



Keterpaduan Penataan Jalur Pejalan Kaki Di Jl. Urip Sumoharjo Dan Jl. Prof. Herman Yohanes Yogyakarta

Mustika Hari Safitri¹, Dewanti², Sigit Priyanto³
^{1,2,3}Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, Indonesia

Article Info

Article history:

Received Januari 9, 2024
Revised Januari 28, 2024
Accepted Februari 16, 2024

Keywords:

Keterpaduan,
Pejalan Kaki.

Keywords:

Integration,
Pedestrian.

ABSTRAK

Jalur pejalan kaki pada Kawasan Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Prof. Herman Yohanes saat ini beralih dari fungsi yang seharusnya digunakan untuk pejalan kaki akan tetapi justru menjadi penataan ruang parkir, area dagang bagi pedagang kaki lima / pedagang lainnya serta beberapa penataan fasilitas pejalan kaki yang menutupi jalur. Dengan kondisi tersebut dapat dikatakan bahwa penataan lingkungan jalur pejalan kaki belum baik, terlebih mengenai prasarana pejalan kaki banyak yang sudah rusak dan sarana yang ada juga belum lengkap. Atas permasalahan tersebut aksesibilitas antar kawasan juga dipertanyakan. Dalam PM PUPR 02/SE/M/2018 disebutkan bahwa perencanaan jalur pejalan kaki sekurang-kurangnya harus memenuhi tiga aspek keterpaduan yaitu penataan lingkungan, sistem transportasi, dan aksesibilitas antar kawasan. Maka dari itu perlu dilakukan penelitian untuk mengetahui keterpaduan penataan jalur pejalan kaki dengan aspek penataan lingkungan, sistem transportasi dan aksesibilitas antar Kawasan. Metode analisis yang digunakan yaitu metode kualitatif serta teknik analisis yang digunakan yaitu analisis deskriptif untuk mengetahui kondisi eksisting keterpaduan penataan jalur pejalan kaki. Hasil penelitian menunjukkan pada kedua lokasi penataan jalur pejalan kaki nya belum terpadu dengan penataan lingkungan, sistem transportasi, dan aksesibilitas antar Kawasan.

ABSTRACT

Pedestrian path in the Jl. Urip Sumoharjo and Jl. Prof. Herman Yohanes is currently switching from a function that should be used for pedestrians but instead is arranging parking spaces, trading areas for street vendors/other traders as well as several arrangements for pedestrian facilities covering the paths. With these conditions, it can be said that the environmental management of pedestrian routes is not good, especially regarding pedestrian infrastructure, much of which has been damaged and the existing facilities are also incomplete. Due to this problem, accessibility between regions is also questioned. In PM PUPR 02/SE/M/2018 it is stated that pedestrian route planning must at least fulfill three aspects of integration, namely environmental planning, transportation systems, and accessibility between areas. Therefore, it is necessary to carry out research to determine the integration of the arrangement of pedestrian routes with aspects of environmental planning, transportation systems and accessibility between regions. The analytical method used is a qualitative method and the analysis technique used is descriptive analysis to determine the existing condition of the integration of pedestrian path arrangements. The research results show that in both locations the arrangement of pedestrian routes has not been integrated with the environmental arrangement, transportation system and accessibility between areas..

This is an open access article under the [CC BY](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) license.



Corresponding Author:

Dewanti

Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada,
Yogyakarta, Indonesia
Email: dewanti@ugm.ac.id

1. PENDAHULUAN

Kawasan Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Prof. Herman Yohanes Yogyakarta merupakan jalan *one way* (satu arah) yang kawasannya tergolong padat dan ramai serta menjadi destinasi masyarakat dikarenakan Kawasan tersebut terdapat banyak bangunan dengan beragam fungsi dan aktivitas yang terjadi, seperti perdagangan, perkantoran, jasa, dan pendidikan. Namun, aktivitas yang paling mendominasi di kawasan tersebut adalah aktivitas perdagangan. Hal ini dapat dilihat dari jumlah bangunan komersil yang lebih banyak dibandingkan dengan bangunan lainnya. Menurut Anggriani [1] dalam suatu Kawasan yang terdapat banyak bangunan dengan beragam fungsi diperlukan penyediaan jalur pejalan kaki yang memperhatikan penggunaannya agar dapat meningkatkan ekonomi sekitar serta sebagai penurun polusi suara dan membentuk lingkungan kota yang unik dan dinamis. Jalur pejalan kaki pada Kawasan Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Prof. Herman Yohanes saat ini beralih dari fungsi yang seharusnya digunakan untuk pejalan kaki akan tetapi justru menjadi ruang parkir dan area dagang bagi pedagang kaki lima serta banyak pemilik toko yang menjajakan barang dagangannya di jalur pedestrian. Hal ini membuat ruang berjalan menjadi sempit dan tidak terhubung dengan ruang jalan, sehingga sulit diakses oleh pengguna jalan.

Untuk keterpaduan penataan dikedua Kawasan yang dijadikan lokasi dalam penelitian ini jika dilihat dengan kondisi eksisting, Penataan lingkungan yang ada belum bisa memenuhi hak pejalan kaki karena masih banyak aktivitas di jalur pedestrian yang mengganggu pejalan kaki. Sistem transportasi yang ada juga belum bisa mendukung pergerakan pejalan kaki seperti permukaan jalur yang tidak rata dan banyak yang rusak serta tidak lengkapnya fasilitas pendukung dan utama seperti penyebrangan sebidang (pelican cross) yang dapat memudahkan pergerakan pejalan kaki Ketika hendak menyebrang. Aksesibilitas antar Kawasan juga belum sepenuhnya dapat memudahkan pejalan kaki untuk menuju Kawasan yang hendak dicapai karena masih banyak hambatan dan gangguan disepanjang trotoar. Untuk menyelesaikan permasalahan yang terjadi perlu dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai keterpaduan penataan jalur pejalan kaki dengan penataan lingkungan, sistem transportasi dan aksesibilitas antar Kawasan di Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Prof. Herman Yohanes.

Menurut Kementerian PUPR tentang Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki (02/SE/M/2018), Prinsip umum perencanaan pada jalur pejalan kaki sekurang-kurangnya harus memenuhi aspek keterpaduan yaitu dari penataan lingkungan, sistem transportasi, dan aksesibilitas antar Kawasan. Keterpaduan yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu keterpaduan penataan jalur pejalan kaki dengan penataan lingkungan, sistem transportasi, dan juga aksesibilitas antar Kawasan, dari ketiga aspek tersebut nantinya dapat dilihat penataan jalur pejalan kaki yang ada sudah terpadu atau belum. Berikut penjelasan dari ketiga aspek :

Dalam penataan lingkungan pada jalur pejalan kaki, jalur pejalan kaki yang disediakan harus memberikan rasa nyaman, lancar, dan aman dari gangguan. Penataan sistem sirkulasi antar ruang, terutama dalam hal penempatan serta penggunaan fungsi yang tepat, sangat mempengaruhi kenyamanan pola pergerakan antar ruang itu sendiri. Hubungan sirkulasi antar ruang yang tidak komprehensif serta tanpa koordinasi yang menyeluruh dapat mengakibatkan sirkulasi antar ruang yang kurang nyaman bagi penggunanya terutama pada pencapaian atau akses yang tidak terencana dengan baik [1].

Pola penataan sepotong-potong dan tumpang tindihnya suatu fungsi fasilitas sosial, menyebabkan sirkulasi antar ruang menjadi kurang nyaman sehingga mengakibatkan berjalan kaki dari satu lokasi ke lokasi lain, sungguh sangat terganggu dan bahkan dapat menciptakan pola penataan yang tidak lagi memperhatikan manfaat sosial atau kepentingan masyarakat umum [1]. Penataan lingkungan dalam penelitian ini yaitu penataan disepanjang jalur pejalan kaki mencakup penataan parkir, penataan PKL, penataan lainnya yang mengganggu aktivitas pergerakan pejalan kaki disepanjang jalur.

Menurut Hobbs [2], pejalan kaki adalah bagian dari sistem transportasi walaupun di dalam sistem transportasi sering dilupakan, pejalan kaki tidak boleh disingkirkan melainkan moda pejalan kaki harus diperhitungkan. Dirjen Perhubungan Darat (1999) juga menyatakan bentuk transportasi yang penting di daerah perkotaan adalah pejalan kaki. Sistem transportasi merupakan sektor pendukung dalam setiap aktifitas manusia. Pada dasarnya komponen sistem transportasi dipandang dari jenis pergerakan dibedakan atas pergerakan kendaraan dan pergerakan orang, kedua komponen tersebut harus mendapat perhatian pada sistem penyediaan prasarana. Sistem transportasi dalam pejalan kaki dapat diartikan suatu bentuk keterikatan antara pejalan kaki, prasarana dan sarana yang berhubungan dalam rangka perpindahan disuatu tatanan baik secara alami ataupun rekayasa. Menurut Ndiwa [3] Pejalan kaki sendiri adalah istilah dalam transportasi yang digunakan untuk menjelaskan orang yang berjalan di jalur pejalan kaki, maka dari itu sistem transportasi dalam penelitian ini adalah prasarana dan sarana pejalan kaki. Apakah sistem transportasi yang ada sudah mendukung aktivitas pergerakan penggunanya atau belum, dilihat dari kerusakan pada jalur, adanya penyebrangan sebidang / tidak sebidang, fasilitas pendukung dan lain lain.

Aksesibilitas merupakan suatu ukuran kemudahan dalam melakukan perjalanan dari suatu tempat ke tempat yang ingin dituju, untuk mencapai kemudahan memiliki ukuran terhadap jalur pejalan kaki, diantaranya yaitu peniadaan hambatan dan halangan, jalur pejalan kaki tidak naik-turun, dan menerus dari titik satu ke titik lainnya. Menurut Sefaji [4] dalam Prawira et al, tingkat aksesibilitas antar Kawasan dapat diukur dengan jarak pencapaian yang singkat.

Aktivitas berjalan harus difasilitasi dengan jalur pejalan kaki, sehingga aksesibilitas pejalan kaki menuju antar Kawasan meningkat, dan pada akhirnya Kawasan yang ditinjau tadi juga ikut meningkat [5] aksesibilitas meliputi faktor waktu, biaya, dan tenaga dalam berpindah tempat. Aksesibilitas juga dapat dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lain, maka dikatakan aksesibilitas antara kedua tempat tersebut tinggi. Jika jarak kedua tempat tersebut sangat jauh maka aksesibilitasnya rendah. Jalan kaki paling menyenangkan dan efektif apabila jalur jalan kaki yang tersedia telah mendukung aktivitas, media sosial, dan unsur pendukung lainnya. Oleh karena itu, unsur aksesibilitas jalur pejalan kaki pada kedua Kawasan yang dijadikan lokasi dalam penelitian ini perlu mendapat perhatian. Aksesibilitas antar

Kawasan pada jalur pedestrian dalam penelitian ini mencakup Kemudahan pejalan kaki dalam mencapai tujuannya ditinjau dari hambatan atau gangguan, kondisi prasarana berfungsi dengan baik (tidak naik-turun/tidak licin dll), menerus dari titik satu ke titik lainnya.

Fasilitas untuk pejalan kaki dibagi menjadi dua bagian yaitu fasilitas utama dan fasilitas pendukung, yaitu sebagai berikut:

1. Fasilitas Utama

Fasilitas utama merupakan prasarana jaringan pejalan kaki yang disediakan meliputi trotoar dan fasilitas penyebrangan.

- a. trotoar
- b. fasilitas penyebrangan: JPO / Terowongan / *Zebra Cross* / *Pelican Cross*
- c. non trotoar

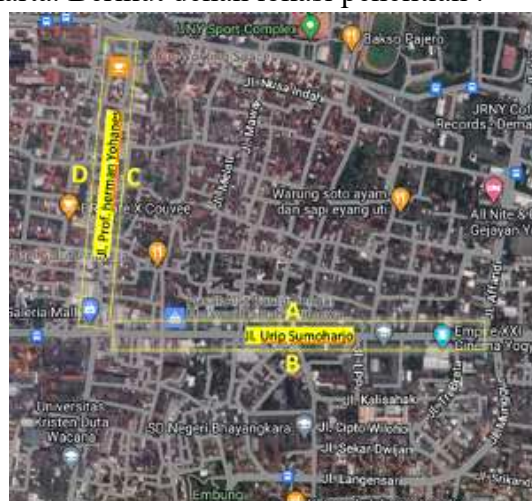
2. Fasilitas pendukung

Fasilitas pendukung adalah sarana jaringan pejalan kaki yang dapat berupa bangunan pelengkap, petunjuk informasi, serta alat penunjang lainnya yang disediakan guna meningkatkan kenyamanan. Dalam penyediaan sarana pelengkap, Adapun fasilitas pelengkap jaringan pejalan kaki antara lain meliputi:

- a. drainase
- b. jalur hijau
- c. lampu penerangan
- d. tempat duduk
- e. tempat sampah
- f. signage
- g. halte / shelter / lapak tunggu
- h. parkir sepeda
- i. pagar pembatas

2. METODE

Lokasi Penelitian ini dilakukan di ruas jalur pejalan kaki Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Prof. Herman Yohanes Yogyakarta. Berikut denah lokasi penelitian :



Gambar 1. Denah Lokasi Penelitian. (Sumber : Google Maps)

Titik pengamatan lokasi studi dibagi menjadi empat titik bertujuan agar mempermudah penulis dalam melakukan penelitian. Untuk titik A dan B Jl. Urip Sumoharjo berbatasan dengan persimpangan demangan dan juga persimpangan galeria. Untuk titik C dan D Jl. Prof. Herman Yohanes berbatasan dengan persimpangan galeria dan persimpangan lembah UGM.

2.1 Data Penelitian

Teknis yang disusun terkait pengumpulan data penelitian meliputi dokumentasi kondisi jalur pejalan kaki, Berikut data primer yang dikumpulkan dalam dalam penelitian ini :

Tabel 1. Data Primer Penelitian

Data	Sumber
Kondisi eksisting jalur pejalan kaki	Observasi

2.2 Observasi

Observasi dilakukan guna mengetahui kondisi keterpaduan penataan jalur pejalan kaki, khususnya pada fasilitas utama dan pendukung jalur pejalan kaki dilihat dari keterpaduan penataan lingkungan, sistem transportasi dan aksesibilitas antar Kawasan. Dalam metode ini peneliti melakukan pengumpulan data dengan mengambil gambar (memotret) di jalur pejalan kaki pada dua Kawasan yang dijadikan lokasi dalam penelitian ini. Dengan metode observasi ini nantinya akan diketahui apakah penataan jalur pejalan kaki dengan ketiga aspek yang disebutkan tersebut pada kedua lokasi studi sudah terpadu atau belum.

2.3 Analisis Data

Proses analisis yang digunakan dalam penelitian ini ialah dengan menggunakan metode kualitatif. Teknik analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif untuk mengetahui kondisi eksisting keterpaduan penataan jalur pejalan kaki, baik fasilitas utama atau pendukung. Berikut penyajian dalam bentuk matriks mengenai proses analisis dalam penelitian ini :

Tabel 2. Matriks Analisis Data

No.	Sasaran	Metode Analisis	Teknik Analisis	Data
1	Mendesripsikan keterpaduan penataan jalur pejalan kaki dilihat melalui kondisi eksisting dengan tiga aspek keterpaduan penataan yaitu antara penataan lingkungan dengan pejalan kaki, sistem transportasi dengan pejalan kaki, dan aksesibilitas antar Kawasan dengan pejalan kaki.	Kualitatif	Analisis deskriptif	Hasil dokumentasi berupa gambar kondisi eksisting jalur pejalan kaki dikedua Kawasan yang dijadikan objek dalam penelitian ini.

2.4 Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif merupakan analisis dengan mendeskripsikan secara verbal data-data yang dihasilkan, data yang dihasilkan berupa kondisi eksisting penataan fasilitas jalur pejalan kaki, baik fasilitas utama atau pendukung. Dalam analisis deskriptif ini nantinya ada 3 aspek keterpaduan sistem penataan jalur pejalan kaki yang akan dianalisis, yaitu penataan lingkungan, sistem transportasi dan aksesibilitas antar Kawasan. Dijelaskan pada tabel berikut

Tabel 3 : Aspek Keterpaduan Penataan Jalur Pejalan Kaki

Aspek Keterpaduan Penataan Jalur Pejalan Kaki	Cakupan
Penataan Lingkungan	<ul style="list-style-type: none">• Parkir• Pedagang Kaki Lima• Penataan Lainnya yang mengganggu aktivitas pejalan kaki disepanjang jalur.
Sistem Transportasi	<ul style="list-style-type: none">• Sarana dan Prasarana Pejalan Kaki.
Aksesibilitas Antar Kawasan	<ul style="list-style-type: none">• Kemudahan pejalan kaki dalam mencapai tujuannya ditinjau dari hambatan atau gangguan, kondisi prasarana berfungsi dengan baik (tidak naik-turun/tidak licin dll), menerus dari titik satu ke titik lainnya.

Analisis deskriptif dalam penelitian ini juga digunakan untuk merumuskan rekomendasi penataan jalur pejalan kaki ditinjau dari hasil keterpaduan penataan jalur pejalan kaki dan persepsi pengguna jalur.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil observasi dan penyebaran kuesioner yang telah dilakukan, berikut adalah hasil dan pembahasan dari penelitian ini:

3.1 Keterpaduan Penataan Jalur Pejalan Kaki

Hasil keterpaduan penataan jalur pejalan kaki dalam penelitian ini didapat dari pengamatan kondisi eksisting jalur pejalan kaki di kedua lokasi yang dijadikan objek dalam penelitian. Untuk mengetahui keterpaduan penataan jalur pejalan kaki dengan pengamatan kondisi eksisting menggunakan analisis deskriptif kualitatif. Aspek yang akan dianalisis yaitu penataan lingkungan, sistem transportasi, dan aksesibilitas antar Kawasan. Ketiga aspek tersebut dikatakan terpadu dengan pejalan kaki apabila sesuai dengan pedoman dan telah mendukung pergerakan pejalan kaki dalam melakukan perjalanan seperti memberikan keamanan, kenyamanan, keselamatan pejalan kaki dan juga keindahan pada jalur itu sendiri.

3.2 Penataan Lingkungan

Penataan lingkungan dalam hal ini yaitu penataan parkir, penataan pedagang kaki lima, serta penataan lainnya yang mengganggu aktivitas pejalan kaki disepanjang jalur. Penataan yang ada apakah sudah terpadu atau belum dengan jalur pejalan kaki.



Gambar 2. Penataan Lingkungan (*Hasil Observasi, 2023*)

1. Jl. Urip Sumoharjo

Pada penataan lingkungan Jl. Urip Sumoharjo baik titik A ataupun titik B, jalur pejalan kakinya belum bebas hambatan, seperti penataan parkir, PKL, perdagangan pertokoan dan penataan fasilitas pejalan kaki seperti pohon ataupun shelter yang menutupi jalur. Atas adanya penataan tersebut yang tumpang tindih di jalur pejalan kaki tentunya mengurangi lebar efektif jalur.

2. Jl. Prof. Herman Yohanes

Pada penataan lingkungan Jl. Prof. Herman Yohanes baik titik C ataupun titik D, jalur pejalan kakinya belum bebas hambatan, seperti penataan parkir, PKL, dan penataan fasilitas pejalan kaki seperti pohon ataupun shelter yang menutupi jalur. akan tetapi yang paling dominan adalah penataan parkir disepanjang jalur, atas adanya penataan tersebut yang tumpang tindih di jalur pejalan kaki tentunya mengurangi lebar efektif jalur.

3.3 Sistem Transportasi

Sistem transportasi dalam hal ini yaitu prasarana dan sarana pejalan kaki, dalam hal ini dikatakan terpadu apabila sudah memberikan keamanan, kenyamanan, keselamatan dan keindahan pada jalur bagi penggunaannya. Seperti lebar trotoar yang ada apakah sudah sesuai atau tidak, bentuk permukaan jalur yang ada membahayakan atau tidak, tersedianya fasilitas-

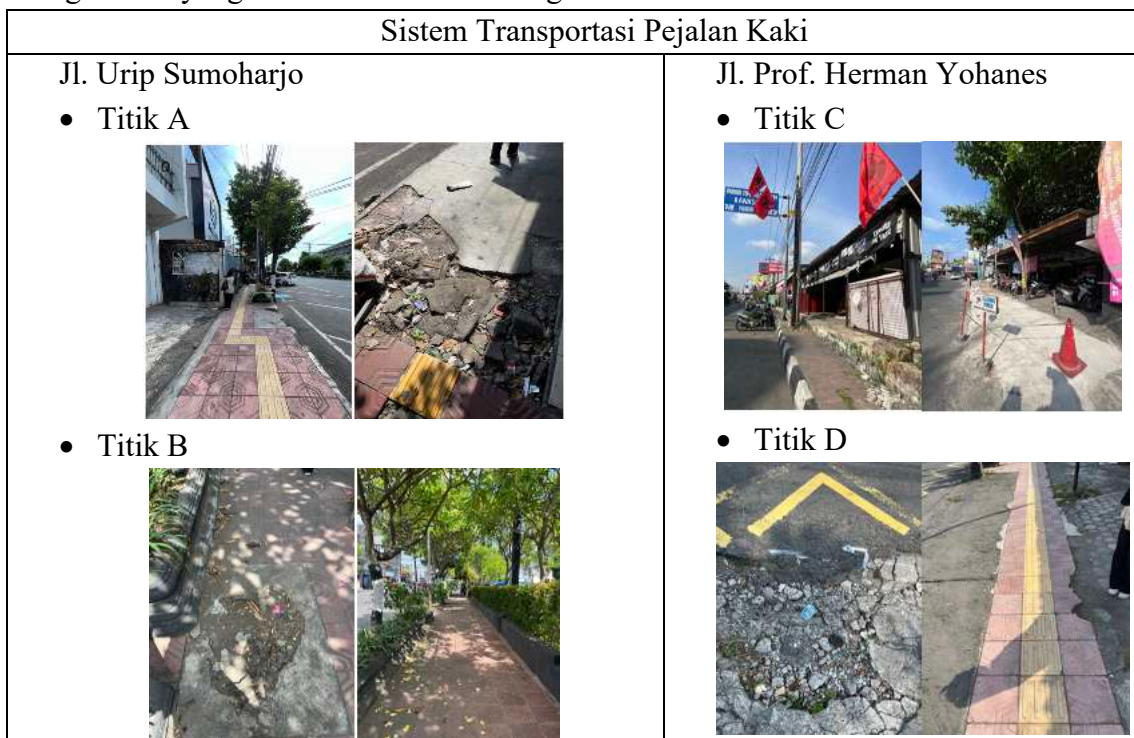
fasilitas pendukung lainnya seperti kursi, tempat sampah, lampu penerangan dan lain sebagainya.

1. Prasarana

a. Trotoar

Lebar dan tinggi trotoar pada Jl. Urip Sumoharjo baik titik A dan B itu sudah sesuai dengan standar peraturan yang berlaku, walaupun begitu lebar efektif jalur saat ini berkurang karena adanya aktivitas lain yang penataannya di jalur tersebut dan ada beberapa bagian jalur yang lebar dan tinggi nya berbeda bahkan ada beberapa jalur yang tidak ada kerb nya. Untuk permukaan jalur masih banyak yang tidak rata, rusak, dan juga licin serta ada beberapa jalur yang terputus sehingga perlu adanya perbaikan. Kemiringan yang tersedia pada titik A maupun B belum sesuai dengan standar dikarenakan kemiringan yang rusak bahkan tidak terlihat lagi kemiringannya dan sebagian ada yang tidak memiliki kemiringan.

Lebar dan tinggi trotoar pada titik C Jl. Prof. Herman Yohanes belum sesuai dengan standar peraturan yang berlaku, untuk titik D lebarnya sudah sesuai akan tetapi tingginya masih lebih dari 20 cm dan ada beberapa bagian jalur yang lebar dan tinggi nya berbeda bahkan ada beberapa jalur yang tidak ada kerb nya. Untuk permukaan jalur masih banyak yang tidak rata, rusak, dan juga licin serta ada beberapa jalur yang terputus sehingga perlu adanya perbaikan. Kemiringan yang tersedia pada titik C maupun D belum sesuai dengan standar dikarenakan kemiringan yang rusak bahkan tidak terlihat lagi kemiringannya dan sebagian ada yang tidak memiliki kemiringan.



Gambar 3. Jalur Pejalan Kaki (*Hasil Observasi, 2023*)

b. Zebra Cross

Pada Jl. Urip Sumoharjo sudah tersedia 4 buah fasilitas penyebrangan sebidang *zebra cross*, untuk ukuran sudah sesuai dengan standar peraturan yang berlaku akan tetapi pada penyebrangan sebidang ini tidak tersedia rambu atau papan informasi yang dikhususkan

untuk pejalan kaki. pada Jl. Prof. Herman Yohanes sudah tersedia 2 buah fasilitas penyebrangan sebidang *zebra cross*, untuk ukuran sudah sesuai dengan standar peraturan yang berlaku akan tetapi pada penyebrangan sebidang ini tidak tersedia rambu atau papan informasi yang dikhususkan untuk pejalan kaki dan perlu penambahan fasilitas penyebrangan sebidang *zebra cross* lagi di titik potensial Kawasan yang ramai pengunjung.

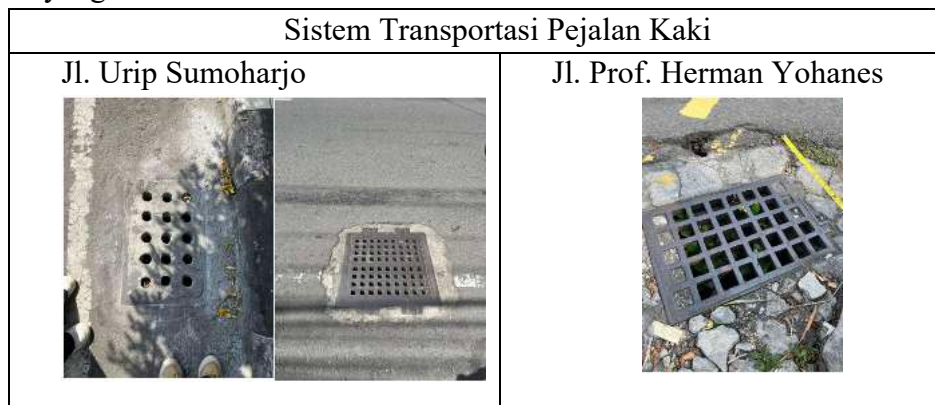


Gambar 4. Zebra Cross (*Hasil Observasi, 2023*)

2. Sarana

a. Drainase

Drainase yang tersedia untuk Jl. Urip Sumoharjo adalah drainase jenis tertutup dengan ukuran 60 x 40 cm untuk titik A dan 60 x 60 cm untuk titik B. Drainase yang disediakan tidak membahayakan keselamatan pejalan kaki. Fasilitas drainase ini sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Drainase yang tersedia untuk Jl. Prof. Herman Yohanes adalah drainase jenis tertutup dengan ukuran 60 x 40 cm . Drainase yang disediakan tidak membahayakan keselamatan pejalan kaki. Fasilitas drainase ini sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.



Gambar 5. Drainase (*Hasil Observasi, 2023*)

b. Jalur Hijau

Jalur hijau yang tersedia untuk kedua lokasi studi dalam penelitian ini berupa pohon peneduh dan juga tanaman dalam pot, untuk penataan pohon kurang tepat karena menutupi jalur trotoar sehingga perlu adanya perbaikan, karena penataan fasilitas pendukung pejalan kaki penataannya di jalur amenitas agar tidak mengurangi lebar efektif jalur pejalan kaki.



Gambar 6. Jalur Hijau (*Hasil Observasi, 2023*)

c. Lampu Penerangan

Lampu penerangan pejalan kaki di Jl. Urip Sumoharjo tidak tersedia, pejalan kaki berjalan di malam hari hanya dibantu penerangan oleh lampu penerangan lalu lintas. Lampu penerangan pejalan kaki di Jl. Prof. Herman Yohanes sudah tersedia namun tidak disepanjang jalur, untuk jarak penempatan antar lampu penerangan berjarak setiap 5-10 meter. Lampu penerangan seharusnya wajib disediakan untuk pejalan kaki karena demi menjamin keamanan pejalan kaki jika melewati jalur tersebut.



Gambar 7. Lampu Penerangan (*Hasil Observasi, 2023*)

d. Tempat Duduk

Tidak adanya fasilitas pendukung tempat duduk untuk pejalan kaki disepanjang jalur pejalan kaki Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Prof. Herman Yohanes. Secara teknis padahal lebar jalur yang ada sudah memupuni untuk penyediaan tempat duduk hanya saja lebar efektif berkurang karena ada aktivitas lain yang mengganggu di atas jalur trotoar.

e. Tempat Sampah

Tidak adanya fasilitas pendukung tempat sampah disepanjang jalur pejalan kaki Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Prof. Herman Yohanes. Hal ini mengakibatkan sampah menumpuk di atas jalur trotoar yang tentunya sangat mengganggu pejalan kaki ditambah dengan bau sampah yang tercium menyengat disaat melewati jalur trotoar yang terdapat tumpukan sampah. Keadaan yang seperti ini mengurangi estetika suatu kota.

f. Rambu

Rambu yang tersedia untuk pejalan kaki di kedua lokasi studi dalam penelitian ini sulit ditemui, hanya tersedia rambu yang menunjukkan tempat pemberhentian angkutan umum, parkir, dan larangan parkir. dan juga rambu yang menunjukkan batas kecepatan kendaraan 40km/h. Padahal rambu atau papan informasi bagi pejalan kaki sangatlah penting.

g. Halte/Shelter


Pada Jl. Urip Sumoharjo sudah tersedia fasilitas Tempat Pemberhentian Bus (TPB) sebanyak 2 buah dengan jarak antar TPB 450 m dan satu berbentuk bangunan halte, satunya lagi tidak ada bangunannya. penataan fasilitas halte ini ditempatkan di atas jalur pejalan kaki sehingga mengurangi lebar efektif jalur. untuk shelter pedestrian di Jl. Urip Sumoharjo ini dapat ditemui dengan mudah, hanya saja penataannya yang belum sesuai. Pada Jl. Prof. Herman Yohanes sudah terdapat satu fasilitas halte portable untuk angkutan umum dan juga shelter dapat ditemui dengan mudah di sisi kiri jalan atau titik D. Hanya saja penataannya yang belum sesuai, penempatannya di atas jalur pejalan kaki sehingga mengurangi lebar efektif jalur.

Sistem Transportasi Pejalan Kaki	
Jl. Urip Sumoharjo 	Jl. Prof. Herman Yohanes 

Gambar 8. Halte/Shelter (Hasil Observasi, 2023)

h. Parkir Sepeda

Parkir sepeda hanya ada di titik D Jl. Prof. Herman Yohanes dan berada 500 m dari tempat pemberhentian bus. Fasilitas parkir sepeda seharusnya dapat disediakan demi menjadikan suatu kota dengan transportasi yang berkelanjutan juga.

Sistem Transportasi Pejalan Kaki	
Jl. Urip Sumoharjo Tidak Tersedia	Jl. Prof. Herman Yohanes 

Gambar 9. Parkir Sepeda (Hasil Observasi, 2023)

3.4 Aksesibilitas Antar Kawasan

1. Keterhubungan antar bangunan di kedua lokasi studi dalam penelitian ini masih belum bebas hambatan sehingga para pejalan kaki terkadang berjalan di jalur lalu lintas apabila ingin menuju dari bangunan satu ke bangunan lainnya.
2. Akses dari tempat pemberhentian transportasi umum ke antar bangunan di kedua lokasi studi dalam penelitian ini masih belum mendukung pergerakan pejalan kaki, dikarenakan kondisi ruang berjalan ada yang terputus, jarak dari tempat pemberhentian transportasi umum ke prasarana penyebrangan harjo lebih dari 100 m, sedangkan standar peraturan yang berlaku

jarak dari tempat pemberhentian transportasi umum ke fasilitas penyebrangan maksimal 100 m.

3. Akses dari ruang parkir ke antar bangunan masih belum bebas hambatan, kedua lokasi studi dalam penelitian ini ruang parkirnya adalah *parkir on street*, Ketika pejalan kaki memarkirkan kendaraannya dan ingin menuju bangunan pertokoan itu masih banyak gangguan-gangguan seperti parkir sembarangan di atas jalur trotoar, pedagang kaki lima yang menutupi jalur, sehingga aksesnya belum mudah.
4. Akses untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus, pada Jl. Urip Sumoharjo titik A dan Jl. Prof. Herman Yohanes titik D memang sudah tersedia pola lantai untuk pejalan kaki disabilitas, akan tetapi dikarenakan jalur masih terdapat banyak hambatan maka pejalan kaki disabilitas dengan kursi roda tidak bisa lewat dengan mudah dan juga kondisi jalur trotar beberapa ada yang permukaannya sudah rusak.
5. Akses dari dan menuju kedua Kawasan yaitu Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Prof. Herman Yohanes, sudah memberikan aksesibilitas bagi pejalan kaki dikarenakan sudah tersedianya fasilitas tempat pemberhentian bus

4. KESIMPULAN

Keterpaduan penataan jalur pejalan kaki dengan aspek penataan lingkungan, sistem transportasi dan aksesibilitas antar Kawasan di Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Prof. Herman Yohanes dinyatakan belum terpadu. Dikatakan memiliki ketidakpaduan karena Pada Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Prof. Herman Yohanes, hasil dari observasi masih banyak hambatan dan gangguan seperti penataan parkir, pedagang kaki lima, barang dagangan milik pertokoan dan juga jalur hijau (pohon) atau tiang yang menutupi jalur pejalan kaki serta penataan fasilitas pendukung yang seharusnya penataannya di jalur amenitas akan tetapi malah ditata di atas jalur pejalan kaki.

Kemudian pada sistem transportasi, pada aspek sistem transportasi Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Prof. Herman Yohanes sudah tersedia prasarana pejalan kaki pedestrian dan jalur penyebrangan *zebra cross* akan tetapi jalur pedestrian ada beberapa bagian yang sudah rusak dan tidak rata serta ada jalur pejalan kaki yang terputus, serta sarana atau fasilitas pendukung belum lengkap seperti tidak tersedianya tempat sampah, tempat duduk, lampu penerangan, dan rambu yang tersedia juga sangat minim, dan banyak fasilitas yang penataannya harus diperbaiki seperti penataan jalur hijau tanaman / pohon yang menutupi jalur atau pun shelter pedestrian.

Berikutnya pada aksesibilitas antar kawasan, pada aspek aksesibilitas antar Kawasan untuk kedua lokasi studi pada penelitian ini masih belum sepenuhnya memberikan kemudahan bagi pejalan kaki, jalur pejalan kaki masih banyak hambatan, jalur pejalan kaki ada yang terputus, belum memberikan kemudahan untuk pejalan kaki disabilitas akan tetapi sudah memberikan kemudahan bagi pejalan kaki yang dari/menjuu Kawasan dengan angkutan umum karena sudah tersedia fasilitas halte pemberhentian bus.

REFERENSI

- [1] Anggriani, N. (2009). *Pedestrian Ways Dalam Perancangan Kota*. Surabaya: Yayasan Humaniora.
- [2] Hobbs, F. D. (1995) *Perencanaan dan Teknik lalulintas (Edisi Kedua)*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.

- [3] Ndiwa, W. (2017). Analisis Kinerja dan Kebutuhan Ruang Pejalan Kaki/Jalur Pedestrian Pada Kawasan Prawirotaman Yogyakarta. UAJY.
- [4] Sefaji, G. Y., Soedwihajono, S., & Nurhadi, K. (2018). Kesiapan Aksesibilitas Stasiun Solo Balapan dalam Melayani Trayek Kereta Api Penghubung Bandara Adi Soemarmo dan Kota Surakarta. *Region: Jurnal Pembangunan Wilayah dan Perencanaan Partisipatif*, 13(1), 50-63.
- [5] Ambarwati, L., Indriastuti, A. K., & Sari, N. (2018). *Pejalan Kaki: Riwayatmu Dulu dan Kini*. Malang: Universitas Brawijaya Press.