

ANALISIS TINGKAT KENYAMANAN PEJALAN KAKI PADA JALUR PEDESTRIAN DI AREA WISATA PANTAI KARTINI JEPARA

Ferdy Endarwanto, Ratri Septina Sarawati
ferdyferen34@gmail.com, 1000lawang@gmail.com

Prodi Arsitektur Fakultas Teknik dan Informatika Universitas PGRI Semarang

Abstrak

Penelitian ini membahas kondisi jalur pedestrian di kawasan wisata Pantai Kartini, Jepara, yang dinilai belum optimal dalam menunjang kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki. Metode kualitatif digunakan melalui observasi lapangan, wawancara, dan studi literatur. Hasil menunjukkan adanya kerusakan permukaan jalur, kurangnya fasilitas pendukung, serta aksesibilitas yang rendah bagi penyandang disabilitas. Rekomendasi yang diberikan meliputi perbaikan infrastruktur, penambahan elemen penunjang, dan penerapan desain inklusif untuk mendukung kawasan wisata yang aman, nyaman, dan ramah semua kalangan.

Kata kunci: jalur pedestrian, Pantai Kartini, kenyamanan, aksesibilitas

Abstract

This study examines the condition of pedestrian pathways in the Kartini Beach tourism area, Jepara, which are considered suboptimal in supporting pedestrian comfort and safety. A qualitative method was applied through field observations, interviews, and literature review. The findings reveal damaged pathway surfaces, a lack of supporting facilities, and low accessibility for people with disabilities. The study proposes recommendations including infrastructure improvements, the addition of supporting elements, and the implementation of inclusive design to promote a safe, comfortable, and accessible tourism area for all users.

Keywords: pedestrian pathways, Kartini Beach, comfort, accessibility

I. PENDAHULUAN

Pantai Kartini adalah objek wisata pantai di Desa Bulu, Jepara, Jawa Tengah. Pantai ini terletak 2,5 km arah barat dari pendopo Kantor Bupati Jepara. Kawasan dengan luas lahan 3,5 hektar ini merupakan kawasan yang strategis karena berada tidak jauh dari pusat kota dan sebagai jalur transportasi laut menuju objek wisata Taman laut Nasional Karimunjawa dan Pulau Panjang. Pantai kartini memiliki wisatawan yang cukup ramai, terutama pada hari libur. Sehingga perlu adanya jalur

pedestrian yang memadai sebagai wadah bagi wisatawan untuk berjalan kaki.

Jalur pedestrian merupakan jalur yang disediakan khusus bagi pejalan kaki, yang memungkinkan terjadinya interaksi sosial, baik antara manusia dengan lingkungan sekitar, maupun dengan sesama manusia. Keberadaan jalur pedestrian termasuk faktor yang cukup penting dalam segi keamanan maupun kenyamanan sebuah kawasan. Jalur pedestrian memiliki fungsi utama yakni menjadi sebuah wadah bagi para pejalan kaki untuk berpindah

dari suatu tempat ke tempat lain. Jalur pedestrian yang layak akan memberikan rasa aman dan nyaman bagi para pejalan kaki, kegiatan berjalan kaki juga merupakan moda transportasi yang sangat sederhana dan ramah lingkungan.

Namun, jalur pedestrian di kawasan Pantai Kartini belum sepenuhnya optimal. Beberapa kendala seperti kondisi permukaan jalur yang tidak merata, kurangnya fasilitas pendukung, serta minimnya elemen peneduh membuat jalur pedestrian ini perlu dievaluasi dan ditingkatkan. Penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi dan menganalisis tingkat kenyamanan berjalan di jalur pedestrian kawasan Pantai Kartini, dengan tujuan untuk memberikan rekomendasi perbaikan infrastruktur pedestrian yang sesuai dengan kebutuhan wisatawan.

A. Pengertian Tentang Berjalan

Berjalan merupakan salah satu bentuk aktivitas fisik yang setiap hari orang lakukan dan paling sederhana serta paling murah. Dengan berjalan dapat membuat setiap orang tetap sehat serta dapat membantu mencegah timbulnya penyakit pada tubuh. Selain itu, dengan berjalan kaki dapat mendorong kontak sosial setiap orang, sehingga dapat meningkatkan kesehatan dan kesejahteraan mental. Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki

menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi (Giovany,1977).

Namun menurut Fruin (1979) dalam sebuah bukunya yang berjudul *Pedestrian Planning And Design*. Berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota. Berjalan kaki merupakan alat penghubung antara moda-moda angkutan yang lain.

Menurut Spreiregen (1965) dalam bukunya *Urban Design: Architecture of Towns and Cities*, menyatakan bahwa pejalan kaki tetap merupakan sistem transportasi yang paling baik meskipun memiliki keterbatasan kecepatan rata-rata 3–4 km/jam serta daya jangkauan yang sangat dipengaruhi oleh kondisifisik. jarak 0,5 km merupakan jarak yang berjalan kaki yang paling nyaman, namun lebih dari itu orang akan memilih menggunakan transportasi ketimbang berjalan kaki. Ada dua karakteristik pejalankaki yang perlu diperhatikan jika dikaitkan dengan pola perilaku pejalan kaki, yaitu:

1. Secara Fisik

Dipahami sebagai dimensi manusia dan daya gerak, keduanya mempunyai pengaruh yang cukup besar terhadap penggunaan ruang pribadi dan penting untuk memahami kebutuhan-kebutuhan pejalan kaki.

2. Secara Psikis

Karakteristik ini berupa preferensi psikologi yang diperlukan untuk memahami keinginan pejalan kaki ketika melakukan aktivitas

berlalu lintas. Kebutuhan ini berkaitan dengan berkembangnya kebutuhan pejalan kaki pada kawasan yang tidak hanya untuk berbelanja, tetapi juga sebagai kegiatan rekreasi, sehingga harus mempunyai persyaratan mendasar yang dimiliki kawasan yaitu *maximum visibility, accessibility dan security*. Pejalan kaki lebih suka menghindari kontak fisik dengan pejalan kakilainnya dan biasanya akan menjadi ruang pribadi yang lebih luas. Dari teori diatas dapat diartikan bahwa berjalan kaki merupakan aktifitas bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya dan diharapkan bisa menikmati suasana di sepanjang jalan yang dilalui serta merupakan salah satu sarana untuk bersosialisasi dengan sesama para pejalan kaki, sehingga berjalan kaki menjadisuatu aktifitas yang menyenangkan. Untuk melakukan aktifitas tersebut maka diperlukan jalur khusus untuk berjalan kaki yang aman dan nyaman serta suasana yang akrab dengan para pejalan kaki.

1. Manfaat Berjalan

Jalan kaki merupakan salah satu olahraga dengan risiko cedera yang rendah. Jika Anda membandingkan dengan lari yang beratnya 3 hingga 4,5 kali berat badan Anda, berjalan hanya berbobot 1,25 kali berat badan Anda. Menurut Dr No-zomi Okamoto dari Nara Medical University School of Medicine menjelaskan bahwa jalan kaki selama 20 menit dua kali seminggu di rumah efektif meningkatkan daya tahan tubuh, vitalitas, kesehatan fisik dan mental secara signifikan.

Manfaat berjalan kaki menurut A Setyo Wahyuningsih (2015) yaitu :

- a. Meningkatkan metabolisme sehingga tubuh membakar kalori lebih cepat, bahkan saat istirahat.
- b. Meningkatkan energi.
- c. Meningkatkan stamina, vitalitas, dan kesehatan fisik dan mental

Sedangkan manfaat berjalan kaki menurut Kementerian kesehatan RI, yaitu :

- a. Dapat memperpanjang hidup 1,5 sampai 2 menit
- b. Berat badan dapat terjaga dengan berjalan kaki hingga 40 menit lebih lama setiap hari.
- c. Memberikan kondisi yang baik bagi jantung dan paru-paru dengan jalan kaki cepat dari 20-25 menit.
- d. Memperbaiki efektivitas jantung dan paru-paru, dapat membakar lemak dalam tubuh.
- e. Meningkatkan metabolisme sehingga tubuh membakar kalori lebih cepat.
- f. Membantu mengurangi stres.
- g. Memperluan penuaan.
- h. Menurunkan tingkat kolestrol dalam darah.
- i. Membantu menurunkan tekanan darah.
- j. Membantu mengontrol dan mencegah diabetes.
- k. Memperkuat otot kaki, paha dan tulang.

B. Pengertian Pedestrian

Pedestrian adalah individu yang berjalan kaki di ruang publik, baik di trotoar, zebra cross,

jalan raya, maupun area lainnya yang dirancang untuk aktivitas pejalan kaki. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pejalan kaki adalah pengguna jalan yang berjalan di ruang yang disediakan untuk mereka, seperti trotoar, lintasan penyeberangan, atau area pejalan kaki lainnya.

1. Pejalan kaki

Berdasarkan “Pasal 1 Nomor 26 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Lalu Lintas Jalan”, pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan pada ruang lalu lintas. Menurut “Tata Cara Perencanaan Fasilitas Fasilitas bagi Pejalan Kaki di Perkotaan” yang dikeluarkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum, seluruh sarana dan prasarana yang direncanakan untuk pejalan kaki dimaksudkan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki, sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki.

Pejalan kaki adalah orang yang bergerak, berpindah dari satu titik ke titik lain titik tujuan tanpa menggunakan cara lain selain berjalan sejauh kaki. (Listianto,2006).

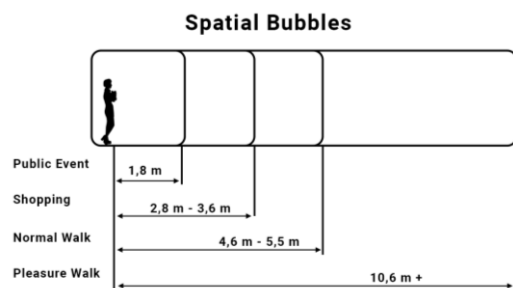
2. Jalur pedestrian

Pedestrian berasal dari kata pedos bahasa Yunani yang berarti kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki. Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi atau perpindahan orang atau manusia dari satu

tempat ke titik asal ketempat lain sebagai tujuan dengan berjalan kaki (Rubenstein, 1992).

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, jalur pejalan kaki merupakan jalur pejalan kaki yang mempunyai manfaat dalam memberikan pelayanan pejalan kaki untuk meningkatkan sirkulasi, keamanan dan kenyamanan pejalan kaki. Jalur pejalan kaki memegang peranan yang sangat penting terutama di sekitar pusat kota. Unsur ini tidak hanya dimaksudkan untuk menunjang keindahan suatu kota, namun sistem amenitasnya juga harus mendukung kelangsungan aktivitas di sekitarnya. Mengenai pelaksanaan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 45 ayat (1) dinyatakan bahwasanya fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas serta angkutan jalan terdiri dari trotoar, lajur sepeda, tempat penyeberangan pejalan kaki, halte, dan fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas dan lanjut usia. Tipe trotoar yang ideal bagi pejalan kaki mempunyai persyaratan yaitu mempunyai jarak sekitar 1,8 meter sampai dengan 2 meter, terpisah dari area parkir dan area penjualan serta bebas dari berbagai aktivitas.

C. Faktor Faktor Kenyamanan Jalur Pedestrian



Gambar 1.1 Jarak Personal Antar Pejalan Kaki
Sumber: Harris dan Dines, 1988

Kenyamanan pada jalur pedestrian merupakan salah satu elemen utama yang harus diperhatikan dalam perencanaan ruang publik. Jalur pedestrian yang nyaman akan mendorong masyarakat untuk berjalan kaki, baik sebagai aktivitas utama maupun sebagai bagian dari perjalanan multi-moda. Kenyamanan tidak hanya berbicara tentang aspek fisik jalur, tetapi juga melibatkan faktor lingkungan, keamanan, dan estetika yang mendukung pengalaman berjalan kaki yang positif.

Menurut Carmona et al. (2010), kenyamanan dalam konteks jalur pedestrian adalah kondisi di mana pengguna merasa bebas dari hambatan fisik, mental, atau emosional saat menggunakan jalur tersebut. Kenyamanan ini dapat diukur melalui kualitas desain, fasilitas pendukung, aksesibilitas, dan kondisi lingkungan sekitar yang menyenangkan. Berikut adalah elemen-elemen penting yang memengaruhi kenyamanan pada jalur pedestrian.

Nasrudin dkk (2018) mengungkapkan bahwa pemeliharaan kebersihan di sepanjang jalur pedestrian akan meningkatkan kenyamanan pengguna. Jarak antar tempat

sampah disarankan setiap 20 meter (Tegar dkk, 2018).

Terkait dengan dimensi jalur pedestrian, Harris dan Dines (1988) menjabarkan kebutuhan ruang personal antar pejalan kaki dengan jarak sekitar 1,8m untuk kegiatan publik dan 2,8m hingga 3,6m untuk kegiatan perbelanjaan. Tinggi jalur pedestrian disarankan tidak lebih dari 15 cm agar dapat di akses oleh semua orang (ITDP Indonesia, 2019). Hal ini dilakukan agar kendaraan tidak masuk dan menggunakan jalur pedestrian.

Merujuk Harris dan Dines (1988), perlengkapan jalan digunakan untuk kenyamanan pengguna jalan. Elemen perlengkapan tersebut antara lain terdiri dari lampu jalan, halte, papan reklame/ informasi, dan tempat duduk. Sifat penerangan untuk jalur pedestrian sebaiknya tidak seragam dengan distribusi pencahayaan sekitar 2m agar penglihatan ke arah pejalan kaki lain tetap jelas dan jarak antara lampu sekitar 10m (Harris dan Dines, 1988). Ketinggian lampu sekitar 1m-1.5m (Mamuaja dkk, 2018). Penempatan halte dapat dilakukan di atas trotoar atau bahu jalan dengan jarak minimal 1m dari tepi jalur lalu lintas, memiliki lebar minimal 2m, panjang 4m, dengan tinggi atap paling bawah minimal 2,5m dari lantai (Harris dan Dines, 1988). Jarak antara halte adalah 300 m (Harris dan Dines,1988). Halte dan jalur pedestrian sebaiknya berpenutup atap untuk melindungi pejalan kaki dari hujan dan panas (Nasrudin dkk, 2018). Mengenai papan reklame/informasi, Harris dan Dinnes (1988) menyatakan bahwa

perletakan papan informasi sebaiknya dalam jarak tangkap setinggi mata sekitar 1,4m–1,8m dalam kondisi berdiri dan 1m–1,2m dalam kondisi duduk. Pemilihan dan peletakan elemen tempat duduk harus disesuaikan dengan elemen lainnya agar menyatu dengan lingkungan sekitarnya dengan jarak antara tempat duduk sekitar 10m (Harris dan Dinnes, 1988).

II. METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan Metode penelitian dengan metode kualitatif, metode kualitatif adalah penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian seperti perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah (Moleong, 2017). Metode kualitatif digunakan untuk menganalisis eksisting jalur pejalan kaki berdasarkan kajian teori, serta menganalisis konsep jalur pejalan kaki yang nyaman dan aman.

Teknik pengumpulan data primer diperoleh melalui observasi atau pengamatan pada jalur pedestrian di kawasan Pantai Kartini Jepara. Sedangkan pengumpulan data sekunder, melalui studi literatur yang berasal dari buku, jurnal serta peraturan yang terkait dengan jalur pejalan kaki.

B. Waktu dan Tempat Penelitian

Waktu penelitian ini dimulai pada tanggal 22 maret 2025 dengan menganalisis kondisi eksisting jalur pedestrian di kawasan Pantai Kartini Jepara, penelitian ini dilaksanakan di jam operasional obyek wisata Pantai Kartini yaitu pada jam 07.00-19.00 WIB.

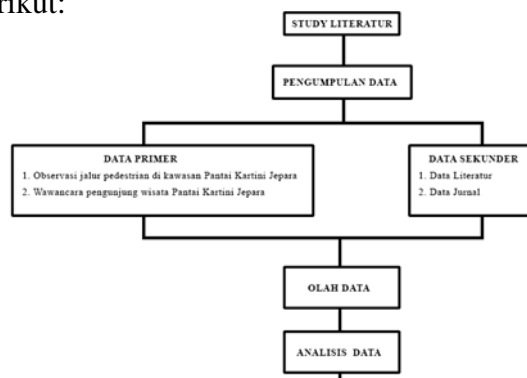
Penelitian dilakukan di kawasan Pantai Kartini Jepara yang berada di RT.01/RW.04, Rw. IV, Bulu, Kec. Jepara, Kabupaten Jepara, Jawa Tengah 59418.



Gambar 2.1 Peta lokasi pantai kartini
Sumber: Google earth 2025

C. Diagram Alur Penelitian

Untuk menentukan arah dalam pengerjaan penelitian, maka disusun diagram sebagai berikut:



Gambar 2.1 Diagram Alur Penelitian
Sumber: Penulis

E. Teknik Pengumpulan Data

Dalam hal ini pengumpulan data penelitian dilakukan dengan metode sebagai berikut:

1. Pengumpulan data sekunder

Pengumpulan data sekunder dalam penelitian ini dilakukan melalui studi literatur, yaitu dengan menelusuri, mengkaji, dan menganalisis berbagai sumber pustaka yang relevan, seperti buku, jurnal ilmiah, laporan penelitian, artikel akademik, serta dokumen-dokumen resmi lainnya. Studi literatur ini menjadi landasan utama dalam memahami konteks permasalahan yang diteliti, serta sebagai acuan yang kredibel untuk mendukung proses analisis.

2. Pengumpulan data primer

Pengumpulan data primer dilakukan sebagai berikut :

a. Observasi

Pengamatan kondisi eksisting jalur pedestrian di kawasan Pantai Kartini Jepara. Pengamatan mencakup kunjungan langsung ke lapangan. Selama kunjungan tersebut, data lapangan dikumpulkan secara sistematis untuk kemudian dianalisis secara mendalam.

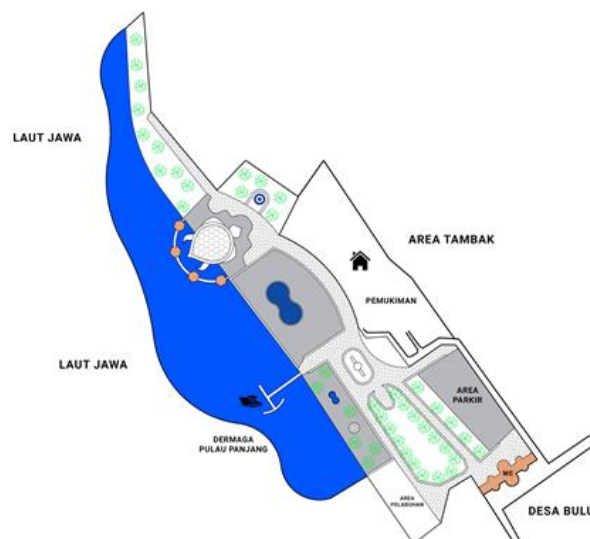
b. Wawancara

Melakukan wawancara kepada pengunjung, guna mengetahui tingkat kenyamanan jalur pedestrian.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Data Pantai Kartini

Pantai Kartini adalah obyek wisata pantai di Desa Bulu, Kecamatan Jepara, Jawa Tengah. Pantai ini terletak 2,5 km arah barat dari pendopo Kantor Bupati Jepara. Kawasan dengan luas lahan 3,5 ha ini merupakan kawasan yang strategis, karena sebagai jalur transportasi laut menuju obyek wisata Taman laut Nasional Karimunjawa dan Pulau Panjang.



*Gambar 3.1 Data Pantai Kartini
Sumber: Penulis*

Hasil survei menunjukkan bahwa kondisi jalur pedestrian di area tersebut kurang memadai, baik dari segi lebar jalur pedestrian, kelengkapan fasilitas pendukung, maupun kenyamanan dan keselamatan pengguna. Banyak area jalur pedestrian yang mengalami kerusakan permukaan, serta minimnya elemen penunjang seperti pencahayaan, tempat duduk, tempat sampah organik & anorganik dan peneduh. Selain itu, jalur pedestrian juga kurang ramah bagi penyandang disabilitas, karena tidak

dilengkapi dengan ramp, guiding block, maupun penyeberangan yang aman. Kondisi ini berdampak pada menurunnya minat masyarakat untuk berjalan kaki, serta meningkatkan risiko kecelakaan bagi pejalan kaki.

B. Analisis Kondisi Eksisting

Analisis kondisi eksisting bertujuan untuk mengidentifikasi permasalahan fisik seperti kerusakan permukaan dan kurangnya fasilitas pendukung, hingga aspek keselamatan dan kenyamanan. Berikut merupakan analisis kondisi eksisting jalur pedestrian di Kawasan pantai kartini Jepara.

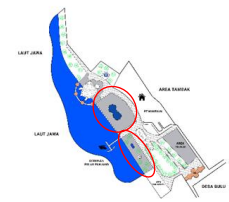
1. Analisis jalur pedestrian 1



Gambar 3.2 Kondisi Eksisting Jalur 1
Sumber: Penulis

Terlihat dari gambar diatas, kondisi eksisting pedestrian sangat memprihatinkan, di mana paving block mengalami kerusakan yang cukup parah, mulai dari permukaan yang tidak rata, batuan yang lepas, hingga banyak lumut liar yang menempel pada permukaan. Kondisi ini tidak hanya mengurangi kualitas visual dan estetika kawasan, tetapi juga menimbulkan berbagai dampak negatif terhadap pengguna dan lingkungan sekitar.

2. Analisis jalur pedestrian 2



Gambar 3.3 Kondisi Eksisting Jalur 2
Sumber: Penulis

Jalur pedestrian masih belum memenuhi standar aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Minimnya fasilitas penunjang seperti jalur pemandu untuk tunanetra dan tidak adanya ramp untuk pengguna kursi roda (gambar A).

Kurangnya jumlah dan tidak adanya pemisah jenis tempat sampah di sepanjang jalur pedestrian menyebabkan meningkatnya potensi pembuangan sampah sembarangan oleh pejalan kaki. Hal ini tidak hanya berdampak pada kebersihan lingkungan, tetapi juga menurunkan

estetika kawasan serta kenyamanan pengguna (gambar B).

Adanya genangan air pada jalur pedestrian disebabkan oleh sistem drainase yang kurang baik, sehingga aliran air hujan tidak dapat terdistribusi dan terbuang dengan lancar. Kondisi ini mengakibatkan air mengendap di permukaan jalur, terutama pada area yang memiliki kemiringan tidak optimal atau mengalami kerusakan pada permukaan paving block. (gambar C).

Paving block yang rusak dan drainase yang tersumbat pada jalur pedestrian mencerminkan kondisi infrastruktur tidak terawat dengan baik. Kondisi ini dapat merusak tampilan visual dan mengganggu kenyamanan (gambar D).

Pembatas antara jalur pedestrian dengan laut mengalami kerusakan. Kondisi ini dapat membahayakan pejalan kaki, terutama anak-anak, lansia, dan penyandang disabilitas (gambar E)

penataan terkait street furniture. Pada jalur 1, lebar jalur pejalan kaki sudah memenuhi standart minimum, akan tetapi kondisi permukaan jalur yang tidak rata dan berlubang serta fasilitas penunjang masih kurang, seperti tidak adanya guiding block, kurangnya lampu taman, tempat sampah organik & anorganik, tidak adanya penutup drainase serta bangku taman, sehingga diperlukan penataan dan perbaikan jalur pedestrian. Pada jalur 2, lebar jalur pejalan kaki sudah sesuai standart minimal dan sudah terdapat bangku taman serta tempat sampah organik & anorganik, akan tetapi kondisi permukaan jalur yang tidak rata dan berlubang, serta fasilitas penunjang yang masih kurang, seperti tidak adanya guiding block, ramp, kurangnya lampu taman, kurangnya tempat sampah organik & anorganik, tidak adanya penutup drainase serta tidak adanya lampu taman, sehingga diperlukan penataan dan perbaikan jalur pedestrian.

1. Perbaikan jalur pedestrian 1

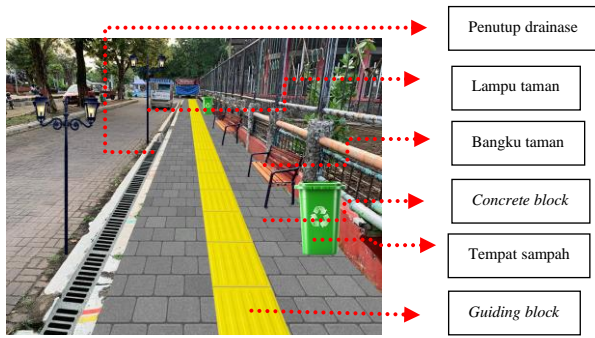
Penaatan jalur pedestrian 1 untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pengguna jalur pedestrian maka perlu adanya perbaikan permukaan jalur dan dilengkapi dengan tempat sampah organik & anorganik, bangku taman, lampu taman, penutup drainase serta guiding blok bagi penyandang disabilitas.

NO	Fasilitas	Kondisi		
		Tidak memadai	Kurang memadai	Memadai
1	Tempat sampah		v	
2	Ramp		v	
3	Guiding block	v		
4	Kursi taman			v
5	Permukaan jalur		v	
6	Pagar pembatas		v	
7	Pencahayaan buatan	v		
8	Peneduh		v	

*Tabel 3.1 Fasilitas Jalur Pedestrian
 Sumber: Penulis*

C. Hasil Analisis Jalur Pedestrian 2

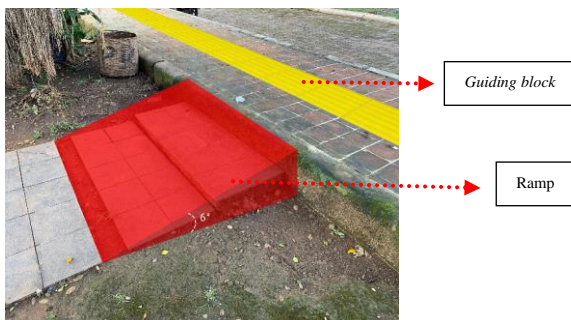
Berdasarkan analisis pada jalur 1 dan 2, maka diperlukan perbaikan jalur pedestrian dan



Gambar 3.4 Ilustrasi perbaikan jalur 1
 Sumber: Penulis

2. Perbaikan jalur pedestrian 2

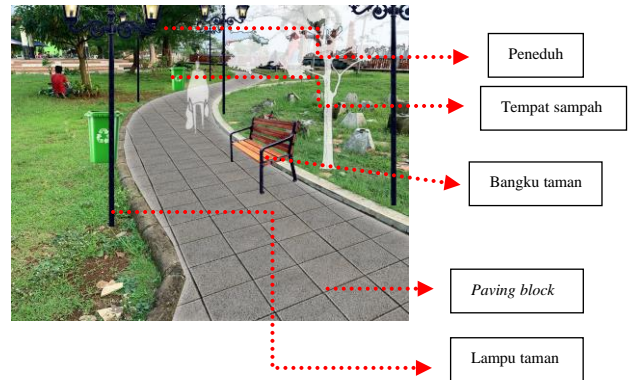
Penaatan jalur pedestrian 2 untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pengguna jalur pedestrian maka perlu adanya perbaikan permukaan jalur, penambahan tempat sampah organik & anorganik dan bangku taman, serta dilengkapi dengan lampu taman, ramp dan guiding block bagi penyandang disabilitas.



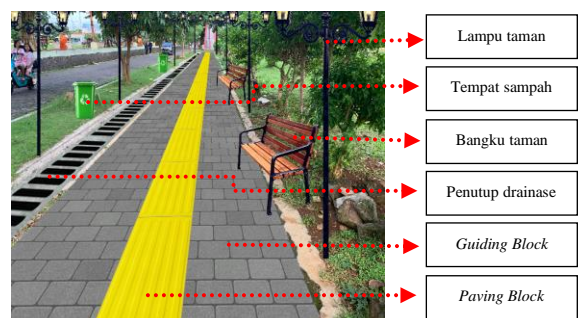
Gambar 3.5 Ilustrasi penambahan fasilitas disabilitas jalur 2
 Sumber: Penulis



Gambar 3.6 Ilustrasi penambahan tempat sampah jalur 2
 Sumber: Penulis



Gambar 3.7 Ilustrasi perbaikan jalur 2
 Sumber: Penulis



Gambar 3.8 Ilustrasi perbaikan jalur 2
 Sumber: Penulis



Gambar 3.9 Ilustrasi penambahan railing besi jalur 2
 Sumber: Penulis

D. Tantangan dan Potensi Pengembangan

1. Tantangan

a. Kondisi infrastruktur yang buruk

Kerusakan permukaan jalur pedestrian seperti paving block yang tidak rata, berlubang, dan tertutup lumut menjadi tantangan utama. Hal ini tidak hanya mengganggu kenyamanan, tetapi juga membahayakan keselamatan

pengguna, terutama lansia, anak-anak, dan penyandang disabilitas.

b. Kurangnya fasilitas pendukung

Minimnya elemen penunjang seperti tempat duduk, tempat sampah organik & anorganik, lampu taman, peneduh, guiding block, dan ramp menyebabkan jalur pedestrian belum mendukung kebutuhan pejalan kaki secara menyeluruh. Hal ini juga mengurangi daya tarik ruang publik sebagai tempat yang nyaman untuk berjalan kaki atau bersantai.

c. Aksesibilitas yang tidak inklusif

Jalur pedestrian belum memenuhi standar aksesibilitas universal. Ketiadaan ramp dan guiding block menyulitkan penyandang disabilitas untuk menggunakan jalur dengan aman dan mandiri.

d. Minimnya kesadaran pemeliharaan

Kurangnya perawatan berkala dan sistem drainase yang tidak berfungsi optimal menyebabkan genangan air serta penumpukan sampah, yang berdampak pada kerusakan lebih lanjut dan menurunnya kualitas lingkungan.

e. Keterbatasan anggaran dan dukungan stakeholder

Implementasi perbaikan dan penataan sering kali terkendala oleh keterbatasan dana serta koordinasi lintas instansi atau stakeholder yang belum optimal.

2. Potensi pengembangan

a. Optimalisasi fungsi ruang publik wisata

Sebagai bagian dari kawasan wisata Pantai Kartini, jalur pedestrian memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi koridor wisata

ramah pejalan kaki yang nyaman dan aman, sekaligus menjadi bagian dari citra destinasi.

b. Penerapan konsep green infrastructure

Penambahan elemen hijau seperti pohon peneduh, taman saku, tanaman rambat, serta drainase dan lampu taman led hemat energi dapat meningkatkan estetika dan mengurangi efek panas permukaan (urban heat).

c. Desain inklusif dan ramah disabilitas

Dengan mengintegrasikan guiding block, ramp sesuai standar, dan rambu-rambu visual/auditori, jalur pedestrian dapat menjadi ruang yang inklusif dan ramah untuk semua kalangan, termasuk disabilitas.

d. Partisipasi komunitas dan kolaborasi multi-stakeholder

Melibatkan komunitas lokal, pelaku UMKM, dan institusi pendidikan dalam perencanaan dan perawatan jalur pedestrian akan memperkuat rasa memiliki, memperluas manfaat sosial, dan mengurangi beban pemerintah daerah.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil survei dan analisis kondisi eksisting pada jalur pedestrian di kawasan Pantai Kartini, Jepara, dapat disimpulkan bahwa fasilitas jalur pejalan kaki di area tersebut masih jauh dari standar kelayakan sebagai ruang publik yang aman, nyaman, dan inklusif. Kerusakan fisik seperti permukaan jalur yang tidak rata, paving block yang lepas, dan genangan air akibat drainase yang buruk merupakan persoalan mendasar yang belum

tertangani. Selain itu, minimnya fasilitas pendukung seperti lampu taman, tempat sampah organik & anorganik, tempat duduk, peneduh, serta ketiadaan elemen aksesibilitas seperti ramp dan guiding block menjadikan jalur ini kurang ramah bagi seluruh kalangan, khususnya penyandang disabilitas. Keadaan ini tidak hanya menurunkan kualitas visual dan estetika kawasan, tetapi juga menimbulkan risiko keselamatan serta mengurangi minat masyarakat untuk menggunakan jalur pedestrian sebagai sarana mobilitas ataupun aktivitas santai di ruang publik.

Meski demikian, kawasan ini memiliki potensi besar untuk dikembangkan lebih lanjut sebagai bagian dari kawasan wisata yang lebih terintegrasi. Letaknya yang strategis dan fungsinya sebagai koridor penghubung utama di area wisata menjadikan jalur pedestrian Pantai Kartini sangat layak untuk ditingkatkan kualitasnya melalui penataan fisik, penambahan elemen pendukung, dan penerapan prinsip desain inklusif serta ramah lingkungan.

B. Saran

Untuk mewujudkan jalur pedestrian yang layak, aman, dan menarik di kawasan Pantai Kartini, diperlukan upaya perencanaan dan pelaksanaan yang terintegrasi antara pemerintah daerah, perancang/arsitek, komunitas lokal, serta stakeholder terkait lainnya. Prioritas utama perbaikan sebaiknya difokuskan pada pembenahan kondisi fisik jalur, seperti perbaikan permukaan paving block, normalisasi

saluran drainase, dan penghapusan genangan air. Fasilitas penunjang seperti tempat duduk, tempat sampah organik & anorganik, lampu taman, dan peneduh perlu ditambahkan secara merata agar mendukung kenyamanan dan estetika jalur.

Selain itu, penerapan elemen aksesibilitas seperti guiding block dan ramp sesuai standar sangat penting untuk menjamin jalur pedestrian dapat digunakan oleh semua kalangan, termasuk penyandang disabilitas. Melibatkan masyarakat setempat dalam proses perawatan serta pemberdayaan UMKM lokal di sekitar jalur juga dapat meningkatkan fungsi sosial dan ekonomi kawasan. Dengan pendekatan penataan yang holistik dan berkelanjutan, jalur pedestrian di Pantai Kartini berpotensi menjadi model pengembangan ruang publik yang inklusif, fungsional, dan mencerminkan karakter kawasan wisata yang ramah pejalan kaki.

DAFTAR PUSTAKA

- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2010). *Public Places Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Architectural Press.
- Fruin, J. J. (1979). *Pedestrian Planning and Design*. Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners.
- Giovanni, R. (1977). *The City Reader*. Routledge.
- Harris, C., & Dines, N. (1988). *Time-Saver Standards for Landscape Architecture: Design and Construction Data*. McGraw-Hill.
- ITDP Indonesia. (2019). *Panduan Perencanaan dan Perancangan Fasilitas Pejalan Kaki*. Jakarta: Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia.
- Kementerian Kesehatan Republik Indonesia. (n.d.). *Manfaat Berjalan Kaki untuk Kesehatan*. Diakses dari <https://www.kemkes.go.id> (akses pada tahun 2025).
- Kementerian Pekerjaan Umum. (2009). *Tata Cara Perencanaan Fasilitas Bagi Pejalan Kaki di Perkotaan*. Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta.
- Listianto, T. (2006). *Perilaku Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Skripsi. Universitas Gadjah Mada.
- Mamuaja, C. S., Wuisan, M. D., & Lumanauw, J. (2018). *Kajian Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Pendidikan*. *Jurnal Sipil Statik*, 6(4), 309–315.
- Moleong, L. J. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Nasrudin, D., Sari, F., & Alamsyah, T. (2018). *Analisis Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki pada Kawasan Pendidikan*. *Jurnal Teknik ITS*, 7(2), A221–A226.
- Okamoto, N. (n.d.). *Nara Medical University School of Medicine – Health Report on Walking Habits*. *Japan Health Review*, Edisi Khusus.
- Rubenstein, H. M. (1992). *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*. John Wiley & Sons.
- Saraswati, Ratri S, Priyanto, B (2016). *Kualitas Fasilitas Jalur Pejalan Kaki Di Pusat Kota Semarang*. *Jurnal RIPTEK Bappeda Kota Semarang*, Vol. 10 (1), 57-70.
- Spreiregen, P. D. (1965). *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities*. McGraw-Hill.
- Tegar, A., Putri, A., & Rahmawati, N. (2018). *Evaluasi Kinerja Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Komersial*. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 13(1), 37–45.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Wahyuningsih, A. S. (2015). *Manfaat Jalan Kaki bagi Kesehatan*. Artikel Kesehatan Masyarakat, Universitas Negeri Semarang.