

Komodifikasi Jalur Pedestrian: Pemetaan Konflik dan Dinamika Inklusivitas pada Praktik Komersial Coffee Shop di Jalan Slamet Riyadi Surakarta

Niken Fitrianingrum^{1*}, Hana Dwi Apriani², Mahrus Hanani³, Muhammad Faris Taqiyuddin⁴, Galang Gemilang Pratama⁵

¹⁻⁵ Sosiologi, Universitas Sebelas Maret, Indonesia

Email: hanadwipriyani@gmail.com^{1*}, nikenfitrianingrum19@gmail.com², mahrushanan99@gmail.com³, ristaqy@gmail.com⁴, newqalang475@gmail.com⁵

*Penulis Korespondensi: nikenfitrianingrum19@gmail.com

Abstract: Pedestrian walkways are public spaces designed to ensure the right to mobility for all users in a comfortable and inclusive manner. The growth of commercial activities in urban areas often leads to a shift in the function of these public spaces. The rapid growth of coffee shops that utilize pedestrian areas for commercial purposes has created dynamics involving several actors. This study aims to map the dynamics of pedestrian walkway use and identify the actors and root causes of the issues. A qualitative approach was used for data collection through field observations, interviews, talk shows, walking tours, and documentation. Informants were selected using purposive sampling based on their level of involvement. Data analysis was conducted using the Miles, Huberman, and Saldana model through three stages: data condensation, data presentation, and drawing conclusions. The results indicate that differing perspectives on the significance of pedestrian walkways are influenced by economic factors, regulations, and urban spatial management. These conditions have led to a shift in the primary function of public spaces as inclusive mobility routes for pedestrians. The practices of extended seating and parking spaces commonly found on pedestrian paths not only reduce pedestrians' right to mobility but can also obscure guiding blocks for people with disabilities. This situation requires clarification of existing regulations regarding pedestrian paths as well as public education to ensure.

Keyword: Coffeeshop; Citywalk; Huberman; Pedestrian Path; Public Space.

Abstrak: Jalur pedestrian merupakan ruang publik yang dirancang untuk menjamin hak mobilitas seluruh penggunanya secara nyaman dan inklusif. Perkembangan aktivitas komersial di kawasan perkotaan seringkali menimbulkan pergeseran fungsi ruang publik tersebut. Pesatnya pertumbuhan *coffee shop* yang memanfaatkan area pedestrian untuk kepentingan komersial memunculkan dinamika yang melibatkan beberapa aktor. Penelitian ini bertujuan untuk memetakan dinamika pemanfaatan jalur pedestrian serta mengidentifikasi aktor dan akar permasalahan. Pendekatan kualitatif digunakan untuk pengumpulan data melalui observasi lapangan, wawancara, *talk show* dan *walking tour*, serta dokumentasi. Informan dipilih melalui teknik *purposive sampling* berdasarkan keterlibatannya. Analisis data dilakukan menggunakan model Miles, Huberman, dan Saldana melalui tiga tahap kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan perbedaan kepentingan dalam memaknai jalur pedestrian dipengaruhi oleh faktor ekonomi, regulasi, dan tata kelola ruang kota. Kondisi tersebut berdampak pada bergesernya fungsi utama ruang publik sebagai jalur mobilitas untuk pejalan kaki yang inklusif. Praktik *extended seating* dan lahan parkir yang banyak ditemui di jalur pedestrian tidak hanya mengurangi hak mobilitas pejalan kaki, tetapi juga dapat menutupi *guiding block* bagi penyandang disabilitas. Kondisi ini memerlukan penegasan terkait regulasi yang ada terkait jalur pedestrian serta edukasi publik untuk mewujudkan ruang publik yang inklusif.

Kata Kunci: Citywalk; Huberman; Jalur Pejalan Kaki; Kedai Kopi; Ruang Publik.

1. PENDAHULUAN

Jalur pedestrian merupakan ruang publik inklusif yang secara yuridis dijamin dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada Pasal 131 ayat (1), undang-undang tersebut menjamin ketersediaan fasilitas bagi pejalan kaki, termasuk trotoar, sedangkan Pasal 132 ayat (1) menegaskan pemberian prioritas penggunaan

ruang jalan bagi pejalan kaki (BPK RI, 2009). Seiring perkembangan kota, fungsi pedestrian tidak lagi sekedar menjadi ruang fisik, tetapi juga berkembang menjadi *public sphere*, yaitu ruang sosial tempat masyarakat berkumpul, berdiskusi, dan berinteraksi (Habermas dalam Rizkiyah, 2025). Secara ideal, ruang pedestrian diposisikan sebagai ruang publik yang harus menjamin keselamatan, kenyamanan, serta aksesibilitas bagi masyarakat khususnya pejalan kaki.

Kota Surakarta, khususnya koridor Jalan Slamet Riyadi, dikenal sebagai salah satu jalur pedestrian terbaik di Indonesia yang terintegrasi dengan aktivitas sosial, budaya, dan ekonomi (Irfanda et al., 2025). Surakarta menjadikan jalur pedestrian sebagai bagian dari struktur utama kota yang digunakan dalam aktivitas harian warga dan penyelenggaraan berbagai agenda budaya kota. Jalur pedestrian menjadi penting dan dijadikan ruang publik serta ajang interaksi sosial bagi masyarakat di Kota Surakarta (Prabasmara et al., 2020). Sebagai pusat budaya Jawa Tengah dengan slogan “*The Spirit of Java*”, Jalan Slamet Riyadi menjadi ikon kota melalui agenda budaya seperti Solo Batik Carnival dan *Car Free Day* yang mendorong kunjungan wisatawan hingga 5,6 juta pada tahun 2025 (Budiningtyas, 2021). Namun dibalik itu, Jalan Slamet Riyadi juga mengalami pertumbuhan bisnis *coffee shop* yang pesat. Dilansir dari (Solopos), pada Desember tahun 2025 terdapat 23 *coffee shop* yang berada di sepanjang Jalan Slamet Riyadi. Pertumbuhan tersebut turut memunculkan praktik *extended seating* serta penggunaan ruang untuk parkir yang dalam beberapa kasus menyita area jalur pedestrian dan menghambat akses *guiding block* bagi penyandang disabilitas (Syarifudin, 2026). Hal ini memunculkan konflik nyata akibat penggunaan jalur pedestrian.

Upaya penertiban jalur pedestrian telah dilakukan oleh pemerintah dengan melakukan razia dan penerbitan surat peringatan (Winawati, 2025). Akan tetapi, pelanggaran masih terus berulang dan mengindikasikan lemahnya penegakan Dasar Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2008 tentang pengelolaan PKL yang menyatakan bahwa “Dilarang berjualan di sepanjang *city walk* Jalan Slamet Riyadi mulai pukul 17.00 s/d 05.00” (BPK RI, 2008). Kondisi ini mencerminkan kontradiksi antara perencanaan kota dan praktik pemanfaatan ruang yang mengancam aksesibilitas warga (Gunawan, 2025). Selain itu, kondisi tersebut juga berpotensi menghambat pencapaian SDG’s poin 11 (Kota Berkelanjutan) dan poin 17 (Kemitraan), sekaligus Asta Cita Poin 1 terkait penegakan HAM.

Penelitian terdahulu telah mengkaji alih fungsi pedestrian dari perspektif penegakan hukum (Fitriati, 2025), pedagang kaki lima (Sinurat, 2025), kenyamanan pejalan kaki (Soo et al., 2025), implikasi hukum (Hasan et al., 2023), serta perubahan aktivitas di koridor Slamet Riyadi (Irfanda et al., 2025). Namun belum ada penelitian yang secara spesifik mengkaji

dinamika konflik yang muncul dari alih fungsi ruang pedestrian sebagai *publik sphere* akibat komersialisasi *coffee shop*. Penelitian ini bertujuan memetakan konflik pemanfaatan ruang pedestrian Jalan Slamet Riyadi, mencakup identifikasi aktor dan akar konflik, dengan fokus pada dinamika sosial antar aktor dan implikasinya terhadap aksesibilitas ruang publik tanpa membahas aspek teknis desain infrastruktur maupun analisis yuridis secara mendalam.

2. KAJIAN TEORITIS

Penelitian ini menggunakan dua kerangka teori utama. Pertama, teori produksi ruang Henri Lefebvre yang memandang ruang sebagai produk sosial yang terbentuk dari relasi antara praktik fisik, mental, dan sosial (Lefebvre dalam Mutia, 2021:234). Melalui pemikiran Lefebvre, melihat bahwa ruang itu diproduksi secara sosial dengan interelasi dari berbagai macam pihak yang terkait sesuai dengan kepentingannya masing-masing. Kedua, teori segitiga konflik Johan Galtung digunakan untuk menguraikan struktur konflik melalui tiga unsur, yaitu *Contradiction* (pertentangan kepentingan antar aktor), *Attitude* (sikap dan persepsi tiap pihak terhadap konflik), dan *Behaviour* (tindakan nyata yang terjadi di lapangan) (Galtung dalam Wibisono, 2022:6). Kerangka teori ini menjadi acuan penelitian untuk tidak hanya memetakan siapa yang berkonflik, tetapi juga mengapa konflik berlangsung dan bagaimana ia dimanifestasikan dalam penggunaan ruang pedestrian Jalan Slamet Riyadi.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Lokasi penelitian di koridor Jalan Slamet Riyadi, Kota Surakarta, yang kini menjadi titik konflik antara kepentingan komersial *coffee shop* dan hak pejalan kaki. Informan dipilih menggunakan teknik *purposive sampling* berdasarkan keterlibatan langsung dalam konflik, meliputi perwakilan Dinas Perhubungan, Satpol PP, karyawan dan pelanggan *coffee shop*, pejalan kaki, petugas parkir, serta warga sekitar. Data dikumpulkan melalui observasi lapangan, kegiatan *talkshow* dan *walking tour*, dan dokumentasi berupa jurnal, peraturan, berita, serta rekaman visual. Analisis data menggunakan model Miles, Huberman, dan Saldana (2014) melalui tiga tahap kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan (Sari et al., 2022: 101-102) guna mengidentifikasi aktor konflik, memetakan akar permasalahan serta merumuskan rancangan resolusi konflik.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Hasil observasi lapangan, menunjukkan bahwa tingginya aktivitas sosial dan ekonomi menyebabkan perubahan pemanfaatan jalur pedestrian pada beberapa segmen. Pada dasarnya, di sepanjang Jalan Slamet Riyadi telah terbagi menjadi 5 segmen, yaitu segmen 1 (Purwosari-Gendengan), segmen 2 (Gendengan-Sriwedari), segmen 3 (Sriwedari-Ngapeman), segmen 4 (Ngapeman-Yos Sudarso), dan segmen 5 (Yos Sudarso-Gladak) (Putih & Azizah, 2022). Pembagian segmen di Jalan Slamet Riyadi dapat dilihat melalui gambar berikut ini:



Gambar 1. Pembagian segmen di Jalan Slamet Riyadi.

Hasil penelitian menunjukkan adanya perbedaan aktivitas pada setiap segmen. Segmen 1 dan 2 menunjukkan tingkat aktivitas yang rendah karena didominasi oleh kawasan perkantoran dan sekolah sehingga aktivitas pejalan kaki lebih bersifat secara fungsional dan berlangsung pada waktu-waktu tertentu. Sebaliknya, segmen 3-5 menunjukkan aktivitas yang lebih tinggi dan beragam. Tingginya aktivitas pada segmen ini tidak hanya dipengaruhi oleh mobilitas pejalan kaki, tetapi didukung dengan berkembangnya ekonomi kota dan munculnya ruang berkumpul baru pada jalur pedestrian. Salah satu aktivitas yang seringkali terjadi pada segmen tersebut adalah keberadaan *coffee shop* yang memanfaatkan ruang pedestrian sebagai kegiatan usahanya.

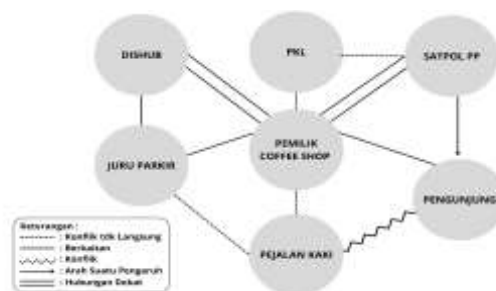
Coffee shop pada segmen 3-5 memanfaatkan jalur pedestrian melalui penempatan extended seating dan parkir. Extended seating yang digelar oleh coffee shop kerap memenuhi jalur pedestrian hingga menutupi guiding block, sehingga berpotensi menghilangkan hak pejalan kaki penyandang disabilitas yang mengakses ruang publik. Tingginya jumlah pengunjung coffee shop juga menyebabkan penuhnya area parkir yang melewati batas parkir yang sudah ditentukan oleh Dishub, sehingga semakin mempersempit ruang gerak bagi pejalan kaki (Putih & Azizah, 2022).

Permasalahan ini tidak hanya dirasakan secara langsung di lapangan, tetapi juga terdokumentasi dari respons publik di media sosial. Pada akun TikTok resmi Satpol PP Kota

Surakarta, sejumlah komentar pada salah satu unggahan video mencerminkan keresahan masyarakat terhadap kondisi tersebut, di antaranya “citywalk sudah tidak lagi nyaman karena digunakan untuk parkir dan nongki”, “trotoar harusnya buat lewat malah dibuat untuk nongkrong”, hingga ada komentar yang mempertanyakan “fungsi trotoar itu buat apa sih? huft” (Satpol PP, Tiktok, diakses pada tanggal 8 Juni 2026). Komentar-komentar tersebut mempresentasikan persepsi publik yang menunjukkan adanya ketegangan antara fungsi normatif jalur pedestrian dengan praktik penggunaannya di lapangan. Kondisi ini akhirnya menjadi sebuah pertentangan yang memunculkan suatu kondisi perdebatan di ruang publik yang dapat dikaji lebih dalam. Melihat adanya intensitas permasalahan pada area tersebut, penelitian ini menetapkan segmen 3-5 sebagai lokasi analisis utama.

Pemetaan Konflik

Perubahan fungsi pada jalur pedestrian terjadi karena adanya perbedaan kepentingan bagi pengguna ruang publik, sehingga menciptakan dinamika persepsi antar aktor yang terlibat. Aktor-aktor tersebut meliputi PKL, pejalan kaki, pemilik coffee shop dan pengunjung coffee shop, juru parkir, Dinas Perhubungan, dan Satpol PP. Pemaknaan setiap aktor yang terlibat pun berbeda, seperti PKL, pemilik coffee shop, juru parkir memaknai jalur pedestrian Slamet Riyadi sebagai ruang yang memiliki potensi ekonomi karena kawasan tersebut merupakan salah satu ikon Kota Surakarta, sedangkan Dinas Perhubungan dan Satpol PP memandang jalur pedestrian sebagai fasilitas bagi pejalan kaki. Perbedaan kepentingan ini menunjukkan adanya kontradiksi antara fungsi ekonomi dan fungsi publik dalam memanfaatkan jalur pedestrian Slamet Riyadi yang memicu adanya konflik antar aktor yang terlibat. Hal tersebut dapat digambarkan dalam peta konflik, seperti berikut:



Gambar 2. Peta Konflik.

Hubungan antara Satpol PP dan PKL bersifat konflik tidak langsung yang tercermin pada perbedaan perilaku terhadap PKL di sisi utara dengan PKL yang ada di sisi selatan pada jalur pedestrian. *Extended seating* oleh *coffee shop* di sisi selatan termasuk dalam kategori PKL, namun tetap diperbolehkan karena dinilai lebih tertata dan estetik dalam tata ruang kota. Hal tersebut dikonfirmasi oleh Ketua Satpol PP Surakarta yang menyatakan bahwa “*kalau dari*

sisi kerapian dan ketertibannya lebih tertib coffee shop dibandingkan dengan PKL karena tempatnya lebih tertata” (Didik, wawancara, 17 April 2026).

PKL terdapat konflik tidak langsung dengan pemilik *coffee shop* karena pemilik *coffee shop* dianggap terlihat lebih formal dan diterima keberadaannya, sedangkan PKL dianggap melanggar ketika berjualan di jalur pedestrian. Perbedaan posisi tersebut menimbulkan ketidakadilan yang menjadi konflik tidak langsung. Sementara itu, Satpol PP dengan pemilik *coffee shop* memiliki hubungan yang dekat karena dalam pendirian usaha di jalur pedestrian memerlukan proses administrasi dan pengawasan langsung oleh Satpol PP. Adapun hubungan Satpol PP dan pengunjung *coffee shop* yang bersifat pengawasan. Satpol PP memiliki kewenangan untuk melakukan penertiban apabila aktivitas pengunjung, seperti penggunaan *extended seating*, telah mendominasi jalur pedestrian dan mengganggu fungsi utamanya sebagai ruang pejalan kaki.

Kemudian, terdapat hubungan antara Dishub, pemilik *coffee shop*, dan juru parkir. Dinas Perhubungan memiliki keterkaitan dengan juru parkir karena juru parkir menjalankan aktivitas pengelolaan parkir berdasarkan kebijakan yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan. Selain itu, juru parkir juga memperoleh sosialisasi mengenai peraturan dan tata kelola parkir dari Dinas Perhubungan. Sedangkan, keterkaitan antara pemilik *coffee shop* dan Dinas Perhubungan terletak pada pengelolaan parkir dan mobilitas kawasan. Raminya aktivitas *coffee shop* berpengaruh terhadap kebutuhan parkir pengunjung yang menjadi bagian dari pengawasan Dinas Perhubungan.

Kemudian, terdapat hubungan antara Dishub, pemilik *coffee shop*, dan juru parkir. Dishub dengan pemilik *coffee shop* memiliki hubungan dekat karena muncul ketika pemilik *coffee shop* memperoleh manfaat dari kebijakan pemanfaatan ruang parkir yang dikeluarkan oleh Dishub dan keberadaan area parkir di depan usaha membantu aksesibilitas pelanggan sehingga membantu aktivitas ekonomi. Selain itu, hubungan Dishub dengan Juru Parkir hanya berkaitan saja karena juru parkir menjalankan aktivitas yang berkaitan langsung dengan pengelolaan dan sosialisasi dari Dishub. Selanjutnya, pemilik *coffee shop* memiliki hubungan dengan juru parkir dan pengunjung *coffee shop*. Hubungan pemilik *coffee shop* dengan juru parkir merupakan hubungan pendukung aktivitas ekonomi, karena juru parkir menjadi aktor yang mendukung keberlangsungan aktivitas usaha *coffee shop*. Sedangkan pemilik *coffee shop* dengan pengunjung *coffee shop* adalah hubungan saling menguntungkan. Pengunjung memperoleh ruang untuk bersosialisasi dan menikmati layanan, sementara pemilik *coffee shop* memperoleh keuntungan ekonomi dari kehadiran pengunjung. pemilik *coffee shop* dan pejalan kaki memiliki konflik tidak langsung akibat perbedaan kepentingan dalam memanfaatkan jalur

pedestrian. pemilik *coffee shop* memandang pedestrian sebagai penunjang aktivitas ekonomi melalui *extended seating*, sedangkan pejalan kaki memandangnya sebagai ruang yang menjamin keamanan, aksesibilitas, dan mobilitas. Pengunjung dan pejalan kaki memiliki hubungan konflik karena pengunjung *coffee shop* mendominasi jalur pedestrian yang seharusnya menjadi hak pejalan kaki tetapi digunakan untuk ruang berkumpul. Selain itu, adanya konflik tidak langsung antara pengunjung dan juru parkir, konflik tersebut terbentuk ketika penempatan kendaraan yang diatur oleh juru parkir mengurangi ruang berjalan yang kemudian konflik muncul akibat aktivitas parkir, bukan karena interaksi langsung antara kedua aktor.

Analisis Produksi Ruang Berdasarkan Teori Henri Lefebvre

Pemetaan konflik menunjukkan bahwa pemanfaatan jalur pedestrian di Jalan Slamet Riyadi terjadi karena adanya perbedaan ekspektasi dan kepentingan dari berbagai aktor mengenai ruang tersebut. Hadirnya *coffee shop* dengan konsep modern, desain estetik, dan penyediaan *extended seating* secara tidak langsung membentuk ruang baru. Jalur pedestrian mulai dipahami sebagai ruang konsumsi dan ruang representasi gaya hidup perkotaan. Perubahan makna ruang tersebut dapat dijelaskan dalam teori Lefebvre mengenai bagaimana ruang itu diproduksi secara sosial dengan interelasi dari berbagai macam pihak yang terkait sesuai dengan kepentingannya masing-masing (Sugiyono, 2022).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan *coffee shop* memang dinilai memberikan citra perkotaan yang lebih modern, tertata, dan menarik bagi wisatawan maupun kelompok kelas menengah perkotaan. Jalur pedestrian memang diciptakan sebagai upaya pemerintah untuk membangun kawasan yang hidup bagi masyarakat dan wisatawan. Hasil wawancara dari Satpol PP juga mengatakan bahwa sebuah kota dibangun dengan konsep dan fungsi yang sudah ditentukan dan pemerintah harus membuat peraturan dengan cara yang tidak otoriter karena ada ruang publik yang harus diperhatikan. Namun, jika dilihat di sisi lain, terdapat kelompok masyarakat yang memiliki keterbatasan modal dan tidak mampu mengikuti standar estetika yang dimiliki *coffee shop*. Kelompok tersebut salah satunya adalah pedagang kaki lima (PKL).

Hasil observasi menunjukkan bahwa PKL tidak memperoleh ruang yang sama seperti *extended seating coffee shop* untuk memanfaatkan pedestrian. Padahal secara substansi, penggunaan trotoar untuk *extended seating coffee shop* maupun aktivitas berdagang PKL sama-sama merupakan bentuk pemanfaatan ruang publik untuk kepentingan ekonomi. Pernyataan tersebut didukung oleh hasil wawancara dengan Satpol PP yang menyatakan bahwa jika dilihat dari sisi usahanya mereka sama-sama mencari uang. Akan tetapi, dari sisi kerapian

dan ketertibannya lebih tertib dan tertata coffee shop dibandingkan dengan PKL. Artinya, tidak semua pelaku ekonomi memiliki akses yang setara terhadap ruang kota. Berdasarkan hasil penelitian diatas, sesuai dengan pemikiran Lefebvre bahwa ruang di perkotaan merupakan sebuah arena pertarungan antara mereka yang memiliki kuasa dengan mereka yang bahkan suaranya saja tidak dapat terdengar. Perkotaan menjadi ruang konflik sehingga yang berkuasa dan memiliki kewenangan mempunyai kesempatan lebih besar untuk mengatur bagaimana wilayah perkotaan mesti dibentuk dan dikelola. Oleh karena itu, Lefebvre juga mengusung konsep (right to the city) perebutan hak atas kota untuk mengatasi bagaimana konflik mesti diselesaikan dan perjuangan atas keadilan kota harus dilakukan (Sugiyono, 2022).

Analisis Konflik Berdasarkan Teori Galtung

Temuan penelitian ini menunjukkan dinamika produksi ruang yang juga berkaitan dengan munculnya konflik di antara aktor-aktor yang memanfaatkan dan mengelola ruang pedestrian. Setiap aktor yang memiliki kepentingan yang berbeda-beda terhadap penggunaan ruang publik. Perbedaan kepentingan tersebut tidak hanya berkaitan dengan fungsi pedestrian sebagai ruang mobilitas pejalan kaki, tetapi juga sebagai ruang yang dimanfaatkan untuk berbagai aktivitas lain. Perbedaan kepentingan antar aktor disajikan melalui analisis tabel dibawah ini:

Tabel 1. Analisis Teori Segitiga Konflik pada Jalur Pedestrian.

Aktor	Attitude	Behavior	Contradiction
Pejalan kaki	Menilai <i>extended seating</i> dan parkir mengurangi kenyamanan serta keamanan berjalan.	Keluhan pejalan kaki terkait berkurangnya ruang berjalan.	Pejalan kaki menghendaki trotoar tetap berfungsi sebagai ruang mobilitas yang aman dan nyaman.
Pemilik <i>coffee shop</i>	Menganggap <i>extended seating</i> sebagai bagian dari konsep usaha dan daya tarik bagi pengunjung.	Pemanfaatan sebagian area pedestrian oleh pemilik <i>coffee shop</i> termanifestasikan sebagai <i>extended seating</i> untuk menunjang aktivitas usaha dan meningkatkan kenyamanan pengunjung.	Pemilik <i>coffee shop</i> menghendaki pemanfaatan ruang pedestrian melalui <i>extended seating</i> untuk menunjang aktivitas usaha.
Pengunjung <i>coffee shop</i>	Memandang <i>extended seating</i> sebagai fasilitas yang meningkatkan kenyamanan menikmati kawasan.	Pengunjung yang memanfaatkan fasilitas area pedestrian sebagai <i>extended seating</i> oleh <i>coffee shop</i> .	Pengunjung <i>coffee shop</i> memiliki kepentingan untuk memperoleh ruang yang nyaman untuk bersantai, bekerja, maupun berinteraksi sosial.
PKL	Menilai terdapat perbedaan perlakuan dalam pemanfaatan ruang publik.	Keberatan yang disampaikan sebagian PKL mengenai penggunaan ruang publik oleh <i>coffee shop</i> .	PKL menghendaki akses terhadap ruang publik untuk menjalankan aktivitas ekonomi.

Juru parkir	Memandang tingginya aktivitas pengunjung sebagai peluang ekonomi.	Keberadaan parkir yang menggunakan area di sekitar trotoar yang tidak sesuai aturan.	Keberadaan juru parkir yang memanfaatkan tingginya aktivitas pengunjung juga menambah kompleksitas penggunaan ruang pedestrian.
Dishub	Menekankan pentingnya fungsi pedestrian dan keteraturan parkir.	Dinas Perhubungan melakukan pengawasan terhadap parkir.	Dinas Perhubungan berupaya menjaga fungsi pedestrian serta ketertiban kawasan.
Satpol PP	Menilai pemanfaatan ruang publik harus sesuai aturan yang berlaku.	Satpol PP melakukan teguran serta penertiban terhadap penggunaan ruang yang dianggap tidak sesuai dengan aturan.	Satpol PP berupaya menjaga fungsi pedestrian serta ketertiban kawasan sesuai peruntukannya.

Berdasarkan tabel diatas, penelitian ini menggunakan analisis teori Segitiga Konflik Johan Galtung untuk memahami bagaimana pertentangan kepentingan (contradiction), persepsi para aktor (attitude), dan tindakan yang muncul (behaviour) membentuk dinamika konflik dalam pemanfaatan pedestrian Jalan Slamet Riyadi. Teori Galtung digunakan pada proses diagnosa untuk mendalami sebuah kasus. Pada tahap ini dilaksanakan penyelidikan terhadap akar konflik, mengenali perasaan seseorang serta perilakunya saat mengalami konflik (Galtung, 1996). Konflik pemanfaatan pedestrian di Jalan Slamet Riyadi dipengaruhi oleh faktor ekonomi, regulasi, sosial, dan tata kelola ruang kota. Faktor ekonomi berkaitan dengan pemanfaatan ruang pedestrian oleh coffee shop, PKL, dan juru parkir sebagai sumber pendapatan. Faktor regulasi muncul dari perbedaan pemahaman terhadap aturan penggunaan pedestrian. Faktor sosial dipengaruhi oleh perubahan gaya hidup masyarakat yang mendorong berkembangnya aktivitas coffee shop dan extended seating. Adapun faktor tata kelola ruang kota berkaitan dengan upaya pemerintah dalam menyeimbangkan fungsi pedestrian, ketertiban lalu lintas, dan aktivitas ekonomi kawasan.

Pemerintah perlu mengikutsertakan semua pihak untuk terlibat dalam forum pengelolaan tata ruang kota agar tidak terjadi ketimpangan yang berpotensi menyebabkan konflik berkepanjangan. Adanya forum yang melibatkan semua pihak, kebijakan tentang pengelolaan tata ruang perkotaan jadi lebih terarah dan tidak ada pihak yang merasa dirugikan. Selain itu, perlu adanya regulasi peraturan dari pemerintah mengenai zonasi yang jelas pada setiap segmen yang ada di Jalur pedestrian di Jalan Slamet Riyadi dengan menentukan batas maksimum extended seating yang diperbolehkan untuk memastikan guiding block bebas dari gangguan. Area pedestrian yang menjadi jalur utama pejalan kaki dan guiding block harus tetap steril dari aktivitas komersial untuk memastikan terpenuhinya hak seluruh pengguna yang

mengakses dan memanfaatkan ruang publik. Dinamika yang terjadi terkait pemanfaatan jalur pedestrian di Jalan Slamet Riyadi, diperlukan sebuah resolusi yang tidak hanya bertumpu pada penertiban dan regulasi. Salah satu resolusi yang mendasar dalam permasalahan ini adalah penguatan kesadaran anak muda sebagai pengguna dominan di jalur pedestrian. Pengunjung coffee shop yang mendominasi pemanfaatan jalur pedestrian sebagian besar merupakan kelompok usia muda yang menjadikan kawasan ini untuk nongkrong. Kesadaran tentang fungsi utama dari trotoar dapat dilakukan dengan menyasar platform yang dekat dengan anak muda, seperti Instagram dan TikTok.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa konflik pemanfaatan jalur pedestrian di Jalan Slamet Riyadi terjadi akibat perbedaan kepentingan antar aktor dalam memaknai ruang publik, terutama pada segmen 3–5 yang didominasi aktivitas *coffee shop*, *extended seating*, dan parkir sehingga mengurangi fungsi pedestrian sebagai ruang mobilitas pejalan kaki. Berdasarkan teori Henri Lefebvre dan Segitiga Konflik Johan Galtung, konflik dipengaruhi oleh faktor ekonomi, regulasi, sosial, dan tata kelola ruang. Oleh karena itu, pemerintah perlu memperjelas regulasi pemanfaatan pedestrian, memperkuat kolaborasi antar pemangku kepentingan, serta meningkatkan edukasi kepada masyarakat agar tercipta keseimbangan antara kepentingan ekonomi dan hak pejalan kaki atas ruang publik yang aman, nyaman, dan inklusif. Bagi peneliti selanjutnya, disarankan mengkaji efektivitas implementasi kebijakan penataan pedestrian maupun mengeksplorasi perspektif kelompok pengguna rentan, seperti penyandang disabilitas, untuk menghasilkan model pengelolaan ruang publik yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

DAFTAR REFERENSI

- Budiningtyas, E. S., & Sirod, M. (2021). Peluang dan tantangan pengembangan pariwisata di kawasan cagar budaya Keraton Kasunanan Surakarta. *Khasanah Ilmu: Jurnal Pariwisata dan Budaya*, 12(1), 7–15. <https://doi.org/10.31294/khi.v12i1.9978>
- Fitriati, & Perdana, E. (2025). Penegakan hukum oleh kepolisian terhadap perubahan alih fungsi trotoar sebagai tempat usaha. *Unes Journal of Swara Justisia*, 9(2), 310–319. <https://doi.org/10.31933/b2vh7973>
- Galtung, J. (1996). *Peace by peaceful means: Peace and conflict, development and civilization*. Sage Publications. <https://doi.org/10.4135/9781446221631>
- Gunawan, R. (2025). Konflik kepentingan dalam pemanfaatan ruang publik perkotaan. *Jurnal Sosiologi Perkotaan*, 7(1), 1–14.

- Hasan, Z., Firmansyah, A., Putri, M., & Elyvia, V. (2023). Implikasi yuridis terhadap penyalahgunaan penggunaan trotoar di Jalan ZA Pagar Alam Kota Bandar Lampung. *Sol Justicia*, 6(1), 30–36. <https://doi.org/10.54816/sj.v6i1.680>
- Irfanda, M. A., Soedwihajono, S., & Pujantiyo, B. S. (2025). Daya hidup pada Solo City Walk koridor Slamet Riyadi, Kota Surakarta. *Desa-Kota: Jurnal Perencanaan Wilayah, Kota, dan Permukiman*, 7(1), 59–69.
- Kurniawan. (2025, December 15). *Jajal 23 coffee shop kalcer di Slamet Riyadi Solo, segini biayanya*. <https://solopos.espos.id/jajal-23-coffee-shop-kalcer-di-slamet-riyadi-solo-segini-biaya-2172737>
- Mutia, F. (2021). *Antologi teori sosial: Kumpulan karya-karya pilihan*.
- Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pengelolaan Pedagang Kaki Lima. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/207162/perda-kota-surakarta-no-3-tahun-2008>
- Prabasmara, P. (2020). Konsep livabilitas sebagai dasar optimalisasi ruang publik: Studi kasus Solo City Walk, Jalan Slamet Riyadi, Surakarta. *Jurnal Arsitektur Pendapa*. <https://doi.org/10.37631/pendapa.v1i2.110>
- Putih, F. A., & Azizah, R. (2022, August). Identifikasi kenyamanan dan pemanfaatan citywalk sepanjang Jalan Slamet Riyadi Solo. In *Prosiding Seminar Ilmiah Arsitektur (SIAR)* (pp. 352–359).
- Rizkiyah, I. D. (2025). Interaksi manusia sebagai makhluk sosial dalam ruang publik menurut Jürgen Habermas: Studi kasus pameran Metamorfosart 6. *Jurnal Kajian Ilmu Seni, Media, dan Desain*, 2(4), 23–32. <https://doi.org/10.62383/abstrak.v2i4.674>
- Sari, I. N., Lestari, L. P., Kusuma, D. W., Mafulah, S., Brata, D. P. N., Karwanto, Supriyono, I. D. N., Widiatsih, A., Utomo, E. S., Maghfur, I., Sofiyana, M. S., & Sulistiana, D. (2022). *Metode penelitian kualitatif*. UNISMA Press.
- Sinurat, R. P. D. (2025). *Alih fungsi pedestrian oleh pedagang kaki lima di Jalan Gatot Subroto Medan Petisah* (Doctoral dissertation, Universitas Medan Area).
- Soo, H. A., Amaheka, S. G., & Metekohy, J. G. (2025). Analisis pengaruh alih fungsi trotoar terhadap kenyamanan pejalan kaki di Jalan Pala Kota Masohi. *Jurnal Simetrik*, 15(1), 18–23. <https://doi.org/10.31959/js.v15i1.2968>
- Sugiyono, P. B. (2022). Memahami konsep ruang menurut Henri Lefebvre. *Sosioglobal: Jurnal Pemikiran dan Penelitian Sosiologi*, 6(2), 101–113. <https://doi.org/10.24198/jsg.v6i2.36309>
- Syarifudin, A. (2026). Guiding block tertutup meja kursi kafe di Solo, komite disabilitas minta tertibkan. *Tribun Solo*.
- Wibisono, M. Y., Zakaria, T., & Viktorahadi, R. F. B. (2022). Persepsi dan praktik toleransi beragama di kalangan mahasiswa Muslim dan non-Muslim.
- Winawati, N. (2025, December). Trotoar Jalan Slamet Riyadi jadi lahan coffee shop: Dilema etika atau estetika dalam keadilan ruang kota. *Kompasiana*.