap jalur pedestrian dalam satu segmen diuji pada setiap jalur pedestrian yang ada. Sedangkan penilaian dengan

cakupan destinasi wisata dalam satu segmen diuji pada setiap destinasi wisata budaya di dalam satu segmen.

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian yaitu teknik analisis skoring/pembobotan. Analisis skoring dilakukan dengan menghitung nilai yang didapatkan dari masing-masing sub variabel yang diuji pada kondisi eksisting. Pemberian skor menggunakan skala Guttman, dimana hanya ada dua jawaban yaitu “sesuai” dan “tidak sesuai”. Dengan kata lain, dalam skala ini jawaban tegas dalam permasalahan yang ada [18]. Untuk mengukur kesesuaian, dilakukan dengan menjumlahkan dan mempersentasekan hasil skoring pada masing-masing segmen dan secara satu kesatuan kawasan wisata budaya yang kemudian diklasifikasikan kesesuaiannya. Pengukuran kesesuaiannya secara sistematis yaitu  $0 \leq X \leq 1$ , yang berarti dikatakan sesuai apabila mendapatkan nilai 1 dan tidak sesuai jika nilai 0. Interpretasi dapat dilakukan dengan mengubah menjadi persentase dengan mengalikan 100% [19].

$$\text{Skor} = \frac{\text{skor yang diperoleh}}{\text{total skor ideal (skor maksimum)}} \times 100\%$$

**Tabel 3.** Klasifikasi kesesuaian [19].

Persentase skor	Interpretasi
0%	Tidak sesuai
1% - 49%	Mendekati tidak sesuai
50%	Mendekati sesuai dan tidak sesuai
51%-99%	Mendekati Sesuai
100%	Sesuai

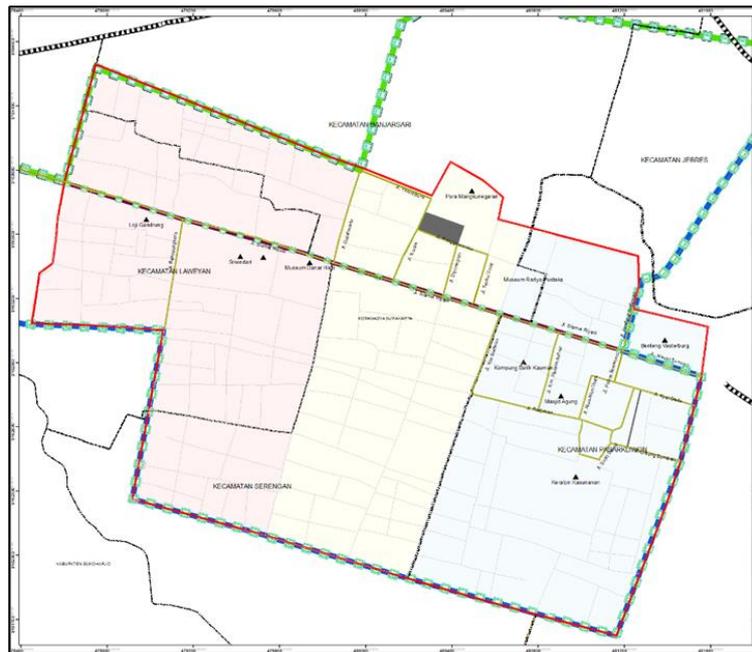
### 3. Hasil penelitian dan pembahasan

Kawasan wisata budaya Kota Surakarta yang terbagi menjadi 3 segmen. Segmen 1 adalah kawasan Gendengan-Ngapeman, segmen 2 adalah kawasan Ngapeman-Yos Sudarso, serta segmen 3 adalah kawasan Yos Sudarso-Gladag, dengan batas deliniasi menggunakan trayek transportasi umum BST dengan pertimbangan jalur pedestrian sebagai *non-motorized mode feeder* merupakan bentuk dari transportasi yang berkelanjutan dalam keseimbangan antar moda dengan transportasi massal.

Pada masing-masing segmen memiliki jumlah dan potensi DTW budaya yang berbeda-beda. Pada segmen 1 terdapat 4 DTW budaya, antara lain: (a) Loji Gandrung, (b) Museum Radya Pustaka, (c) Sriwedari, dan (d) Museum Danar Hadi. Pada segmen 2 hanya terdapat satu DTW budaya yaitu Pura Mangkunegaran. Sedangkan pada DTW 3 terdapat empat DTW budaya, diantaranya: (a) Benteng Vastenburg, (b) Keraton Kasunanan, (c) Masjid Agung Surakarta, dan (d) Kampung Batik Kauman.

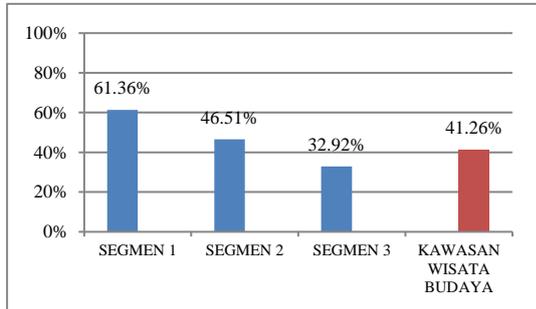
Jalur pedestrian yang diteliti pada segmen 1 berjumlah tiga, yaitu jalur pedestrian pada: (a) Jalan Slamet Riyadi, (b) Jalan Bhayangkara, dan (c) Jalan Gajah Mada. Pada segmen 2 terdapat enam jalur pedestrian yang diteliti, yaitu: (a) Jalan Slamet Riyadi, (b) Jalan Teuku Umar, (c)

Jalan Diponegoro, (d) Jalan Kartini, (e) Jalan Ronggowarsito, dan (f) Jalan Yosodipuro. Sedangkan pada segmen 3 terdapat sebelas jalur pedestrian yang diteliti, yaitu jalur pedestrian pada: (a) Jalan Jenderal Sudirman, (b) Jalan Mayor Sunaryo, (c) Jalan Slamet Riyadi, (d) Jalan Pakoe Boewono, (e) Jalan Kyai Gede, (f) Jalan Alun-Alun Utara, (g) Jalan Supit Urang, (h) Jalan Radjiman, (i) Jalan K.H. Hasyim Ashari, (j) Jalan Yos Sudarso, dan (k) Jalan Untung Suropati. Gambar 1 menunjukkan peta deliniasi kawasan penelitian pada ketiga segmen tersebut.

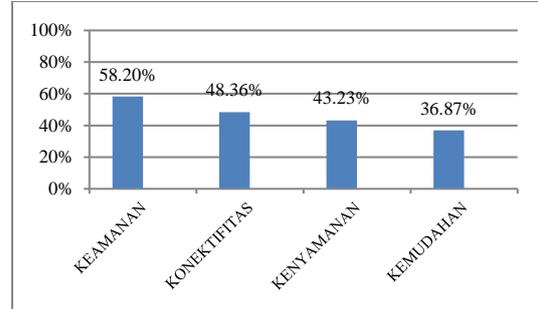


**Gambar 1.** Peta deliniasi kawasan penelitian.

Setelah dilakukan pengujian variabel pada kawasan wisata budaya Kota Surakarta, kondisi jalur pedestrian sebagai *non-motorized mode feeder* untuk mendukung aksesibilitas di kawasan wisata budaya memiliki capaian kesesuaian sebesar 41,26% yang tergolong mendekati tidak sesuai. Keadaan tersebut didapatkan dari hasil penilaian variabel pada masing-masing segmen dimana pada segmen 1 capaian kesesuaiannya sebesar 61,36% yang termasuk mendekati sesuai, pada segmen 2 kondisi kesesuaiannya sebesar 46,51% yang tergolong mendekati tidak sesuai, sedangkan pada segmen 3 memiliki kondisi kesesuaian yang paling kecil yaitu sebesar 32,92% yang juga tergolong mendekati tidak sesuai. Grafik kesesuaian pada tiap segmen dapat dilihat pada Gambar 2 dan Gambar 3 berikut.



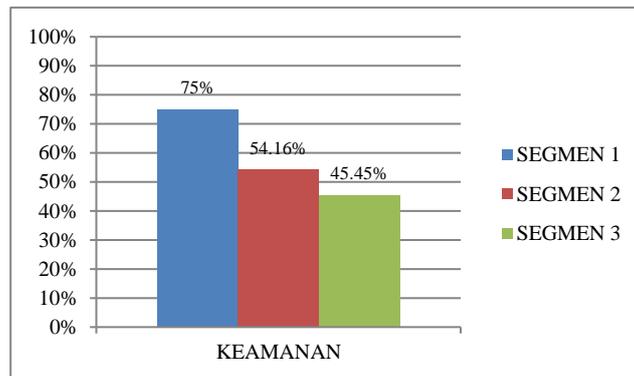
**Gambar 2.** Grafik persentase kesesuaian tiap segmen.



**Gambar 3.** Grafik persentase kesesuaian variabel di kawasan wisata budaya.

### 3.1. Aspek keamanan

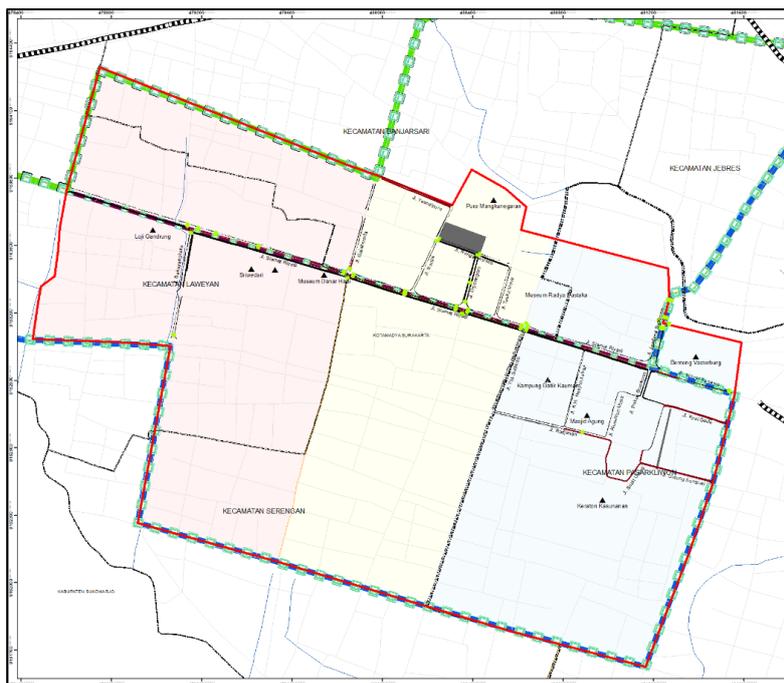
Segmen 1 memiliki kondisi keamanan yang paling unggul daripada segmen lainnya dengan persentase skor sebesar 75%. Sedangkan pada segmen 2, kondisi keamanannya mencapai 54,16%. Pada segmen 3, fasilitas pelengkap untuk menunjang keamanan memiliki kesesuaian yang paling rendah yaitu dengan persentase skor sebesar 45,45%. *Barrier* yang seharusnya berfungsi memberikan keamanan jalur pedestrian [8], tidak ditemukan pada setiap jalur wisata. Keberadaan fasilitas tersebut tidak diimbangi dengan fungsi yang baik karena terdapat beberapa *barrier* yang tidak mampu membatasi jalur pedestrian dari jalur kendaraan. Kondisi ini membuat wisatawan tak terhindarkan dari ancaman kecelakaan lalu lintas pada Jalan Slamet Riyadi cukup ramai dan padat. Gambar 4 menunjukkan hasil persentase keamanan masing-masing segmen.



**Gambar 4.** Grafik persentase keamanan pada masing-masing segmen.

Keberadaan DTW budaya di segmen 3 dekat dengan pusat perdagangan sandang (BTC, PGS, dan Pasar Klewer) membuat aktivitas kendaraan bermotor cukup padat. Keberadaan fasilitas penyeberangan yang hanya pada beberapa jalan pun membuat keamanan jalur pedestrian belum optimal. Jalur pedestrian yang ada di kawasan wisata budaya sudah dilengkapi dengan lampu jalan. Namun, sebagian besar keberadaannya dinilai belum mampu menerangi jalur pedestrian oleh wisatawan, ditunjukkan dengan kondisi yang gelap pada malam hari. Kondisi

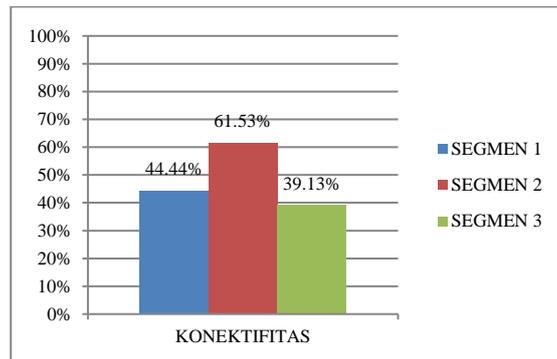
ini membuat keamanan tidak optimal karena tingginya risiko terhadap kejahatan ketika wisatawan berjalan di jalur pedestrian saat mengunjungi DTW budaya pada malam hari. Padahal di kawasan wisata budaya terdapat beberapa objek wisata yang memiliki jam operasional hingga malam hari di seperti Benteng Vastenburg, Pura Mangkunegaran, Sriwedari, juga terdapat *event* mingguan maupun tahunan yang diselenggarakan pada DTW budaya tersebut sehingga menjadi daya tarik tersendiri bagi wisatawan. Gambar 5 menunjukkan kondisi keamanan di kawasan penelitian.



**Gambar 5.** Peta kondisi keamanan di kawasan penelitian.

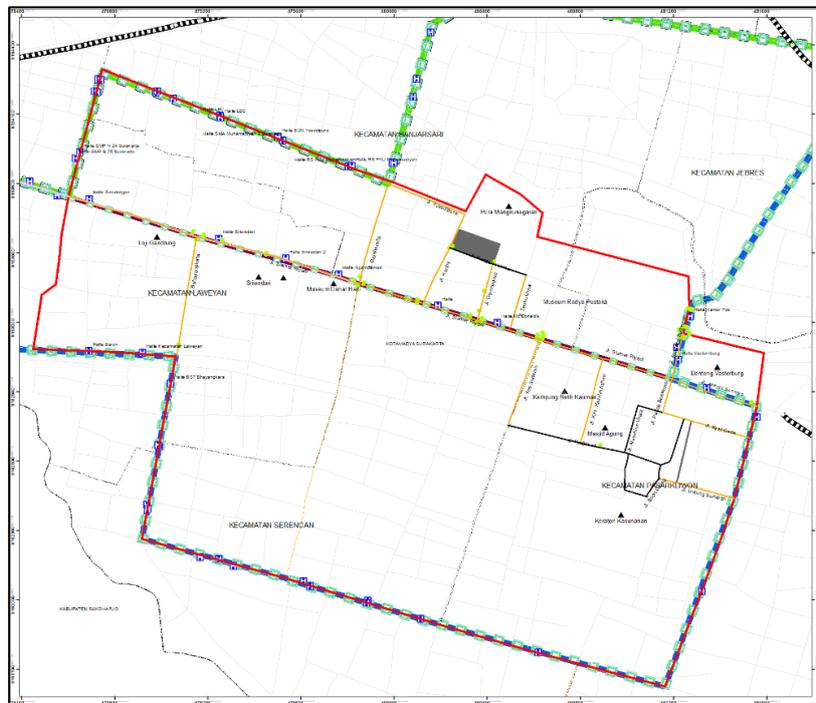
### 3.2. Aspek konektivitas

Kondisi konektivitas di kawasan wisata budaya Kota Surakarta belum sepenuhnya optimal. Capaian skor pada segmen 2 sebesar 61,53% dimana kondisi konektivitasnya lebih unggul daripada segmen 1 yaitu sebesar 44,44% dan pada segmen 3 sebesar 39,13% (lihat Gambar 6). Kawasan wisata budaya memiliki beberapa DTW budaya yang tersebar pada tiga segmen akan tetapi kondisinya hampir tidak terkoneksi satu sama lain. Dalam mendukung aksesibilitas wisata, beberapa jalur pedestrian sudah terkoneksi oleh transportasi umum seperti BST dan bus pariwisata. Namun, antar DTW budaya yang ada belum saling terkoneksi dengan baik. Menurut Pradana, Ernawati, dan Martiningrum [20] jalur pedestrian seharusnya menerus yaitu jalur yang saling terhubung dan memiliki keterhubungan antara jalur satu dengan lainnya.



**Gambar 6.** Grafik persentase konektivitas pada masing-masing segmen.

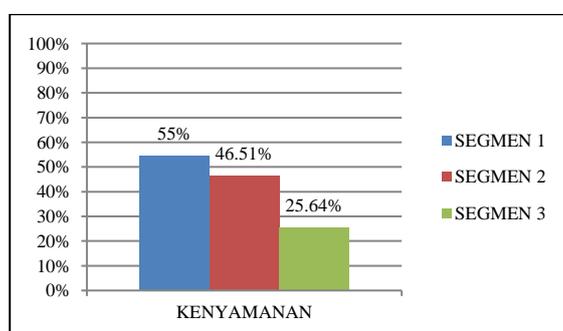
Kawasan wisata budaya tidak memiliki konektivitas yang baik karena jalur pedestrian yang ada tidak menerus. Hal ini disebabkan adanya jalur pedestrian yang rusak, fasilitas penyeberangan yang masih minim, dan ketersediaan jalur pedestrian yang tidak lengkap sehingga antar DTW budaya tidak terkoneksi oleh jalur pedestrian serta keterhubungan antar jalur pedestrian tidak menerus. Kondisi ini membuat DTW budaya di kawasan wisata budaya tidak optimal karena aksesibilitas yang kurang baik membuat pencapaian dari DTW budaya ke DTW budaya lainnya tidak saling terkoneksi dengan baik, sehingga pergerakan wisatawan yang memiliki kecenderungan untuk mengunjungi DTW budaya lintas segmen menjadi terganggu. Peta konektivitas kawasan penelitian dapat ditinjau pada Gambar 5.



**Gambar 5.** Peta konektivitas jalur pedestrian dengan moda transportasi.

### 3.3. Aspek kenyamanan

Kesesuaian kenyamanan pada segmen 1 sebesar 54,54% dan lebih unggul daripada segmen lainnya dengan capaian pada segmen 2 sebesar 46,51% serta pada segmen 3 hanya sebesar 25,64% (lihat Gambar 6). Jalur pedestrian di kawasan wisata budaya memiliki kondisi yang mendekati tidak nyaman dalam menunjang aksesibilitas wisata. Hal ini dikarenakan fasilitas penunjang kenyamanan di kawasan wisata budaya belum tersedia dan tersebar secara merata pada jalur pedestrian. Menurut Untermann [16], aspek kenyamanan memiliki peran yang penting karena memiliki pengaruh yang signifikan terhadap lamanya seseorang dalam berwisata. Pada kawasan wisata budaya Kota Surakarta yang memiliki kondisi kenyamanan yang tidak optimal, membuat wisatawan tidak nyaman dalam melakukan sightseeing pada beberapa jalur pedestrian.



**Gambar 6.** Grafik persentase kenyamanan pada masing-masing segmen.

Jarak yang kurang sesuai dari halte menuju DTW budaya juga masih didapatkan pada beberapa DTW budaya seperti Keraton Kasunanan dan Masjid Agung. Dalam pengembangan kawasan khusus (wisata) sebaiknya terdapat tempat pemberhentian transportasi umum/halte berjarak 400 meter [9]. Namun, pada kedua DTW budaya tersebut jarak dari halte ke DTW budaya lebih dari 400 meter sehingga membuat wisatawan berjalan cukup jauh dan melebihi batas kenyamanan seseorang dalam berjalan kaki. Kondisi tersebut juga tidak didukung oleh keberadaan fasilitas penunjang yang optimal seperti peneduh, fasilitas disabilitas, tempat duduk, dan ketersediaan tempat sampah.

Kenyamanan wisatawan juga berkurang diakibatkan penggunaan fungsi sirkulasi yang tidak sesuai. Kenyamanan yang tidak optimal juga dikarenakan jalur pedestrian memiliki kondisi yang berpenghalang baik oleh penempatan tiang listrik yang tidak sesuai maupun pepohonan yang berada di tengah jalur pedestrian seperti di Jalan Gajahmada. Sirkulasi jalur pedestrian yang seharusnya digunakan untuk berjalan kaki, di kawasan wisata budaya masih terdapat PKL dan parkir ilegal sehingga mengganggu wisatawan karena tidak leluasa dalam melakukan pergerakan di jalur pedestrian terlebih di Jalan Diponegoro dan Jalan Ronggowarsito saat weekend terdapat aktivitas di MTA yang membuat jalur pedestrian dipenuhi oleh pedagang dan parkir ilegal. Dokumentasi hambatan pada sirkulasi jalur pedestrian dapat ditinjau pada Gambar 9-12.



**Gambar 9.** Parkir ilegal jalur pedestrian di Jalan Bhayangkara.



**Gambar 10.** Parkir ilegal jalur pedestrian di Jalan Diponegoro.



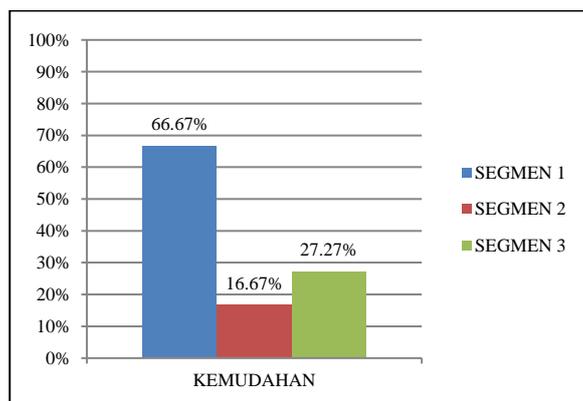
**Gambar 11.** Parkir ilegal jalur pedestrian di Jalan K.H Hasyim Ashari.



**Gambar 12.** PKL pada jalur pedestrian di Jalan Radjiman.

#### 3.4. Aspek kemudahan

Seperti yang dikemukakan oleh Sunaryo dalam Nawangsari, Muryani, dan Utomowati [17], faktor yang penting yang menunjang kemudahan di dalam wisata adalah adanya denah perjalanan wisata. Secara keseluruhan pada kawasan wisata budaya Kota Surakarta tergolong mendekati tidak mudah dalam mendukung aksesibilitas wisata. Hal ini dikarenakan peta wisata budaya dan petunjuk arah masih minim. Ketersediaan fasilitas petunjuk arah hanya terdapat pada beberapa jalur pedestrian diantaranya Jalan Gajahmada, Jalan Slamet Riyadi, Jalan Pakoe Boewono, Jalan Mayor Sunaryo, dan Jalan Jenderal Sudirman. Dibandingkan jumlah jalur pedestrian yang cukup banyak di kawasan wisata budaya, keberadaan fasilitas tersebut belum mampu memudahkan wisatawan dalam mengunjungi antar DTW budaya lainnya. Pasalnya, wisatawan akan susah mengetahui letak/keberadaan DTW budaya lainnya. Hal ini membuat wisatawan yang ingin mengunjungi DTW budaya lainnya cukup sulit karena tidak tersedia informasi/petunjuk yang merata pada jalur pedestrian. Gambar 13 menunjukkan hasil kemudahan pada masing-masing segmen di kawasan penelitian.



**Gambar 13.** Grafik persentase kemudahan pada masing-masing segmen.

#### 4. Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat ditarik dari penelitian ini bahwa kesesuaian jalur pedestrian dalam mendukung aksesibilitas di kawasan wisata budaya Kota Surakarta dalam kategori mendekati tidak sesuai. Jalur pedestrian sebagai *feeder* bagi transportasi umum dari sisi keamanannya masih belum optimal karena ketersediaannya yang belum lengkap serta fasilitas penunjang yang tidak berfungsi dengan baik.

Masing-masing aspek memiliki peran penting dan saling terkait dalam menciptakan aksesibilitas yang optimal. Jalur pedestrian yang tidak lengkap tidak hanya membuat keamanan wisatawan berkurang, namun juga berdampak pada tidak terciptanya konektivitas di kawasan wisata budaya yang baik. Sehingga, pergerakan wisatawan terganggu dan kondisi tersebut juga membuat kenyamanan dalam berwisata di kawasan wisata budaya Kota Surakarta berkurang. Tidak optimalnya ketiga aspek tersebut dalam mendukung pergerakan wisatawan, juga tidak ditunjang oleh ketersediaan fasilitas yang tidak merata di jalur pedestrian seperti petunjuk arah maupun peta wisata budaya sehingga tidak dapat memberikan kemudahan bagi wisatawan. Oleh karena itu, aksesibilitas wisata di kawasan wisata budaya Kota Surakarta belum optimal karena keempat aspek tersebut tidak saling mendukung dalam menciptakan jalur pedestrian yang sesuai.

Sebagai Kota Budaya dengan sektor pariwisata sebagai salah satu unggulan kota, jalur pedestrian memiliki peranan dalam mendukung aksesibilitas di kawasan wisata budaya dan menciptakan transportasi yang berkelanjutan. Maka dari itu, perlu adanya peningkatan jalur pedestrian agar dapat mencapai kondisi yang maksimal pada masing-masing segmen dari segi keamanan, konektivitas, kenyamanan, dan kemudahan. Penelitian lanjutan yang dapat dilakukan untuk melengkapi temuan ini adalah komparasi kawasan wisata budaya Kota Surakarta dengan Kota Budaya lainnya dari segi aksesibilitas untuk menjadi referensi bagi pengembangan wisata budaya di Kota Surakarta.

## Referensi

- [1] Saputri SN, Kusumastuti, Soedwihajono. Kesiapan Atraksi dalam Pengembangan Pariwisata Budaya di Koridor Slamet Riyadi, Kota Surakarta. *Reg J Pembang Wil Dan Perenc Partisipatif* 2018;13:169–81. <https://doi.org/10.20961/region.v13i2.21546>.
- [2] Purwanto E, Manullang OR. Evaluasi Trotoar Sebagai Feeder Non Motorized Untuk Mendukung Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Semarang. *J Pembang Wil Dan Kota* 2018;14:17–27. <https://doi.org/pwk.v14i1.17336>.
- [3] Muta'ali L. Teknik Analisis Regional Untuk Perencanaan Wilayah, Tata Ruang dan Lingkungan. Yogyakarta: Badan Penerbit Fakultas Geografi UGM; 2015.
- [4] Yoeti OA. Perencanaan dan Pengembangan Pariwisata. Jakarta: Pradnya Paramita; 2008.
- [5] Republik Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Menurut Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2025 2011.
- [6] Institute Transportation and Development Policy. Non-Motorized Transport (NMT). ITDP Indones 2016. <https://itdp-indonesia.org/2016/01/non-motorized-transport-nmt/> (accessed June 19, 2022).
- [7] Boivin M, Tanguay GA. Analysis of The Determinants of Urban Tourism Attractiveness: The case of Québec City and Bordeaux. *J Destin Mark Manag* 2019;11:67–79. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2018.11.002>.
- [8] Visty S, Eriawan T, Triana E. Kualitas Pelayanan Pemanfaatan Jalur Pejalan Kaki di Koridor Bundo Kandang dan Gereja Kota Padang. *Abstr Undergrad Res Fac Civ Plan Eng Bung Hatta Univ* 2019;1.
- [9] Kementerian Pekerjaan Umum. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki 2014.
- [10] Pemerintah Kota Surakarta. Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kawasan I Kota Surakarta Kota Surakarta 2012.
- [11] Harsono K, Arsandrie Y, Setiawan W. Identifikasi Kenyamanan Pejalan Kaki di City Walk Jalan Slamet Riyadi Surakarta. *Sinektika J Arsit* 2013;13:33–42. <https://doi.org/10.23917/sinektika.v13i1.703>.
- [12] Azizah I. Aksesibilitas sebagai Kebutuhan Kenyamanan Wisatawan. *Kompasiana* 2017. <https://www.kompasiana.com/azizah110596/5a30785df133446fd5643f22/aksesibilitas-sebagai-kebutuhan-kenyamanan-wisatawan> (accessed June 19, 2022).
- [13] Riduwan, Kuncoro EA. Cara Menggunakan dan Memakai Analisis Jalur (Path Analysis). Bandung: Alfabeta; 2013.
- [14] Jacobs AB. *Great Streets*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press; 1995.
- [15] Kiswari MDN, Susanti BT. Kajian Kinerja Fasilitas Pedestrian Pada Area Pasar Semawis. *Simp. Nas. RAPI XIII-2014 FT UMS, Surakarta: Publikasi Ilmiah UMS; 2014, p. A-52-A-65*.
- [16] Untermann RK. *Accommodating the Pedestrian*. New York: Van Nostrand Reinhold Company; 1984.
- [17] Nawangsari D, Muryani C, Utomowati R. Pengembangan Wisata Pantai Desa Watu Karung Dan Desa Sendang Kabupaten Pacitan. *J GeoEco* 2018;4:31–40. <https://doi.org/10.20961/ge.v4i1.19172>.

- [18] Sinambela LP. Metodologi Penelitian Kuantitatif: Teoretik dan Praktik. Yogyakarta: Graha Ilmu; 2014.
- [19] Iskani. Skala Guttman Secara Tradisional (Cross Sectional) 2014.
- [20] Pradana AH, Ernawati J, Martiningrum I. Walkability Jalur Pedestrian by Design di Area Kampus Universitas Brawijaya Malang. J Mhs Jur Arsit Univesitas Brawijaya 2017;5.