Konsep livabilitas sebagai dasar optimalisasi ruang publik

Studi kasus: Solo City Walk, Jalan Slamet Riyadi, Surakarta

P. Grady Prabasmara [a, 1*], T. Yoyok Wahyu Subroto [b], M. Sani Rochyansyah [b]

a Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Widya Mataram Yogyakarta
b Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada
1 email penulis pertama : padmana.grady@gmail.com

Informasi artikel
Sejarah artikel:
Diterima
Revisi
Dipublikasikan

Kata kunci:
Ruang jalan
Ruang public
Livabilitas
Evaluasi
Persebaran aktivitas
Urban design

ABSTRAK

Ruang publik yang terbentuk dari ruang jalan di kota berfungsi sebagai tempat untuk bertemu, berkumpul, dan berinteraksi satu sama lain untuk keperluan agama, perdagangan, dan pemerintahan untuk berbagi aspirasi kepada masyarakat. Selain fungsi tradisionalnya sebagai titik pertemuan, ruang publik juga mencerminkan identitas kota. Dengan demikian, banyak kota menggunakan ruang publik sebagai simbol atas interaksi sosial yang terjadi. Terletak di koridor Jalan Slamet Riyadi Surakarta, jalur pejalan kaki Solo City Walk dianggap mewakili karakter lingkungan ruang publik yang hidup. Optimalnya Solo City Walk sebagai ruang publik berkaitan dengan kehidupan yang ada di jalur pejalan kaki. Makalah ini bertujuan untuk mengevaluasi konsep yang diterapkan di Solo City Walk sebagai proyek yang dirancang untuk menciptakan ruang publik yang optimal. Proyek ini menggunakan konsep mengajak warga untuk pergi keluar dan melakukan aktivitas mereka di ruang publik. Penelitian ini menggunakan metode observasi lapangan dengan memetakan penumpukan pengguna dan kegiatan yang dilakukan di jalur pejalan kaki Solo City Walk. Pemetaan ini menunjukkan beberapa titik memiliki tingkat aktivitas tinggi atau rendah. Hasil penelitian memberikan evaluasi terhadap persebaran livabilitas yang ada di Solo City Walk. Bagian memiliki livabilitas yang tinggi menunjukkan banyaknya pengguna yang terkonsentrasi, berbagai aktivitas dan fungsi yang menarik. Dengan demikian, penggal atau bagian tersebut akan digunakan sebagai pedoman dalam mengoptimalkan bagian lain yang dianggap kurang hidup.

Key word:
Space way
Public space
Livability
Evaluation
Distribution of activities
Urban design

ABSTRACT

Public spaces that are formed from road spaces in the city function as a place to meet, gather, and interact with one another for the purposes of religion, commerce, and government to share aspirations to the community. In addition to its traditional function as a meeting point, public spaces also reflect the city's identity. As such, many cities use public space as a symbol of the social interactions that occur. Located in the corridor of Jalan Slamet Riyadi Surakarta, the Solo City Walk pedestrian path is considered to represent the character of a vibrant public space environment. The optimal Solo City Walk as a public space is related to life on the pedestrian path. This paper aims to evaluate the concepts applied in Solo City Walk as a project designed to create optimal public space. This project uses the concept of inviting residents to go out and do their activities in public spaces. This study uses a field observation method by mapping user buildup and activities carried out in the Solo City Walk pedestrian path. This mapping shows that several points have high or low levels of activity. The results of the study provide an evaluation of the distribution of livability in the Solo City Walk. Section has a high livability shows the number of users who are concentrated, a variety of interesting activities and functions. Thus, the behead or part will be used as a guide in optimizing other parts that are considered less alive

Copyright © 2019 Universitas Widya Mataram Yogyakarta. All Right Reserved

Pendahuluan

Kota merupakan wadah utama aktivitas manusia dalam tatanan aspek fisik antar ruang dan massa. Kota merupakan tempat yang mampu menggambarkan keaktifan, keberagaman dan kompleksitas

melalui ruang - ruang dan aktivitas didalamnya. Kota perlu penanganan perencanaan secara komprehensif untuk memahami segala hubungan antara komponen-komponen dalam kota. Kehidupan fungsi ruang bagi kehidupan kota menjadi tujuan utama untuk pemenuhan ketersediaan ruang kota yang optimal.

Kota yang baik adalah kota yang mampu memberikan pengalaman ruang yang kaya stimulasi pada seluruh indera manusia. Menurut Jane Jacobs (1961), kota-kota yang hidup dan berkembang dengan baik dilihat dari nilai-nilai kehidupan perkotaannya. Ruang berinteraksi sosial masyarakat urban justru sering kali mengambil tempat- tepat umum seperti di koridor jalan kota. Koridor tersebut menjadi ruang publik masyarakat setempat. Dalam buku 'Great Streets', Allan B Jacobs (1993) menjelaskan ruang publik berupa jalan yang di klasifikasikan sebagai 'great streets' biasanya selalu memiliki kualitas spasial dan sukses merangsang warga kota untuk turun berinteraksi sosial dan beraktivitas urban yang sehat dan menyenangkan tanpa harus mengeluarkan biaya.

Saat ini, pembangunan ruang kota Solo mulai ditingkatkan kembali, seiring dengan usaha untuk menambah citra kota supaya menjadi lebih menarik untuk dilihat dan dikunjungi. Aktivitas baru juga dimunculkan sebagai event-event akbar dikota Solo. Sejak tahun 2007, Solo membangun kawasan untuk pejalan kaki yang populer dengan nama Solo City Walk. Kawasan ini dibangun disepanjang Jalan Slamet Riyadi, mulai dari Kawasan Purwosari hingga boulevard kota di kawasan Gladag. Konsep awalnya, Solo City Walk adalah kawasan khusus bagi pejalan kaki, dengan titik tolak perencanaan berupa pedestrian mix. Jalur pedestrian selain digunakan sebagai koridor pejalan kaki juga sebagai akses keluar masuk bagi keberadaan fungsi disekitarnya seperti kantor dan toko. Bagaimanakah keberadaannya sekarang, Sudahkah memiliki kemampuan menghidupkan ruang disekitarnya, atau malah sebaliknya sehingga terjadi kurang hidupnya ruang publik Solo City Walk.

Pertanyaan Penelitian

Untuk mengarahkan penelitian terkait pada fokus penelitian maka beberapa pertanyaan yang dapat diajukan adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana tingkat livabilitas ruang publik di kawasan jalur pedestrian Solo City Walk?
2. Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi livabilitas di kawasan jalur pedestrian Solo City Walk?

Tujuan Penelitian

Untuk membatasi lingkup penelitian, maka perlu dijabarkan tujuan penelitian. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi tingkat livabilitas ruang publik di kawasan Solo City Walk Jalan Slamet Riyadi – Surakarta.
2. Mengidentifikasi faktor – faktor yang mempengaruhi tingkat livabilitas ruang publik di kawasan Solo City Walk Jalan Slamet Riyadi – Surakarta.

Studi Pustaka

1. Teori Ruang Jalan

   Krier (1979) ruang terbuka publik dibagi menjadi 2 golongan, yaitu street dan square. Street merupakan ruang terbuka urban yang bersifat dinamis, dan bersifat linear yang berorientasi di kedua ujungnya, seperti jalan raya, jalur pejalan kaki atau jalan setapak, dan sekaligus merupakan ruang sirkulasi. Ruang jalan dibentuk antara jalan dan bangunan merupakan bagian dari urban space karena dapat menjadi media beraktivitas. Ruang publik terdiri dari places dan links di mana setiap aktivitas masyarakat berlangsung.

   Shirvani (1985) mengungkapkan ruang terbuka publik harus mampu mendukung adanya kegiatan dan aktivitas (Activity Support) yang bersifat publik :

   a. Activity support memicu munculnya open space (pedestrian ways atau plaza)
   b. Public open space harus mengkaitkan titik-titik aktivitas untuk livability-nya
   c. Pentingnya food services, entertainment dan stimulan sebagai sight dan physical objects.
   d. Aktivitas dapat dimunculkan dengan off-street parking, memperlebar sidewalk, kanopi, paving, landscaping pedestrian amenities untuk mendukung aktivitas retail dan entertainment. Integrasi aktivitas indoor dan outdoor. Outdoor café menyatukan street dan building.

2. Teori Aktivitas

Gehl (1987) mengelompokkan aktivitas outdoor di ruang publik ditinjau dari sifat kegiatan pejalan kaki, yaitu:

a. Necessary Activities, sifatnya untuk semua kondisi. Pengguna ruang publik tidak bisa memilih dan ada keterikatan, misalnya pergi ke sekolah atau kerja, menunggu bis, mengantar surat.
b. Optional Activities, yaitu pengguna ruang publik hanya memilih yang disukai, misalnya menghirup udara segar atau hanya duduk-duduk. Kegiatan ini terjadi jika kondisi cuaca sangat baik.
c. Social Activities, yaitu kegiatan yang tergantung kehadiran orang lain di ruang publik.

Kegiatan sosial misalnya anak-anak bermain, ngobrol-ngobrol, diskusi, dan kegiatan lain yang bersifat komunal. Kegiatan ini juga bisa terjadi meskipun hanya kontak secara pasif misalnya hanya melihat dan mendengar suara orang lain.

3. Teori Livabilitas

Livabilitas ruang jalan dilihat dari aspek kualitas yang mendukung dan mampu merangsang masyarakat untuk datang dan beraktivitas di ruang publik jalan. Kualitas ruang jalan diambil dari teori Great Street oleh Allan B. Jacob (1963) antara lain adalah :

a. Vegetasi; Pepohonan hijau memberi kenyamanan thermal, suplay oksigen, membatasi jalur pejalan kaki dengan jalur kendaran bermotor, mengatur pencahayaan alami
b. Details ; Infrasturktur berupa street furniture secara detail memberi kontribusi penting pada penggunaan ruang jalan, membentuk ruang, merangsang kedatangan orang untuk beraktivitas
c. Accessibility ; kemudahan ruang pejalan kaki yang mudah untuk dicapai dan digunakan oleh manusia untuk beraktivitas.
d. Diversity ; Keanekaragaman fungsi pada bangunan di sekitar kawasan memberikan bermacam variasi aktivitas, kehidupan suatu tempat.
e. Time ; Pada jam – jam tertentu seperti berangkat, pulang dari aktivitas dan waktu istirahat berkaitan dengan banyak sedikitnya pemakaian ruang publik (jalan).
f. Beginnings and Endings ; menjadi titik acuan bagi pengguna untuk memulai perjalanan dan berhenti kemana tujuannya. Penting untuk di desain sebagai unsur kualitas jalan atau ruang publik.

Mark Francis dalam Moudon (1987) mengemukakan hal terkait dengan fungsi dan makna ruang jalan, diantaranya adalah:

a. Use and User Diversity (keberagaman kegunaan dan pengguna) menunjukkan bahwa jalan yang baik digunakan oleh beragam orang dan untuk melakukan berbagai aktivitas,
b. Accessibility (aksesibilitas), yaitu sebagai ruang terbuka yang dapat dimasuki oleh semua orang termasuk kaum difabel,
c. Participation/modification (partisipasi dan modifikasi), yaitu penduduk dapat melakukan perubahan terhadap penataan jalan dengan sistem partisipasi dalam perencanaan dan perancangannya,
d. Real and symbolic control (pengendalian secara nyata dan simbolis), merupakan perasaan nyata dalam merawat dan menggunakan jalan yang berada di lingkungannya serta secara simbolis merupakan kelanjutan dari halaman rumah sebagai ruang privat,
e. Traffic management (manajemen lalu lintas), yaitu sistem pengaturan lalu lintas yang lebih manusiawi antara kendaraan bermotor dengan pejalan kaki,
f. Safety/ security (pengamanan/ keamanan), dilakukan terhadap pengendara kendaraan bermotor dan pejalan kaki. Hal ini berlaku juga sebagai kondisi keamanan lingkungan pada siang dan malam hari,
g. Ground floor- street relationship (hubungan antara muka tanah dengan jalan) yang berarti jalan sebagai ruang publik terkait dengan ruang-ruang privat, semi publik dan dunia publik di sekitarnya,
h. Comfort (kenyamanan), menyangkut keteduhan dari sinar matahari, mengurangi pengaruh suhu yang ekstrim dan fasilitas publik yang memadai,

i. Ecological Quality (kualitas ekologis), jalan merupakan jalur sirkulasi yang mempunyai pohon dan tanaman yang dapat mengurangi polusi dan kebisingan,
j. Economic health (nilai ekonomi) sebagai tempat bisnis dan investasi,
k. Environmental learning and competence (memiliki kompetensi dan kualitas sebagai tempat pembelajaran lingkungan),
l. Love (kecintaan) merupakan rasa yang membangkitkan ingatan akan kerinduan untuk selalu mengunjunginya,
m. Conflict (konflik) sebagai tanda adanya partisipasi semua pihak sehingga terjadi proses negoisasi antar penggunanya.

Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan rasionalistik dengan data yang diolah secara kualitatif. Data berupa isu permasalahan, literatur dan gambar dikumpulkan untuk melihat fenomena di lapangan. Sebelumnya menyusun konsepsualisasi teoritik berdasarkan teori-teori yang ada sebagai alat penyaring yang ada di lapangan.

Hasil dan pembahasan

Hasil penelitian berupa temuan yang menjelaskan variabel kualitas ruang jalan yang berpengaruh terhadap besar kecilnya aktivitas yang terjadi.

1. ***Safety – Comfort***
   Keberadaan pohon-pohon yang besar di sepanjang *Solo Cirty Walk* menyumbangkan secara optimal terhadap terciptanya kenyamanan thermal di kawasan *Solo City Walk* Jalan Slamet Riyadi. Pohon-pohion besar ini juga mempertegas batas hirarki antara *Solo City Walk* dengan Jalan Slamet Riyadi. Selain pohon besar dan tinggi juga terdapat pohon perdu dan semak sebagai pelengkap estetika taman barier jalan. Vegetasi ini sangat mendukung adanya kehidupan aktivitas di *Solo City Walk*.
2. ***Diversity***
   Hal ini berkaitan dengan keberagaman fungsi di sekitar kawasan Solo City Walk. Pada Penggal 1 didominasi keberadaan perkantoran yang paling menyebabkan adanya aktivitas di sekitar jalur pejalan kaki *Solo City Walk*. Pada Penggal 2 fungsi mall sangat berpotensi optimal menarik dan menciptakan aktivitas di Solo City Walk sehingga banyak PKL tumbuh banyak mendekati mall untuk kebutuhan orang-orang yang bekerja di mall maupun pengunjung. Pada Penggal 3 dengan keberadaan kawasan Sriwedari menjadikan kawasan ini berkarakter rekreatif. Kawasan ini menjadi lokasi aktivitas pilihan bagi masyarakat untuk menikmati suasana sambil jalan-jalan, duduk sambil menikmati jajanan PKL yang ada. Pada Penggal 4 dan 5 memiliki karakter yang sama dengan di dominasi fungsi pertokoan. Selain menyebabkan parkir di badan jalur pejalan kaki, aktivitas komersial tersebut melebar memakai badan jalur pejalan kaki *Solo City Walk.*
   Pada penggal 1,2 dan 3 muncul aktivitas PKL dan parkir yang besar. PKL muncul karena mendekati magnet di tiap penggal, kemudian di ikuti parkir yang adalah imbas dari adanya PKL. Kebutuhan parkir berupa kantong-kantong parkir tidak ada sehingga kebutuhan parkir pengguna terakomodasi di badan jalur *Solo City Walk.*
3. ***Detail***
   Temuan berikut ini berkaitan dengan street furniture antara lain bangku taman, lampu dan pergola. Terkhusus di Penggal 1 terdapat Halte dan di penggal 3 terdapat jembatan penyeberangan. Di tiap penggal *Solo City Walk* terpasang bangku taman, namun tidak teratur jumlah dan jaraknya di tiap penggal. Secara umum berjarak ±300-400m. Pada Penggal 1 bangku taman sering dipakai bagi para karyawan untuk istirahat sambil bercakap-cakap di selang waktu jam istirahat. Beberapa diantaranya juga digunakan para tukang becak beristirahat, sehingga terjadi invasi parkir becak di jalur pejalan kaki di sekitar bangku taman. Pada Penggal 2 juga menjadi tempat istirahat sambil makan minum (PKL) para karyawan mall dan pengguna lain. Namun di titik didekat fungsi yang sepi, bangku taman juga sepi tidak terpakai, sehingga kadang dipakai para tunawisma berisitrahat. Pada Penggal 3 bangku taman

menjadi pelengkap aktivitas rekreatif di sekitar kawasan Sriwedari. Pada penggal 4 dan 5 bangku taman menjadi tempat istirahat para pengguna aktivitas komersial yang saling bersosialisasi. Setiap bangku taman dilengkapi dengan lampu taman di dekatnya, namun penerangan tersebut tidak berfungsi optimal di malam hari. Pergola terdapat berdekatan dengan bangku taman, dengan jarak dan jumlah yang hampir sama dengan bangku taman. Pergola menimbulkan kesan meruang yang lebih kecil di Solo city walk, merangsang pengguna kendaraan becak, sepeda maupun sepeda motor untuk parkir di bawah pergola tersebut.

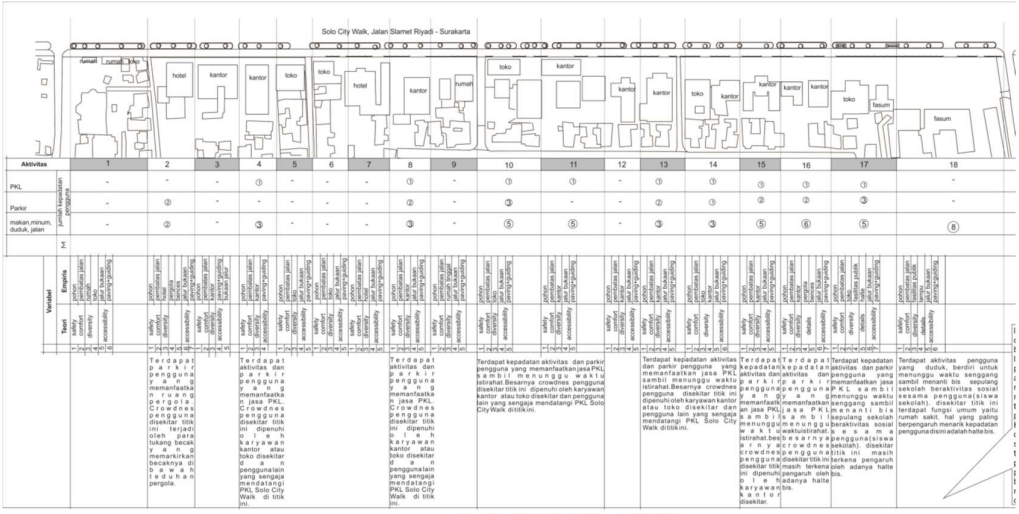
4. ***Accessibility***
   Berkaitan dengan jalur masuk ke *Solo City Walk* di awal dan di akhir tiap penggal sudah terdapat barier penyaring supaya kendaraan bermotor tidak bisa masuk, namun karena ada bukaan di tiap entrance bangunan menyebabkan *Solo City Walk* sangat terbuka bagi kendaraan dan menggunakan untuk parkir. Pada dasarnya sangat *accessible* bagi pejalan kaki dan *difable* namun sering tergeser oleh invasi parkir kendaraan dan juga PKL.
5. ***Time***
   Berdasar waktu terjadinya, aktivitas di jalur pejalan kaki *Solo City Walk* menyesuaikan dengan waktu dominan yang dilakukan oleh aktivitas fungsi disekitarnya. Aktivitas perkantoran dan pertokoan berlangsung sesuai jam kerja yaitu antara jam 08.00 – 17.00. Setelah jam tersebut tidak ada aktivitas lagi selain mall di penggal 2. Sehingga PKL juga sudah tidak berjualan lagi karena ada ketergantungan dengan pengguna *Solo City Walk*. Di Penggal 2 walaupun mall masih buka, juga sudah tidak ada aktivitas PKL. Aktivitas di jalur pejalan kaki *Solo City Walk* sepi. Sedangkan di Penggal 3 ada Satu titik pergantian PKL dengan jenis barang jualan yang berbeda yaitu "angkringan".
6. ***Activity***
   Aktivitas yang dilakukan kebanyakan adalah aktivitas utama sehari-hari seperti keperluan ke kantor, ke sekolah, jual beli, PKL dan parkir. Hal tersebut dikarenakan banyak fungsi-fungsi tersebut berada di kawasan *Solo City Walk* pada Penggal 1,2,4 dan 5. Aktivitas lainnya adalah aktivitas pilihan untuk berjalan-jalan menikmati suasana dan aktivitas sosial dimana terjadi berkaitan dengan individu lainya terjadi di Penggal 3.

Simpulan

Berdasarkan permasalahan, data analisis dan pembahasan didapatkan beberapa hasil temuan yang kemudian menjadi bagian dasar pemikiran dalam menarik kesimpulan. Perumusan kesimpulan dibuat dengan tetap mengacu pada pertanyaan penelitian yang ada untuk dapat memperoleh relefansi pembahasan secara menyeluruh, sehingga dapat dirumuskan beberapa rekomendasi untuk dapat menyelesaikan permasalahan kawasan. Berikut adalah kesimpulan yang dapat ditarik dari hasil analisis dan pembahasan penelitian. Bagaimana tingkat livabilitas yang terjadi di Ruang Publik *Solo City Walk* ?

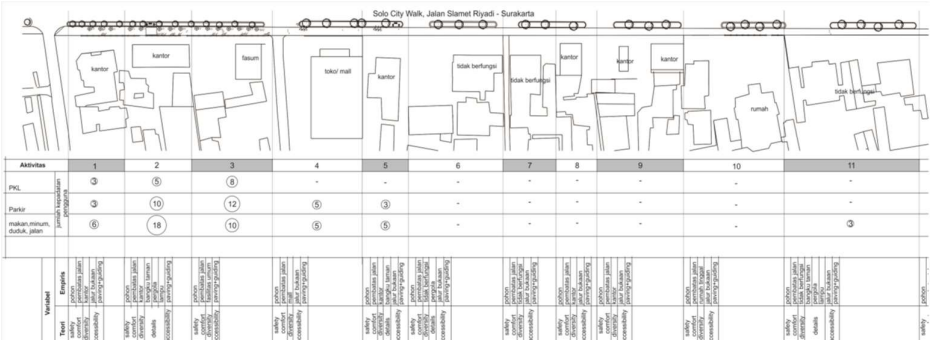
Livabilitas yang terjadi di Solo Slamet Riyadi, yaitu sebagai berikut :

1. Penggal 1
   Livabilitas di penggal 1 ini cukup merata. PKL dan beberapa aktivitas pengguna lainnya tersebar disepanjang penggal ini. Kepadatan penggunaan tiap titik aktivitas tidak besar, namun merata oleh persebaran PKL makanan. di sisi paling Barat terjadi penumpukan pengguna yang besar. Hal tersebut terjadi dikarenakan adanya halte bus yang berakibat terjadi invasi ruang tunggu halte bus ke jalur pejalan kaki yang dilakukan pengguna untuk bersosialisasi sebelum melanjutkan perjalanan memakai bis.

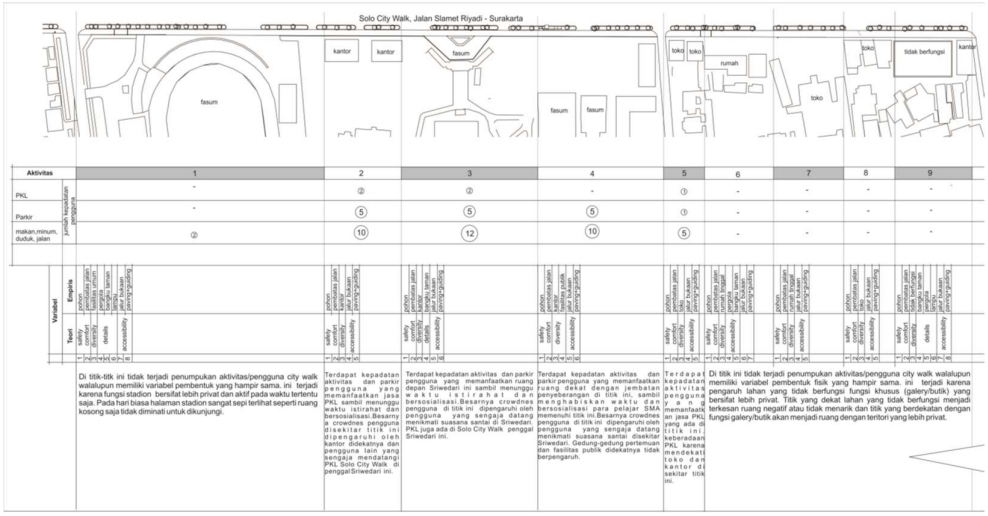


Gambar. 5.7. Analisis Tingkat Livabilitas di Penggal 1 *Solo City Walk*
Sumber : analisis, 2013

2. Penggal 2
   Llivabilitas pada penggal ini cenderung hidup di sisi Barat, dibentuk oleh kepadatan aktivitas atau pemakai jalur pedestrian. Hal tersebut dikarenakan pada posisi tersebut lebih terpengaruhi oleh adanya fungsi mall. Penumpukan PKL makanan beserta konsumen dan parkir memenuhi jalur pejalan kaki. Pada posisi lainya yaitu di bagian Timur, cenderung terdapat lahan/bangunan yang tidak aktif secara fungsi. sehingga tidak menyebabkan daya tarik bagi PKL dan pengguna lainnya untuk melakukan aktivitasnya.

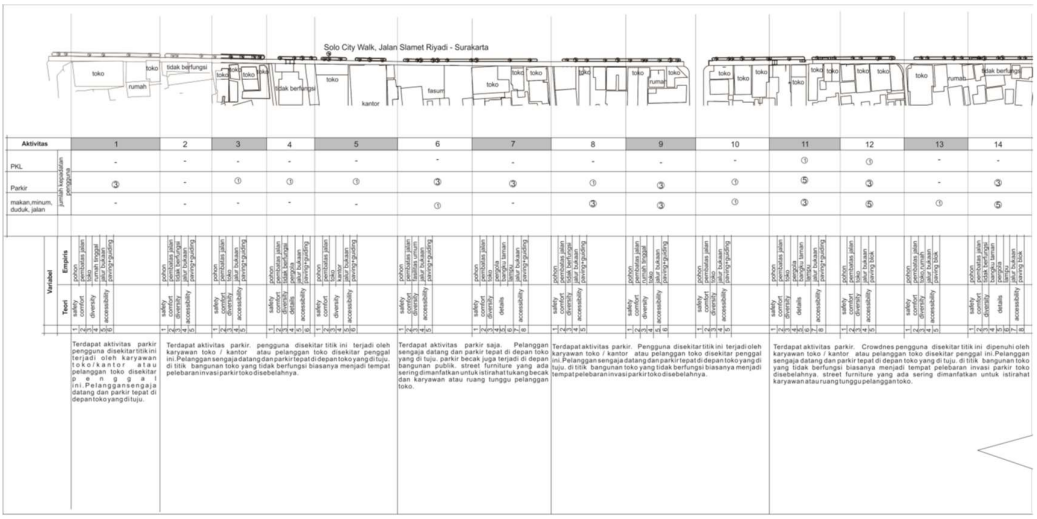


3. Penggal 3
   Livabilitas di penggal 3 terjadi disekitar kawasan Sriwedari atau di bagian tengah penggal ini. Terdapat kepadatan aktivitas dan parkir pengguna yang memanfaatkan ruang depan Sriwedari ini sambil menunggu waktu istirahat dan bersosialisasi.Besarnya crowdnes pengguna di titik ini dipengaruhi oleh pengguna yang sengaja datang menikmati suasana santai di Sriwedari. PKL juga ada mendekati pengguna di *Solo City Walk* penggal Sriwedari ini.



Gambar. 5.23. Analisis Tingkat Livabilitas di Penggal 3 *Solo City Walk*
Sumber : analisis, 2013

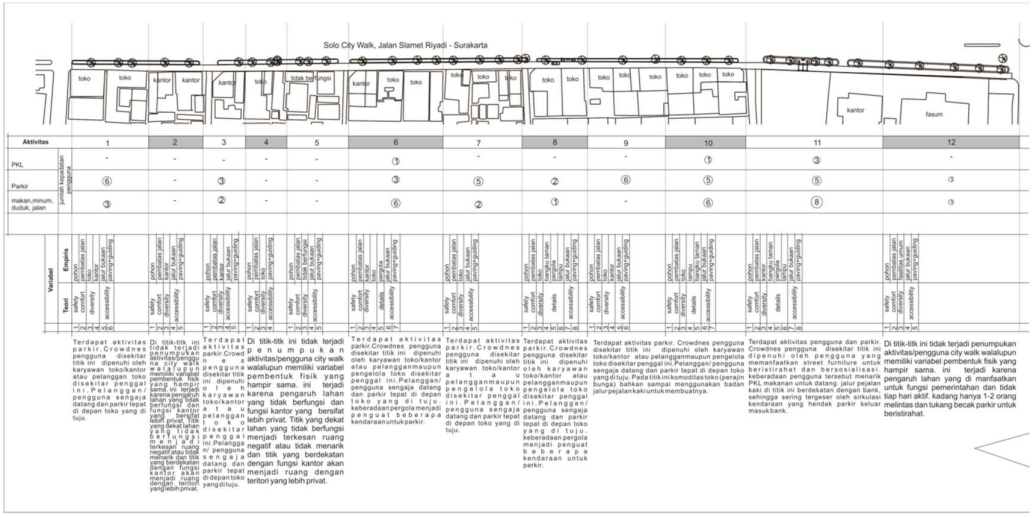
4. Penggal 4
   Livabilitas di penggal 4 terjadi oleh aktivitas pertokoan. Kepadatan aktivitas dan parkir terjadi oleh pengguna yang memanfaatkan ruang didepan toko. Besarnya penumpukan pengguna di titik ini dipengaruhi oleh pengguna yang datang ke toko/kantor dan selebihnya hanya memarkirkan kendaraan di badan jalur pejalan kaki tepat di depan bangunan yang di tuju. Tidak ada aktivitas PKL di penggal ini.



Gambar. 5.32. Analisis Tingkat Livabilitas di Penggal 4 *Solo City Walk*
Sumber : analisis, 2013

5. Penggal 5
   Livabilitas di penggal 5 terjadi di sebelah Timur penggal ini. Terjadi oleh aktivitas pertokoan dan jasa yang ramai hingga menggunakan badan jalur pejalan kaki tepat di depan ruang toko. Besarnya pengguna di titik ini dipengaruhi juga oleh pengguna yang datang ke toko/kantor dan selebihnya hanya memarkirkan kendaraan di badan jalur pejalan kaki tepat di depan bangunan yang di tuju. Aktivitas PKL juga terjadi di bagian Timur yang lebih hidup oleh pengguna di jalur pejalan kaki tidak hanya sekedar memarkirkan kendaraan saja namun juga memanfaatkan waktu untuk duduk dan bersosialisasi disana.

Terjadinya tingkat livabilitas di tiap titik di penggal *Solo City Walk* sebagian besar tidak saling mempengaruhi dan tidak bergantung satu sama lain, berdiri sendiri tidak ada hubungan kegiatan atau aktivitas apapun.



Gambar. 5.40. Analisis Tingkat Livabilitas di Penggal 5 *Solo City Walk*
Sumber : analisis, 2013

Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap Livabilitas Ruang Publik *Solo City Walk* antara lain :

1. *Safety-Comfort*
   Terjadi pola vegetasi yang cukup rindang disepanjang *Solo City Walk* Jalan Slamet Riyadi, Surakarta. Kenyamanan thermal yang tercipta oleh shading dari pepohonan yang sudah sejak lama ada tersebut membentuk ruang dan memicu aktivitas disekitarnya. Selain keberadaan fisik *Solo City Walk* itu sendiri, vegetasi ini juga menjadi elemen yang mempertegas batas keamanan antara jalur pedestrian dengan jalur jalan raya Slamet Riyadi yang ramai dan jalur kereta yang masih sesekali aktif.

2. *Diversity*
   Berkaitan dengan fungsi bangunan yang ada di sekitar *Solo City Walk*. Secara umum, tiap penggal memiliki karakter yang berbeda. Penggal 1 banyak didominasi fungsi kantor selain itu ada juga rumah sakit, hotel dan komersial. Dominasi fungsi kantor ini ternyata juga menyebabkan datangnya PKL makanan di Penggal Ruang *Solo City Walk* ini. PKL mendapatkan keuntungan oleh karyawan yang ada, selain itu PKL juga menarik perhatian masyarakat untuk datang mencicipi makanan yang ada sambil menikmati suasan *Solo City Walk*. Penggal 2 terdominasi oleh keberadaan Mall yang membuat daya tarik kehidupan di area city walk penggal ini. Tumbuhnya PKL yang besar juga menjadi daya tarik bagi pengguna *Solo City Walk* untuk datang mencicipi makanan yang dijual. Pada penggal 3 memiliki karakter yang rekreatif, aktivitas disana cenderung aktivitas pilihan untuk sengaja menikmati suasana *Solo City Walk* dan juga bersosialisasi bersama teman sambil menikmati jajanan PKL yang ada. Penggal 4 dan 5 didominsasi fungsi pertokoan, toko yang ada menjual keperluan khusus, sehingga tidak menarik masyarakat secara umum, hanya yang berkeperluan saja.

   Pada titik tertentu pada penggal 2, terjadi invasi ruang oleh PKL dan parkir terhadap jalur pejalan kaki *Solo City Walk*.

3. *Detail*
   Street furniture seperti bangku taman dan pergola menjadi salah satu titik daya tarik kehidupan *Solo City Walk*. Tidak semuanya berfungsi baik, pada titik tertentu menjadi area negatif karena ditempati tuna wisma. Lampu tidak berpengaruh karena fungsinya yang tidak optimal. Suasana di *Solo City Walk* tetap gelap di malam hari, tidak nyaman untuk beraktivitas.

4. Accessibility

Mudah dicapai bagi pejalan kaki, paving yang rata ada guiding block bagi yang berkebutuhan khusus. Namun beberapa tergeser oleh keberadaan parkir dan PKL pada area yang ramai. Keberadaan pedestrian ways *Solo City Walk* ini sangat mudah terinvasi oleh keberadaan PKL dan kebutuhan parkir.

Referensi

GBCI. ,2019. Green Building Council Indonesia. Accessed Maret 20, 2019.

Rustam, Hakim. 2012. Komponen Perancangan Arsitektur Lansekap. Jakarta: PT. Bumi Aksara.

Hariadhi. 2017. Wikipedia.Org.

Hendrix Van, DKK. ,2017. "Pola Pemanfaatan Ruang Bersama Pada Rusun Jatinegara Barat." Jurnal Arsitektur, Bangunan, & Lingkungan 137. Accessed April 8, 2019. https://media.neliti.com/.../185918-ID- pola-pemanfaatan-ruang-bersama-pada- rusu.pdf.

KPPR. ,2016. Pengelola Rusunawa. Jakarta Patent PU-JICA:2007:21. Desember.

Muhammad Ali Sodik, DKK. ,2015. In Dasar Metodologi Penelitian. Yogyakarta: Literasi Media Publishing.Palembang, Portal Resmi Pemerintah Kota.,2016. Geografis Kota Palembang. Accessed April 1. 2019.

PMPU. ,2008. Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan. Indonesia Patent Nomor: 05/PRT/M/2008.

Pratama, Raden Prabowo Yoga. ,2015. "Analisis Pemanfaatan dan Keberadaan Rusunawa di Bantaran Kali Code Kota Yogyakarta." Accessed Maret 26, 2019.

Riantiza Avesta, DKK. ,2017. "Strategi Desain Bukaan terhadap Pencahayaan Alami."

Rekayasa Hijau 126-128. Accessed April 8, 2019. lib.itenas.ac.id/kti/wp-content/uploads/2018/02/RekayasaHijau_R iantiza.pdf.

RTRW. ,2012-2023. "Pemerintah Kota Palembang." Accessed Maret 25, 2019. tataruangpertanahan.com/regulasi/pdf/perd a/rtrw/.../kota_palembang_15_2012.pdf.

https://jurnal.unpand.ac.id/index.php/dinsai n/article/download/90/87.

Sugiyono, 2006. Teknik Analisis Data. Accessed Juli 23, 2019.