

## **KAJIAN KENYAMANAN JALUR PEJALAN KAKI PADA PENGAL JALAN ABU BAKAR ALI YOGYAKARTA DI TINJAU DARI KONDISI FISIK**

Rudi Nur Syamsudin<sup>1</sup>, Retna Hidayah<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Universitas Negeri Yogyakarta, email: rudinursyamsudin@uny.ac.id

<sup>2</sup> Universitas Negeri Yogyakarta, email: retna.hidayah@uny.ac.id

### **Abstract**

*The availability of pedestrian paths is currently a necessity in urban areas. In addition to functioning as a city-forming element, it also functions to facilitate pedestrian activities. Thus, pedestrian paths must meet the standards, be equipped with supporting components to provide security and comfort for the pedestrians. This research was conducted at the section of Yogyakarta's Abu Bakar Ali Street with the aim of assessing the comfort of the pedestrian paths in terms of their physical condition. This study employed a descriptive method by presenting data and facts in the field which were then compared with the standards/regulations. The results showed that in general, the pedestrian paths in the survey area did not meet the standards. Improvements related to the physical condition of the pedestrian paths, the provision of facilities for persons with disabilities, and the provision of supporting components for the pedestrian path need to be done. In addition, wrongful usage of the pedestrian paths was found as the paths were used for street vendors and parking spaces.*

**Keywords:** *comfort, pedestrian, Yogyakarta.*

### **Abstrak**

Keberadaan jalur pejalan kaki saat ini merupakan sebuah kebutuhan pada wilayah perkotaan. Selain berfungsi sebagai elemen pembentuk kota, adanya jalur pejalan kaki juga bertujuan untuk memfasilitasi aktivitas pejalan kaki. Sehingga sudah semestinya jalur pejalan kaki harus memenuhi standar, dilengkapi dengan komponen pendukung dan dapat memberikan keamanan serta kenyamanan bagi penggunaannya. Penelitian ini dilakukan pada pengal jalan Abu Bakar Ali Yogyakarta dengan tujuan untuk mengkaji kenyamanan jalur pejalan kaki ditinjau dari kondisi fisiknya. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan mengemukakan data dan fakta di lapangan, kemudian dibandingkan dengan standar/peraturan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum jalur pejalan kaki di area survey belum memenuhi standarisasi. Perlu adanya perbaikan terkait fisik jalur pejalan kaki, penyediaan fasilitas untuk penyandang difable dan penyediaan komponen pendukung jalur pejalan kaki. Selain itu masih ditemui penyalahgunaan jalur pejalan kaki yang digunakan untuk pedagang kaki lima dan parkir.

**Kata Kunci:** *Kenyamanan, Jalur Pejalan Kaki, Yogyakarta.*

### **1. Pendahuluan**

Adanya proses urbanisasi yang berlangsung secara cepat berakibat pada semakin berkembangnya wilayah perkotaan. Urbanisasi secara singkat dapat diartikan sebagai sebuah fenomena yang disebabkan oleh terkonsentrasinya penduduk beserta aktivitasnya pada suatu wilayah tertentu (Sato & Yamamoto, 2005). Fenomena urbanisasi berkaitan dengan proses peningkatan jumlah maupun konsentrasi penduduk serta proses perkembangan suatu kota (Fadjar, Wiwandari, & Jawoto, 2018). Pada artian lain urbanisasi merupakan proses peningkatan konsentrasi penduduk, yang dilanjutkan dengan dua cara, yaitu penggandaan titik atau tempat terjadinya konsentrasi dan peningkatan ukuran dari setiap konsentrasi penduduk yang ada (Tisdale, 1942). Maka tak khayal jika saat ini pembangunan fisik di wilayah perkotaan banyak dilakukan. Baik itu pembangunan sarana kota yang dapat berupa bangunan dengan fungsi perbelanjaan, perkantoran, hunian, keagamaan, ataupun sosial dan budaya. Maupun pembangunan prasarana perkotaan yang diwujudkan dengan pembangunan sistem jaringan jalan, jaringan listrik, jaringan telepon, sistem drainase ataupun fasilitas pejalan kaki.

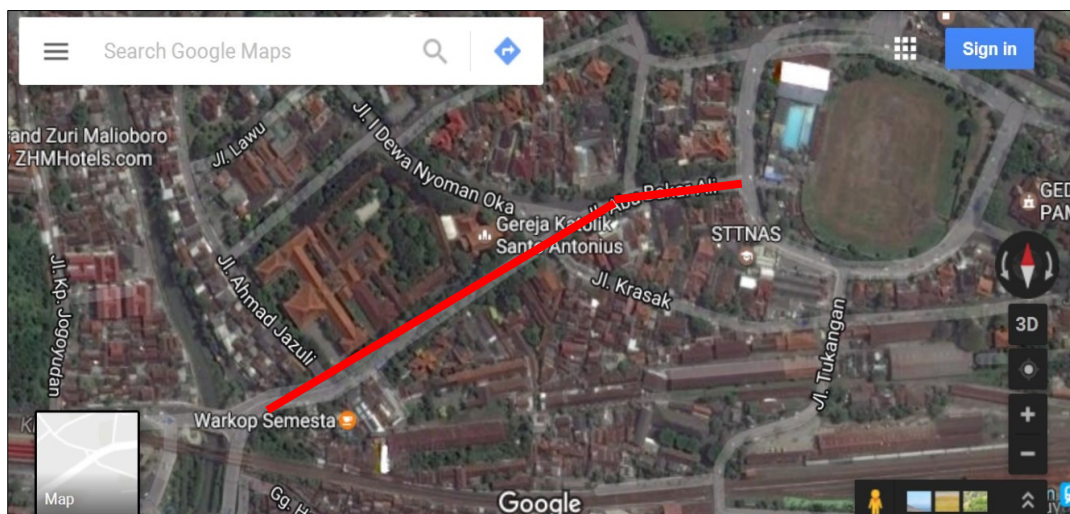
Fasilitas pejalan kaki merupakan prasarana yang digunakan oleh manusia untuk menunjang kegiatan atau aktivitas yang dilakukan dengan berjalan kaki. Jalur pejalan kaki diartikan sebagai elemen perancangan kota yang berfungsi sebagai sarana pendukung kegiatan sekaligus dapat menghidupkan ruang-ruang terbuka kota (Shirvani, 1985). Keberadaan jalur pejalan kaki menjadi salah satu tuntutan kebutuhan masyarakat perkotaan. Sebab dengan tersedianya jalur pejalan kaki dapat difungsikan untuk

menghubungkan antar pusat aktivitas di daerah perkotaan. Maka dari itu, idealnya keberadaan fasilitas pejalan kaki harus memenuhi standar dan berkesinambungan dengan elemen transportasi lain seperti jalan kendaraan bermotor, parkir, halte, dan lain sebagainya (Setiawan, 2011). Sehingga diharapkan dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki sebagai subjek utama pengguna jalur pejalan kaki.

Namun, seiring berkembangnya kota yang semakin pesat telah memberikan dampak pada kualitas dan kuantitas ruang kota. Penyempitan lahan tidak diimbangi dengan tata kelola lingkungan perkotaan sebagaimana semestinya. Sarana dan prasarana yang telah dibangun pun tentu harus memerlukan perhatian dan perawatan. Salah satu prasarana perkotaan yang terabaikan saat ini adalah jalur pejalan kaki. Kurangnya perhatian dari berbagai pihak dapat merusak estetika lingkungan perkotaan, menimbulkan rasa tidak nyaman dan aman bagi pejalan kaki.

Yogyakarta merupakan salah satu kota kecil yang sekaligus menjadi ibukota Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Kota Yogyakarta menjadi kota destinasi wisata sekaligus sebagai kota dengan julukan kota pelajar. Dari tahun ke tahun pertumbuhan pembangunan di kota ini semakin berkembang pesat bahkan hingga kearah yang tidak terkontrol. Aktivitas manusia di kota Yogyakarta sangat tinggi akibat dari banyaknya pendatang untuk belajar ataupun hanya untuk berwisata. Akan tetapi kebutuhan jalur pejalan kaki belum secara optimal mendapat perhatian yang serius. Berdasarkan survey awal yang dilakukan di penggal jalan Abu Bakar Ali Yogyakarta menunjukkan bahwa jalur pejalan kaki di area tersebut belum berfungsi secara optimal. Trotoar banyak dipenuhi oleh bangunan-bangunan liar yang bersifat permanen maupun nonpermanen. Di lain sisi banyak ditemui kerusakan pada perkerasan jalur pejalan kaki maupun belum lengkapnya fasilitas pendukung jalur pejalan kaki.

Berdasarkan latar belakang diatas, peneliti akan mengkaji jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*) yang terpusat di sepanjang Jalan Abu Bakar Ali dengan menitik pusatkan kajian pada aspek kenyamanan. Banyak penelitian yang sudah dilakukan kaitannya dengan tingkat kenyamanan pejalan kaki. Namun sebagian besar penelitian yang ada dilakukan dengan pengambilan data melalui persepsi pengguna jalur pejalan kaki untuk menentukan tingkat kenyamanannya. Penelitian yang akan dilakukan ini memiliki keunggulan daripada penelitian sebelumnya karena akan meninjau kondisi fisik jalur pejalan kaki untuk mengkaji tingkat kenyamanannya. Adapun indikator kenyamanan menurut kondisi fisiknya yaitu mencakup fisik jalur pejalan kaki (trotoar), keberadaan fasilitas untuk difabel, dan keberadaan perabot jalur pejalan kaki. Secara umum lokasi yang akan ditinjau dapat dicermati pada gambar 1 berikut ini.



**Gambar 1.** Lokasi Penelitian

**Sumber:** <https://www.google.co.id/maps/@-7.7886992,110.3701105,433m/data=!3m1!1e3>

## **2. Tinjauan Pustaka**

### **Karakteristik Kota Yogyakarta**

Secara khusus kota Yogyakarta sudah memiliki peraturan tersendiri untuk mengatur tata ruang wilayahnya. Peraturan tersebut salah satunya dimuat dalam Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 2 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Yogyakarta Tahun 2010-2029. Berdasarkan peraturan daerah tersebut dapat diketahui bahwa lokasi penelitian yang berada di sepanjang Jalan Abu Bakar Ali Yogyakarta dari penggal barat Stadion Kridosono sampai dengan pertigaan Jl. Ahmad Jazuli merupakan jalan kolektor sekunder yang menghubungkan antar kawasan di Kota Yogyakarta. Terkait dengan jalan kolektor sekunder sesuai RTRW Kota Yogyakarta sesuai Peraturan Daerah Kota Yogyakarta

Nomor 2 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Yogyakarta Tahun 2010-2029 pasal 67 diuraikan sebagai berikut:

Rencana pengelolaan dan pengembangan kawasan perdagangan dan jasa sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (1) huruf d, diarahkan sebagai berikut:

- a. pertumbuhan perdagangan secara linier diarahkan sepanjang jalan arteri sekunder dan kolektor sekunder;
- b. pengembangan Perdagangan dan Jasa wajib menyediakan parkir dalam halaman atau gedung;
- c. perencanaan pintu masuk keluar gedung agar tidak mengganggu sirkulasi dan keamanan berlalulintas;
- d. pengaturan jadwal waktu penyaluran (loading) barang-barang perdagangan pada kawasan yang padat bangunan dan aktivitas;

Berdasarkan apa yang tercantum dalam RTRW Kota Yogyakarta secara tersirat dapat diketahui bahwa di sepanjang Jalan Abu Bakar Ali peruntukan lahannya diprioritaskan sebagai kawasan perdagangan dan jasa. Namun tentu seharusnya fungsi perdagangan dan jasa tersebut keberadaannya tidak mengganggu dari fungsi lain. Tak terkecuali adalah fungsi jalur pejalan kaki di sepanjang Jalan Abu Bakar Ali. Atau dengan kata lain tidak mengganggu fungsi dari jalur pejalan kaki.

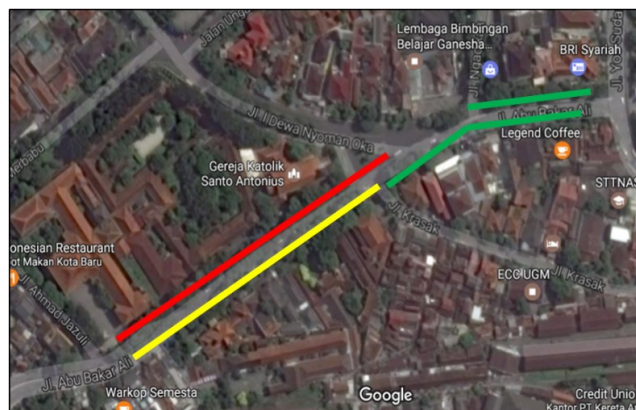
### Fasilitas Pejalan Kaki

Pejalan kaki diartikan sebagai orang yang melakukan aktifitas berjalan kaki dan merupakan salah satu unsur pengguna jalan (Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat: SK.43/AJ 007/DRJD/97). Dewasa ini pejalan kaki tidak hanya dari golongan tua maupun muda, namun berasal juga dari golongan berkebutuhan khusus (difable). Pemerintah berkewajiban untuk memberikan fasilitas khusus di bidang lalu lintas dan angkutan jalan kepada pejalan kaki yang berkebutuhan khusus yang mencakup penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit (UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 242). Oleh karenanya fasilitas pejalan kaki semestinya di desain sesuai standard dan dilengkapi dengan adanya fasilitas pendukung sehingga dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi penggunaanya.

Salmanisaleh (2011) menyambakan bahwa ada beberapa aspek persyaratan teknis standarisasi yang perlu diperhatikan, antara lain: 1) Mudah dan jelas; 2) Nyaman dan aman; 3) Permukaan: permukaan harus stabil, kuat, tahan cuaca, halus namun tidak licin; 4) Kemiringan; 5) kemiringan; 6) Area istirahat; 7) Lebar. Selain itu juga memenuhi aspek standari fisik lainnya yang meliputi tinggi kerb (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/Prt/M/2014), Perkerasan Jalur Pejalan Kaki (Harsono, Arsandrie dan Setiawan, 2013), maupun fasilitas difable yang meliputi pegangan tangan, signal suara, tekstur garis, dan tekstur bulat (Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki, 2018). Selain itu jaringan jalur pejalan kaki semestinya dilengkapi dengan sarana jaringan pejalan kaki terdiri atas jalur hijau, lampu penerangan, tempat duduk, pagar pengaman, tempat sampah, marka, perambuan, papan informasi, halte/shelter bus dan lapak tunggu, dan telepon umum (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/Prt/M/2014).

### 3. Metode

Lokasi penelitian ini berada di penggal jalan Abu Bakar Ali Yogyakarta. Pengambilan data pada lokasi ini dibagi menjadi 3 titik/zona. Pembagian titik/zona didasarkan pada kesamaan karakteristik dari kondisi dilapangan, sebab disepanjang jalan Abu Bakar Ali memiliki perbedaan karakteristik pada setiap bagiannya. Selain itu pembagian zona pengambilan data ini juga dimaksudkan agar lebih fokus, teliti, detail dan dapat menggambarkan situasi serta kondisi di lapangan. Adapun pembagian zona tersebut adalah sebagai berikut:



Gambar 2. Pembagian Zona

Keterangan:

- = Zona A (trotoar depan Gereja Katolik Santo Antonius)
- = Zona B (dari pertigaan Jl. I Dewa Nyoman Oka s/d pertigaan barat Std. Kridosono)
- = Zona C (dari pertigaan Jl. Krasak s/d pertigaan Jl. Ahmad Jazuli)

Adapun sumber data dan cara pengambilan data pada penelitian ini adalah sebagai berikut.

## Metode Pengumpulan Data

### a. Sumber data primer

Sumber data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari sumber data dengan observasi langsung (Sugiyono, 2011). Teknik yang digunakan untuk pengambilan data primer pada penelitian ini dengan cara observasi. Kegiatan observasi ini meliputi pengukuran fisik (lebar, tinggi, dimensi) dan pengamatan kondisi jalur pejalan kaki di Jalan Abu Bakar Ali. Adapun indikator faktor fisik yang akan diteliti dapat dilihat pada tabel 1.

**Tabel 1. Indikator Penelitian**

No	Variabel Penelitian	Indikator Penelitian	Standarisasi
1	Fisik Jalur Pejalan Kaki [i, ii, iii]	Lebar jalur pejalan kaki	4 meter
		Tinggi kerb	Maks 20 centimeter
		Perkerasan Jalur Pejalan Kaki	paving (beton), bata atau batu
2	Fasilitas Difable [iv]	Pegangan Tangan	ketinggian 0.8 meter
		Signal suara	terdapat signal suara yang dapat didengar
		Tekstur garis	Min 30 cm x 30 cm
		Tekstur bulat	Min 30 cm x 30 cm
3	Sarana jalur pejalan kaki [ii]	Bangku	Terletak setiap 10 meter dengan lebar 40-50 centimeter, panjang 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal dan beton cetak.
		Shelter/Halte	diletakan pada setiap radius 300 meter atau pada titik potensial kawasan
		Penerangan Jalan	Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter
		Telefon Umum	Terletak pada setiap radius 300 meter atau pada titik potensial kawasan
		Pohon/peneduh	Terdapat tanaman peneduh
		Rambu Pedestrian	Terdapat rambu pejalan kaki
		Pagar Pembatas	Min tinggi 90 centimeter
		Tempat Sampah	Terletak setiap 20 meter

Sumber: (i) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan

(ii) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/Prt/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan

(iii) (K. Harsono, Y Arsandrie, and W. Setiawan 2013)

(iv) (Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki 2018)

### b. Sumber data sekunder

Sumber data sekunder merupakan sumber data penelitian yang diperoleh secara tidak langsung, misalnya melalui orang lain atau lewat dokumen (Sugiyono, 2011). Data sekunder yang digunakan pada penelitian ini bersumber dari buku, literatur, jurnal, artikel maupun dari internet yang berkaitan dengan topik penelitian.

## Metode Analisis Data

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif. Analisis deskriptif ini merupakan analisis data yang untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antara fenomena yang diselidiki (Sugiyono, 2011).

#### 4. Analisis dan Interpretasi

Pengambilan data dilakukan pada setiap zona. Adapun hasil dari pengambilan data pada setiap zona tersebut adalah sebagai berikut:

##### Zona A

Adapun hasil penelitian yang didapatkan pada zona A dapat dicermati pada tabel 2 berikut ini.

**Tabel 2. Hasil Penelitian Zona A**

No	Indikator	Data Lapangan	Keterangan
<b>Fisik Jalur Pejalan Kaki</b>			
1	Lebar (m)	1,756	
2	Tinggi (cm)	12,2	
3	Perkerasan jalur pejalan kaki		Perkerasan menggunakan konblok segienam. Di beberapa titik kondisi paving rusak, tidak tertata, dan belum diperbaiki.
<b>Fasilitas Difable</b>			
1	Pegangan Tangan	Tidak ada	
2	Signal suara	Tidak ada	
3	Tekstur garis	Tidak ada	
4	Tekstur bulat	Tidak ada	
<b>Perabot Jalur Pejalan Kaki</b>			
1	Bangku	Tidak ada	
2	Shelter/Halte	Tidak ada	
3	Penerangan jalan	Ada	Terdapat 3 titik lampu dengan jarak antar lampu > 10 m
4	Telefon umum	Tidak ada	
5	Pohon/peneduh	Ada	
6	Rambu pedestrian	Tidak ada	
7	Pagar pembatas	Ada	
8	Tempat sampah	Tidak ada	

Fisik jalur pejalan kaki (trotoar) di kawasan Jalan Abu Bakar Ali ditinjau dari titik A (zona A) memiliki lebar rerata sebesar 1,756 meter dan perbedaan tinggi antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor adalah 12,2 centimeter. Sesuai standarisasi yang disajikan pada tabel 1, lebar jalur pejalan kaki di titik A belum memenuhi standar. Sebab, idealnya lebar jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan dan perdagangan minimal adalah 4 meter. Sedangkan untuk beda tinggi antara jalur pejalan kaki dengan jalan sudah memenuhi standarisasi karena tidak lebih dari nilai standar maksimal yaitu 20 centimeter. Selain itu kondisi perkerasan pada titik tersebut tidak semuanya dalam kondisi baik dan layak digunakan. Ada beberapa sisi yang kondisinya rusak, tidak rata dan belum diperbaiki. Tentu kondisi tersebut dapat mempengaruhi kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki. Berikut adalah dokumentasi perkerasan jalan di zona A.





**Gambar 3.** (a), (b) dan (c) kondisi jalur pejalan kaki di zona A

Pada tinjau dititik ini belum dilengkapi dengan fasilitas difable. Baik itu berupa pegangan tangan, signal suara, perkerasan jalan dengan tekstur motif garis maupun perkerasan jalan dengan tekstur motif titik bulat. Kondisi ini sangat disayangkan karena belum memberikan fasilitas yang memadai bagi difable sebagai salah satu pengguna jalur pejalan kaki. Sedangkan untuk ketersediaan elemen perabot jalur pejalan kaki hanya komponen lampu penerangan jalan, pohon peneduh dan pagar pembatas saja yang sudah terpenuhi. Masih banyak komponen lain yang seharusnya tersedia pada jalur pejalan kaki. Seperti tersedianya tempat duduk, rambu pedestrian maupun tempat sampah.

### Zona B

Adapun hasil penelitian yang didapatkan pada lokasi tersebut adalah sebagai berikut.

**Tabel 3. Hasil Penelitian Zona B**

No	Indikator	Data Lapangan	Keterangan
<b>Fisik Jalur Pejalan Kaki</b>			
1	Lebar (m)	1,898	
2	Tinggi (cm)	15,2	
3	Perkerasan jalur pejalan kaki		Sebagian besar perkerasan menggunakan paving segienam. Di sisi timur menggunakan paving blok kotak, motif garis, motif bulat dengan ukuran 30 x 30 cm. Tetapi hanya sepanjang kira-kira 10 meter.
<b>Fasilitas Difable</b>			
1	Pegangan tangan	Tidak ada	
2	Signal suara	Tidak ada	
3	Tekstur garis	Ada	uk. 0,30 x 0,30
4	Tekstur bulat	Ada	uk. 0,30 x 0,30
<b>Perabot Jalur Pejalan Kaki</b>			
1	Bangku	Tidak ada	

2	Shelter/Halte	Tidak ada	
3	Penerangan jalan	Ada	Terdapat 4 titik lampu dengan jarak antar lampu > 10 m
4	Telefon umum	Tidak ada	
5	Pohon/peneduh	Ada	
6	Rambu pedestrian	Tidak ada	
7	Pagar pembatas	Tidak ada	
8	Tempat sampah	Tidak ada	

Jalur pejalan kaki di titik zona B ini merupakan jalur pejalan kaki yang terbuka tidak berpenutup. Fisik jalur pejalan kaki (trotoar) di kawasan Jalan Abu Bakar Ali ditinjau dari titik B (zona B) memiliki lebar rerata sebesar 1,898 meter dan perbedaan tinggi antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor adalah 15,2 centimeter. Sesuai standarisasi yang disajikan pada tabel 1, lebar jalur pejalan kaki di titik B belum memenuhi standar. Sebab, idealnya lebar jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan dan perdagangan minimal adalah 4 meter. Sedangkan untuk beda tinggi antara jalur pejalan kaki dengan jalan sudah memenuhi standarisasi karena tidak lebih dari nilai standar maksimal yaitu 20 centimeter. Dibeberapa bagian pada titik tinjauan ini dialihfungsikan untuk kegiatan perdagangan (PKL) ataupun parkir kendaraan. Tentu hal tersebut dapat mengganggu fungsi dari keberadaan jalur pejalan kaki serta dapat mengurangi tingkat kenyamanan bagi penggunaanya. Berikut adalah dokumentasi perkerasan jalan di zona B.



(a)



(b)

**Gambar 4.** (a) dan (b) kondisi jalur pejalan kaki di zona B

Pada tinjau titik ini belum sepenuhnya dilengkapi dengan fasilitas difable. Hanya fasilitas perkerasan dengan motif tekstur garis dan perkerasan dengan motif titik bulat saja yang sudah tersedia. Ukuran dari ubin tekstur garis maupun ubin tekstur titik bulat adalah 30 cm x 30 cm, yang artinya sudah memenuhi dari standarisasi minimal. Sedangkan untuk ketersediaan elemen perabot jalur pejalan kaki hanya komponen lampu penerangan jalan dan pohon peneduh saja yang sudah terpenuhi. Masih banyak komponen lain yang seharusnya tersedia pada jalur pejalan kaki. Seperti tersedianya tempat duduk, rambu pedestrian maupun tempat sampah.

#### Zona C

Adapun hasil penelitian yang didapatkan pada lokasi tersebut adalah sebagai berikut.

**Tabel 4. Hasil Penelitian Zona C**

No	Indikator	Data Lapangan	Keterangan
<b>Fisik Jalur Pejalan Kaki</b>			
1	Lebar (m)	1,88	
2	Tinggi (cm)	12,8	
3	Perkerasan jalur pejalan kaki		Perkerasan menggunakan paving segienam. Di beberapa bagian perkerasan terlihat tidak rata, rusak, atau bahkan terlihat kumuh.
<b>Fasilitas Difable</b>			

1	Pegangan tangan	Tidak ada	
2	Signal suara	Tidak ada	
3	Tekstur garis	Tidak ada	
4	Tekstur bulat	Tidak ada	
<b>Perabot Jalur Pejalan Kaki</b>			
1	Bangku	Tidak ada	
2	Shelter/Halte	Tidak ada	
3	Penerangan jalan	Ada	Terdapat 4 titik lampu dengan jarak antar lampu > 10 m
4	Telefon umum	Tidak ada	
5	Pohon/peneduh	Ada	
6	Rambu pedestrian	Tidak ada	
7	Pagar pembatas	Tidak ada	
8	Tempat sampah	Tidak ada	

Jalur pejalan kaki di titik zona C ini merupakan jalur pejalan kaki yang terbuka tidak berpenutup. Fisik jalur pejalan kaki (trotoar) di kawasan Jalan Abu Bakar Ali ditinjau dari titik C (zona C) memiliki lebar rerata sebesar 1,88 meter dan perbedaan tinggi antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor adalah 12,8 centimeter. Sesuai standarisasi yang disajikan pada tabel 1, lebar jalur pejalan kaki di titik C belum memenuhi standar. Sebab, idealnya lebar jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan dan perdagangan minimal adalah 4 meter. Sedangkan untuk beda tinggi antara jalur pejalan kaki dengan jalan sudah memenuhi standarisasi karena tidak lebih dari nilai standar maksimal yaitu 20 centimeter. Dibeberapa bagian perkerasan terlihat tidak rata, rusak, atau bahkan terlihat kumuh. Berikut adalah dokumentasi perkerasan jalan di zona C.



(a)



(b)

**Gambar 5.** (a) dan (b) kondisi jalur pejalan kaki di zona C

Pada tinjau dititik ini belum dilengkapi dengan fasilitas difable. Baik itu berupa pegangan tangan, signal suara, perkerasan jalan dengan tekstur motif garis maupun perkerasan jalan dengan tekstur motif titik bulat. Sedangkan untuk ketersediaan elemen perabot jalur pejalan kaki hanya komponen lampu penerangan jalan dan pohon peneduh saja yang sudah terpenuhi. Masih banyak komponen lain yang seharusnya tersedia pada jalur pejalan kaki. Seperti tersedianya tempat duduk, rambu pedestrian maupun tempat sampah.

## 5. Kesimpulan dan Saran

Berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan, secara umum dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Jalan Abu Bakar Ali merupakan salah satu jalan kolektor sekunder yang ada di Yogyakarta. Sesuai dengan RTRW kota Yogyakarta dinyatakan bahwa sepanjang jalan kolektor sekunder direncanakan, dikelola, dan akan dikembangkan sebagai kawasan perdagangan dan jasa. Realita di lapangan banyak pedagang kaki lima di beberapa titik sepanjang jalan tersebut yang menyalahgunakan fungsi jalur pejalan kaki dengan berdagang di area tersebut (trotoar).



2. Berdasarkan tinjauan kondisi fisik dari tiga titik pengamatan (zona) mengenai kajian kenyamanan jalur pejalan kaki di penggal Jalan Abu Bakar Ali Yogyakarta, secara umum jalur pejalan kaki di area jalan tersebut belum memenuhi kriteria kenyamanan sesuai dengan peraturan yang ada. Hal ini dapat dibuktikan dengan kondisi fisik yang belum sesuai standard, belum tersedianya fasilitas untuk penyandang difabel, dan keberadaan perabot jalur pejalan kaki yang belum tersedia secara lengkap. Serta adanya penyalahgunaan fungsi jalur pejalan kaki untuk kegiatan perdagangan.

Berdasarkan kesimpulan dalam penelitian ini maka saran yang perlu dipertimbangan adalah pemerintah (khususnya pemerintah kota Yogyakarta) perlu melakukan kajian lagi terkait fasilitas pejalan kaki di wilayah kota Yogyakarta. Harapannya akan ada perbaikan maupun revitalisasi jalur pejalan kaki yang sesuai standard agar dapat memberikan fasilitas bagi pejalan kaki dalam melakukan aktivitasnya. Hingga pada akhirnya memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna fasilitas pejalan kaki.

Secara umum hasil penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai dasar penataan wilayah kota, khususnya pada fasilitas pejalan kaki. Sebab, semestinya fasilitas pejalan kaki harus memenuhi standarisasi penataan wilayah kota yang dilengkapi dengan adanya komponen pendukung. Sehingga dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi penggunaannya. Pengembangan bagi penelitian ke depan diharapkan dapat dilakukan lebih detail lagi. Artinya aspek yang ditinjau terkait tingkat kenyamanan tidak hanya difokuskan pada komponen fisik saja. Akan tetapi juga dapat dikombinasikan dengan pengambilan data melalui wawancara kepada pengguna fasilitas pejalan kaki. Sehingga diharapkan data yang didapatkan akan saling mendukung dan kesimpulan yang dihasilkan pun akan sesuai dengan kondisi lapangan. Selain itu untuk mendukung penataan wilayah kota khususnya terkait kualitas fasilitas pejalan kaki secara maksimal, maka sebaiknya penelitian sejenis dilakukan diseluruh fasilitas pejalan kaki di wilayah kota Yogyakarta.

#### **Daftar Pustaka**

- Departemen Perhubungan. (1997). *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat: SK.43/AJ 007/DRJD/97 tentang Perekrasan Fasilitas Pejalan Kaki di Wilayah Kota*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Fadjar, H. M., Wiwandari, H., & Jawoto, S. S. (2018). Pertumbuhan Penduduk Perkotaan dan Perkembangan Pola Distribusinya pada Kawasan Metropolitan Surakarta. *Jurnal Wilayah dan Lingkungan*, 6 (3): 215-233.
- Harsono, K., Arsandrie, Y., dan Setiawan, W. (2013). Identifikasi Kenyamanan Pejalan Kaki di City Walk Jalan Slamet Riyadi Surakarta. *Sinektika*, 13 (1): 33-42.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2018). *Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. (1993). *Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 65 Tahun 1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan*. Jakarta.
- Kementrian Pekerjaan Umum. (2014). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/Pr/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan*. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah. (2010). *Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 2 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Yogyakarta Tahun 2010-2029*. Yogyakarta
- Presiden Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Salmanisaleh. (2011) *Jalur Pejalan Kaki*. Jakarta. [Online]: <http://salmanisaleh.files.wordpress.com/2011/10/3-jalur-pejalan-kaki.pdf>
- Sato, Y., & Yamamoto, K. (2005). Population Concentration, Urbanization, and Demographic Transition. *Journal of Urban Economics*, 58: 45–61.
- Setiawan, M. F. 2011. Studi Perilaku Pejalan Kaki pada Totoar (*Pedestrian Ways*) di Surakarta ditinjau dari Kenyamanan Iklim. *Jurnal Teknik Sipil & Perencanaan*, 13 (2): 181-190.
- Shirvani, H. 1985. *The Urban Design Process*. Van Norstand Reinhold Company: New York.
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta: Bandung.
- Tisdale, H. 1942. The Process of Urbanization. *Social Forces*, 20(3): 311–316.