

IDENTIFIKASI FASILITAS PEJALAN KAKI DI KORIDOR JALAN AFFANDI YOGYAKARTA DALAM MENDUKUNG KONSEP WALKABILITY

Article History:

First draft received:

14 Agustus 2020

Revised:

18 September 2021

Accepted:

24 September 2021

First online:

1 November 2021

Final proof received:

Print:

29 Oktober 2021

Online

1 November 2021

Jurnal Arsitektur **ZONASI**
is indexed and listed in
several databases:

SINTA 4 (Arjuna)

GARUDA (Garda

Rujukan Digital)

Google Scholar

Dimensions

oneSearch

BASE

Member:

Crossref

RJI

APTARI

FJA (Forum Jurna

Arsitektur)

IAI

AJPKM

Lintang Suminar¹

Pratiwi Anjar Sari²

¹Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret
Jalan Ir. Sutami 36A Jebres, Surakarta 57126

²Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret

Jalan Ir. Sutami 36A Jebres, Surakarta 57126

Email: lintangsuminar@staff.uns.ac.id

pratiwias@staff.uns.ac.id

Abstract: *Affandi Street, which also known as Gejayan Street, as a commercial corridor in Yogyakarta has a high activity density. In addition to vehicle circulation, pedestrian comfort is an aspect that needs to be considered in urban spatial planning. Pedestrian facilities are one of the concentrations in the concept of walkability which aims for the convenience of pedestrians. This study aims to identify pedestrian facilities on Affandi Street with a walkability concept approach. The method used in this research is descriptive qualitative method through field observations to observe and identify the condition of pedestrian facilities on Affandi Street. The discussion is carried out by juxtaposing existing conditions with the concept of walkability. The results showed that the condition of the pedestrian facilities in the Affandi Street corridor did not meet the walkability concept. Some of the problems found were the inappropriate use of the pedestrian path, the condition of the facilities that were not maintained, and the lack of facilities for the disabled. This certainly affects the comfort of pedestrians which is an important aspect in the concept of walkability. The results of this study are expected to be an evaluation and input for planning in the corridor area of Jalan Affandi Yogyakarta.*

Keywords: facilities; path; pedestrian; walkability.

Abstrak: Jalan Affandi, yang juga dikenal dengan nama Jalan Gejayan, sebagai koridor komersial di Yogyakarta memiliki kepadatan aktivitas yang tinggi. Selain sirkulasi kendaraan, kenyamanan jalur pejalan kaki merupakan aspek yang perlu diperhatikan dalam penataan ruang perkotaan. Fasilitas pejalan kaki merupakan salah satu konsentrasi dalam konsep walkability yang bertujuan untuk kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi fasilitas jalur pejalan kaki di Jalan Affandi dengan pendekatan konsep walkability. Metode yang digunakan dalam penelitian yaitu metode deskriptif kualitatif melalui observasi lapangan untuk mengamati dan mengidentifikasi kondisi fasilitas pejalan kaki di Jalan Affandi. Pembahasan dilakukan dengan menyandingkan kondisi eksisting dengan konsep walkability. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi fasilitas pejalan kaki di koridor Jalan Affandi belum memenuhi konsep walkability. Beberapa permasalahan yang ditemukan adalah ketidaksesuaian pemanfaatan jalur pejalan kaki, kondisi fasilitas yang tidak terawat, serta minimnya fasilitas bagi difabel. Hal tersebut tentu berpengaruh pada kenyamanan pejalan kaki yang merupakan aspek penting dalam konsep walkability. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi evaluasi dan masukan bagi perencanaan di kawasan koridor Jalan Affandi Yogyakarta.

Kata Kunci: fasilitas; jalur; pejalan kaki; *walkability*.

1. Pendahuluan

Salah satu elemen perancangan kota menurut Shirvani (1985) adalah jalur pejalan kaki (pedestrian ways). Jalur pejalan kaki merupakan fasilitas umum yang digunakan oleh pejalan kaki untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain (Uak, 2020). Masyarakat dalam menjalankan aktivitas pasti berjalan kaki meskipun dalam jarak tempuh pendek dan waktu yang singkat (Ambarwati et al., 2018). Kenyamanan jalur pejalan kaki merupakan aspek yang perlu diperhatikan dalam penataan ruang perkotaan karena pejalan kaki membutuhkan rasa aman dan nyaman tanpa terganggu oleh sirkulasi kendaraan. Selain itu, dengan perencanaan jalur pejalan kaki dengan konsep *walkability* akan meningkatkan minat masyarakat untuk berjalan kaki dan akan berdampak pada lingkungan yang lebih sehat karena dapat mengurangi emisi akibat kendaraan bermotor.

Salah satu konsep yang berkembang dalam perencanaan jalur pejalan kaki yaitu konsep *walkability*. *Walkability* merupakan konsep yang baru-baru ini difokuskan oleh perencana dan perancang kota dalam mewujudkan lingkungan yang berkelanjutan untuk saling berinteraksi, rekreasi, dan aktivitas belanja dengan berjalan kaki (Rafiemanzelat et al., 2017). *Walkability* didefinisikan sebagai suatu gagasan inovasi pengembangan untuk menciptakan kawasan yang nyaman dan aman, tingkat aksesibilitas dan konektivitas yang tinggi, disertai dengan fasilitas lengkap, dan dapat dijangkau dengan berjalan kaki yang juga bertujuan untuk meminimalisir polusi udara (Wowor et al., 2019) (Sari et al., 2020) (Jamei et al., 2021). Pengembangan aksesibilitas dan konektivitas pejalan kaki selain dapat mengoptimalkan kinerja jalur pejalan kaki, juga dapat meningkatkan daya tarik kawasan atau kota (Wowor et al., 2019). *Walkability* menurut *Public Transport Authority* (2012) menggambarkan seberapa ramah lingkungan dan kemudahan pejalan kaki untuk melewati suatu. *Walkability* mencakup faktor-faktor seperti konektivitas, keterbacaan, keselamatan dan tingkat pelayanan/*level of service (LOS)* pejalan kaki. Dalam *Walkability Index* oleh Krambeck (2006) disebutkan 9 (sembilan) aspek yang digunakan dalam pengukuran tingkat *walkability* yaitu konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain, ketersediaan jalur pejalan kaki, ketersediaan penyeberangan, keamanan penyeberangan, sikap pengendara motor, amenitas atau fasilitas pendukung, infrastruktur yang ramah disabilitas, kendala atau hambatan, dan keamanan terhadap kejahatan.

Fasilitas pejalan kaki merupakan salah satu konsentasi dalam konsep *walkability* yang bertujuan untuk kenyamanan pengguna jalur pejalan kaki. Berdasarkan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2018), prinsip umum perencanaan fasilitas pejalan kaki sekurang-kurangnya memenuhi ketentuan: (a) memenuhi aspek keterpaduan sistem, dari penataan lingkungan, sistem transportasi, dan aksesibilitas antar kawasan; (b) memenuhi aspek kontinuitas, yaitu menghubungkan antara tempat asal ke tempat tujuan, dan sebaliknya; (c) memenuhi aspek keselamatan, keamanan, dan kenyamanan; (d) memenuhi aspek aksesibilitas, dimana fasilitas yang direncanakan harus dapat diakses oleh seluruh pengguna, termasuk pengguna dengan keterbatasan fisik.

Keberadaan kawasan komersial di perkotaan pada umumnya selalu didukung dengan jalur pejalan kaki untuk memudahkan pergerakan atau mobilitas pengguna ruang di kawasan tersebut yang cenderung akan berpindah dari satu tempat ke tempat lain dengan berjalan kaki. Koridor komersial merupakan konsentrasi toko retail, yang melayani area perdagangan umum di sepanjang jalan dengan kondisi aktivitas yang padat, dan dilengkapi dengan jalur pejalan kaki sebagai pendukungnya (Setyowati, 2017).

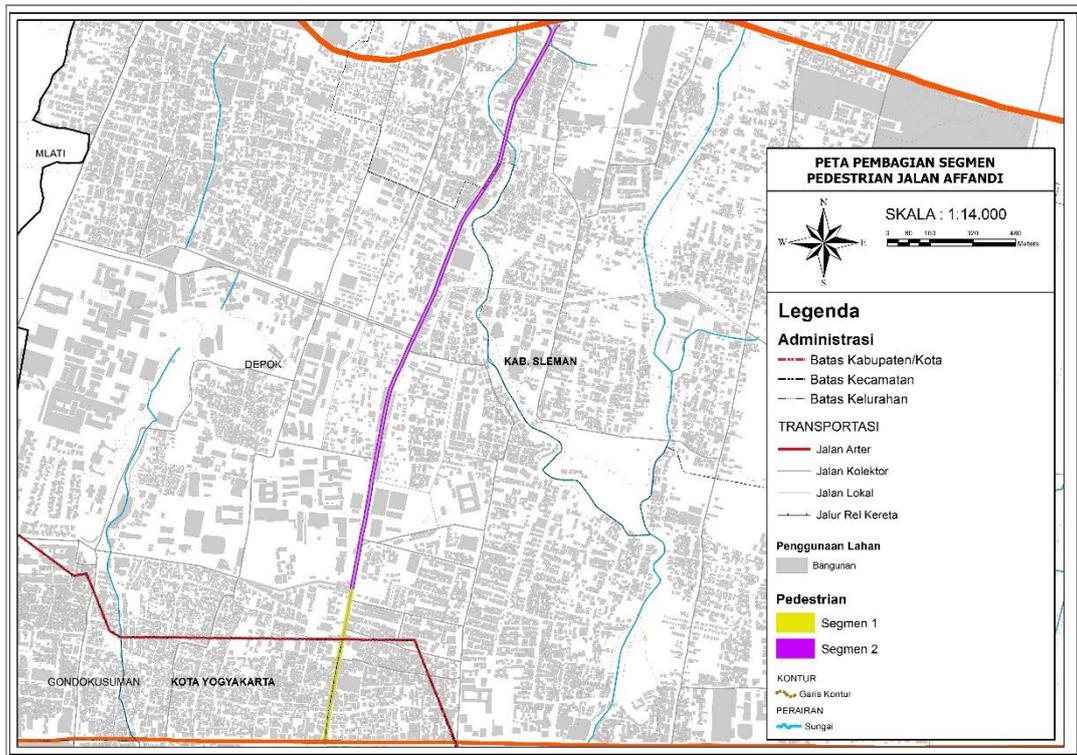
Jalan Affandi merupakan koridor komersial perkotaan Yogyakarta. Sirkulasi dan arus lalu lintas di Jalan Affandi tergolong tinggi karena selain merupakan koridor komersial, Jalan Affandi juga berada di kawasan pendidikan. Berdasarkan hasil monitoring Dinas Perhubungan Kabupaten Sleman, simpang Jalan Affandi atau yang juga dikenal dengan Jalan Gejayan termasuk dalam titik rawan kemacetan dan rawan kecelakaan (Kedaulatan Rakyat, 2018). Hasil penelitian Romadhona & Fauzi (2018) menyimpulkan bahwa tingkat pelayanan Jalan Affandi tergolong dalam klasifikasi E karena kecepatan perjalanan tidak lebih dari 30 km/jam. Kondisi tersebut kemudian berdampak pula pada keberadaan jalur pejalan kaki di Jalan Affandi. Pejalan kaki yang melintas tidak dapat leluasa bergerak karena tidak jarang trotoar dijadikan sebagai tempat parkir motor pengunjung toko karena kondisi arus lalu lintas yang tidak memungkinkan bagi kendaraan untuk parkir off street. Selain itu, tingginya arus lalu lintas juga berpengaruh pada rasa keamanan pejalan kaki.

Berdasarkan uraian di atas, diperlukan kajian terkait keberadaan dan kondisi fasilitas pejalan kaki di koridor Jalan Affandi sebagai koridor komersial. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi fasilitas pejalan kaki di koridor Jalan Affandi Yogyakarta dengan pendekatan konsep *walkability*. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi evaluasi bagi penataan fasilitas pejalan kaki dalam mendukung konsep *walkability* di perkotaan.

2. Metode Penelitian

Objek dalam penelitian ini adalah fasilitas pejalan kaki yang terdiri dari fasilitas utama, fasilitas pendukung, dan fasilitas khusus. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Metode kualitatif menurut (Sugiyono, 2013) merupakan metode penelitian yang berdasarkan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, dan pengambilan sampel data dilakukan secara *purposive/ snowball*. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi. Observasi dilakukan dengan pengamatan lapangan berdasarkan variabel dan instrumen survei yang telah disusun sebelumnya. Observasi juga dilakukan dengan dokumentasi foto kondisi objek amatan di lokasi penelitian. Analisis dilakukan melalui identifikasi kondisi dan karakteristik fasilitas pejalan kaki berdasarkan konsep *walkability* sehingga dapat menjadi evaluasi dan bahan rekomendasi untuk perencanaan selanjutnya.

Penelitian dilakukan di sepanjang ruas koridor Jalan Affandi (Gejayan) Yogyakarta sepanjang 2,7 km. Pemilihan lokasi didasarkan pada aktivitas yang tinggi di dalam kawasan sebagai koridor komersial yang dikelilingi kawasan perdagangan jasa dan pendidikan. Lokasi penelitian dibagi menjadi 2 (dua) segmen berdasarkan karakteristik dan menggunakan batas persimpangan Universitas Negeri Yogyakarta (UNY). Segmen 1 berada di selatan persimpangan UNY sepanjang 570 meter dan Segmen 2 berada di utara persimpangan UNY sepanjang 2,13 km. Peta lokasi dan pembagian segmen lokasi penelitian tergambar pada Gambar 1.



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian
Sumber: Penulis, 2021

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Identifikasi Fasilitas Pejalan Kaki di Jalan Affandi

1. Segmen 1

Segmen 1 pada lokasi penelitian dibagi menjadi sisi barat dan sisi timur. Aktivitas yang terdapat di sisi barat antara lain toko elektronik, toko grosir pakaian, dealer motor, dan warung makan. Aktivitas tersebut sedikit banyak juga dipengaruhi keberadaan pasar yang berada di sisi yang berlawanan/ sisi timur. Keragaman aktivitas juga berpengaruh pada kondisi fasilitas pejalan kaki di segmen dan sisi tersebut. Jenis dan kondisi fasilitas pejalan kaki di segmen 1 sisi barat dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Fasilitas Pejalan Kaki di Segmen 1 Sisi Barat

Jenis	Keterangan/ Kondisi
Jalur pejalan kaki/ trotoar	- Lebar jalur : 170 cm - Material : Paving - Kondisi : Baik, kondisi jalur pedestrian tergolong utuh
Penyeberangan : Zebra cross	- Kondisi sudah kurang terlihat (lokasi persimpangan Urip Sumoharjo) - Zebra Cross : Pada simpang 3 Colombo-Gejayan (arah selatan) kondisi zebra cross masih tergolong baik
Rambu	Rambu batas kecepatan, Rambu jumlah lajur, Rambu Kawasan Parkir Gejayan, Rambu Area Parkir
Marka	Marka jalan hanya terdapat marka garis putus-putus di sepanjang ruas jalan
Lapak tunggu	Tidak tersedia
Lampu penerangan	Lampu Penerangan sudah tidak berfungsi dan kurang terawat serta hanya terdapat 4 buah lampu penerangan
Pelindung/peneduh	Di sepanjang jalur hijau terdapat pohon-pohon besar yang juga melindungi jalur pedestrian
Jalur hijau	Jalur Hijau terdapat di tengah badan jalan yang membagi jalur barat dan jalur timur sekaligus sebagai median jalan
Tempat duduk	Tidak tersedia
Tempat sampah	Tidak tersedia
Halte/tempat pemberhentian bus	Tidak tersedia
Drainase	Terdapat drainase sepanjang jalan pada segmen 1
Bollard	Bollard tidak tersedia, hanya tersedia untuk melindungi tiang APILL
Fasilitas untuk difabel	Guiding Block hanya terdapat di sebagian jalur pedestrian

Sumber: Penulis, 2021

Berdasarkan hasil observasi, didapatkan bahwa lebar jalur pedestrian di segmen 1 sisi barat telah memenuhi standar yaitu 1,7 meter. Kondisi fisik jalur pedestrian di segmen 1 sisi barat cenderung baik dan tidak terdapat kerusakan. Akan tetapi, lebar jalur pedestrian tersebut menjadi tidak optimal karena mayoritas sudah beralih fungsi menjadi lahan parkir motor karena tidak terdapat area khusus untuk parkir kendaraan. Jalur pedestrian di beberapa titik juga dimanfaatkan untuk tempat berjualan. Permasalahan lain yang ditemui adalah kondisi zebra cross yang sudah terlihat samar di persimpangan besar, fasilitas guiding block yang terputus di beberapa titik, tidak terdapat tempat sampah, serta beberapa rambu yang kondisinya tertutup. Kondisi jalur pejalan kaki di segmen 1 sisi barat Jalan Affandi dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Segmen 1 Sisi Barat
Sumber: Observasi Lapangan, 2021

Pada segmen 1 sisi timur Jalan Affandi terdapat Pasar Demangan yang aktivitasnya sangat tinggi dan berdampak pada area-area di sekitarnya. Di luar pasar juga terdapat toko-toko grosir yang memiliki hubungan erat dengan Pasar Demangan tersebut. Aktivitas yang terdapat di segmen 1 tentu juga berpengaruh pada kondisi jalur pejalan kaki, termasuk kondisi fasilitas pejalan kaki. Jenis dan kondisi fasilitas pejalan kaki di segmen 1 sisi timur dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Fasilitas Pejalan Kaki di Segmen 1 Sisi Timur

Jenis	Keterangan/ Kondisi
Jalur pejalan kaki/ trotoar	- Lebar jalur : 100 cm - Material : Paving - Kondisi : Baik, kondisi jalur pedestrian tergolong utuh
Penyeberangan : Zebra cross	- Kondisi sudah kurang terlihat (lokasi persimpangan Urip Sumoharjo) - Pada simpang 3 Colombo-Gejayan (arah selatan) kondisi zebra cross masih tergolong baik
Rambu	Rambu batas kecepatan, Rambu persimpangan jalan, Rambu Area Parkir
Marka	Marka jalan hanya terdapat marka garis putus-putus di sepanjang ruas jalan segmen 2
Lapak tunggu	Tidak tersedia
Lampu penerangan	Lampu Penerangan sudah tidak berfungsi dan kurang terawatt serta hanya terdapat 4 buah lampu penerangan
Pelindung/peneduh	Di sepanjang jalur hijau terdapat pohon-pohon besar yang juga melindungi jalur pedestrian
Jalur hijau	Jalur Hijau terdapat di tengah badan jalan yang membagi jalur barat dan jalur timur sekaligus sebagai median jalan
Tempat duduk	Tidak tersedia
Tempat sampah	Tidak tersedia
Halte/tempat pemberhentian bus	Terdapat 1 tempat pemberhentian bus
Drainase	Terdapat drainase sepanjang jalan pada segmen 1
Bollard	Bollard tidak tersedia, hanya tersedia untuk melindungi tiang APILL
Fasilitas untuk difabel	Guiding Block hanya terdapat di jalur pedestrian dalam Kawasan Pasar Demangan, secara kondisi juga sudah tergolong kurang baik dan kurang dapat digunakan masyarakat

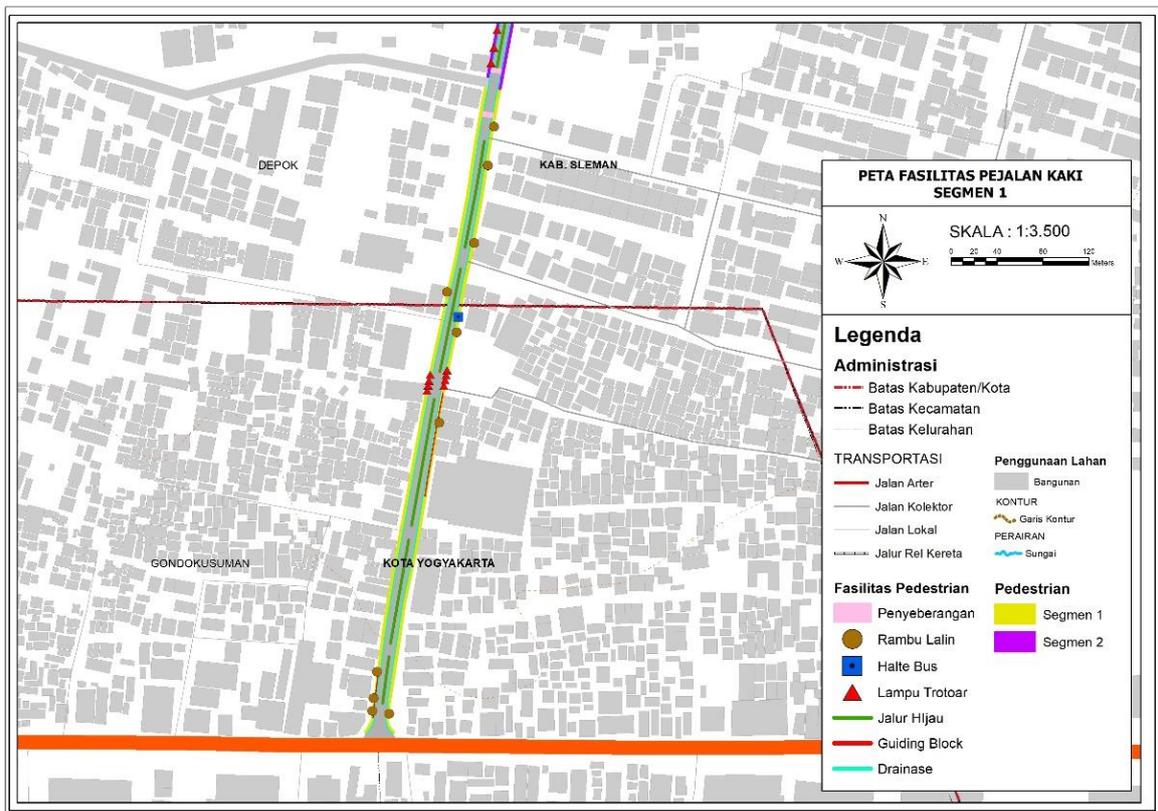
Sumber: Penulis, 2021

Berdasarkan hasil observasi, keberadaan jalur pedestrian di segmen 1 sisi timur kondisinya tergolong baik (tidak rusak), tetapi kurang optimal dalam penggunaannya. Dengan lebar jalur yang tergolong minim yaitu 1 meter, mayoritas jalur beralih fungsi menjadi lahan parkir bagi motor maupun becak, dan sebagai tempat berjualan karena di area tersebut terdapat Pasar Demangan sehingga kegiatan perdagangan meluap hingga ke trotoar. Kondisi fisik jalur pedestrian di beberapa titik tidak rata karena berganti menjadi jalur naik kendaraan dari badan jalan menuju bangunan. Kondisi jalur pejalan kaki di segmen 1 sisi timur Jalan Affandi dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3. Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Segmen 1 Sisi Timur
Sumber: Observasi Lapangan, 2021

Fasilitas pejalan kaki yang terdapat di segmen 1 antara lain zebra cross, rambu lalu lintas, lampu jalan, halte bus, lampu trotoar, jalur hijau, guiding block, dan saluran drainase. Akan tetapi, persebaran fasilitas pejalan kaki tersebut saat ini masih tidak merata. Persebaran fasilitas pejalan kaki pada segmen 1 digambarkan dalam peta pada Gambar 4.



Gambar 4. Peta Persebaran Fasilitas Pejalan Kaki Segmen 1
Sumber: Penulis, 2021

2. Segmen 2

Aktivitas pada segmen 2 di lokasi penelitian lebih beragam dibandingkan dengan segmen 1. Di sisi barat, terdapat aktivitas pendidikan yaitu Universitas Negeri Yogyakarta (UNY) dan SMA Tiga Maret (Gama). Selain itu juga terdapat hotel, tempat makan, toko alat tulis, swalayan, bakery, toko baju dan fashion, salon, toko cellular, toko komputer, bank, serta pom bensin. Jenis dan kondisi fasilitas pejalan kaki di segmen 2 sisi barat dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Fasilitas Pejalan Kaki di Segmen 2 Sisi Barat

Jenis	Keterangan/ Kondisi
Jalur pejalan kaki/ trotoar	<ul style="list-style-type: none"> - Lebar jalur : 150 cm - Material : Paving - Kondisi : Pada lingkungan kampus UNY kondisi jalur pedestrian cukup baik, namun pada beberapa titik pedestrian cenderung perlu perbaikan, terdapat paving jalur pedestrian yang sudah rusak dan tidak utuh
Penyeberangan Zebra cross	<ul style="list-style-type: none"> - Pada simpang 3 Colombo Gejayan (arah utara) kondisi zebra cross masih tergolong baik - Pada beberapa titik penyeberangan jalan kondisi zebra cross sudah kurang terawat, kondisi cat sudah kurang terlihat sehingga jarang dimanfaatkan oleh pejalan kaki - Pada simpang Ringroad Utara Gejayan kondisi sangat baik dan dapat digunakan pejalan kaki
Rambu	Terdapat rambu keterangan penyeberangan jalan, rambu area parkir, rambu arah lalu lintas
Marka	Marka jalan hanya terdapat marka garis putus-putus di sepanjang ruas jalan segmen 2
Lapak tunggu	Tidak tersedia
Lampu penerangan	Terdapat beberapa lampu penerangan yang masih berfungsi namun jumlahnya terbatas dan hanya memusat di koridor kampus UNY
Pelindung/peneduh	Di sepanjang jalur hijau terdapat pohon-pohon besar yang juga melindungi jalur pedestrian
Jalur hijau	Jalur hijau terdapat di tengah badan jalan yang membagi jalur barat dan jalur timur sekaligus berfungsi sebagai median jalan
Tempat duduk	Tidak tersedia
Tempat sampah	Tidak tersedia
Halte/tempat pemberhentian bus	Terdapat 2 Halte Bus Trans Yogyakarta dengan kondisi baik dan masing dapat digunakan
Drainase	Terdapat drainase tertutup sepanjang jalan pada segmen 2
Bollard	Bollard hanya tersedia untuk melindungi tiang APILL
Fasilitas untuk difabel	Tidak tersedia

Sumber: Penulis, 2021

Pada Segmen 2 Sisi Barat, lebar jalur pedestrian yang sudah sesuai standar yaitu 1,5 meter menjadi kurang optimal karena mayoritas sudah beralih fungsi menjadi lahan parkir dan tempat berjualan. Kondisi fisik jalur pedestrian di beberapa titik tidak rata karena berganti menjadi jalur naik kendaraan dari badan jalan menuju bangunan. Permasalahan lain yang ditemui antara lain banyaknya baliho/reklame dari bangunan perdagangan dan jasa yang dibangun di jalur pedestrian sehingga cukup menyita lebar jalur pedestrian dan menghambat pergerakan pejalan kaki serta mengurangi estetika kawasan. Kondisi fisik jalur pedestrian yang baik cenderung terpusat di sekitar Universitas Negeri Yogyakarta (UNY), sedangkan di titik lainnya tergolong rusak. Kondisi fisik jalur pedestrian sudah tidak utuh dan tidak dapat dimanfaatkan dengan optimal. Paving-paving blok tidak utuh dan beberapa sudah hancur. Pada segmen 2 sisi barat ini juga tidak ditemukan adanya fasilitas untuk difabel berupa guiding block. Hal tersebut tentu sangat berpengaruh pada kenyamanan pejalan kaki sebagai pengguna. Kondisi jalur pejalan kaki di segmen 2 sisi barat Jalan Affandi dapat dilihat pada Gambar 5.



Gambar 5. Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Segmen 2 Sisi Barat
Sumber: Penulis, 2021

Pada segmen 2 sisi timur, terdapat aktivitas pendidikan yaitu Universitas Sanata Dharma (USD) dan aktivitas selebihnya tidak jauh berbeda dengan sisi barat. Terdapat hotel, tempat makan, bakery, toko cellular, toko komputer, toko arloji, toko baju dan sepatu, toko mebel, dan toko buku. Jenis dan kondisi fasilitas pejalan kaki di segmen 2 sisi timur dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4. Fasilitas Pejalan Kaki di Segmen 2 Sisi Timur

Jenis	Keterangan/ Kondisi
Jalur pejalan kaki/ trotoar	<ul style="list-style-type: none"> - Lebar jalur : 150 cm - Material : Paving - Kondisi : Cukup baik terkhusus dalam kawasan kampus USD, Hanya terdapat beberapa ruas yang kurang baik karena bergabung dengan jalan turunan dari bangunan - Pada sisi utara dekat ringroad, kondisi jalur pedestrian cenderung kurang baik, mayoritas terdapat jalur pedestrian yang kurang terawat
Penyeberangan Zebra cross	<ul style="list-style-type: none"> - Pada simpang 3 Colombo Gejayan (arah selatan) kondisi zebra cross masih tergolong baik - Pada beberapa titik penyeberangan jalan di segmen 2 kondisi zebra cross sudah kurang terawat dimana kondisi cat sudah kurang terlihat sehingga jarang dimanfaatkan oleh pejalan kaki - Pada Simpang Ringroad Utara Gejayan kondisi sangat baik dan dapat digunakan pejalan kaki
Rambu	Terdapat rambu area parkir, rambu batas kecepatan, rambu penunjuk persimpangan jalan
Marka	Marka jalan hanya terdapat marka garis putus-putus di sepanjang ruas jalan segmen 2
Lapak tunggu	Tidak tersedia
Lampu penerangan	Terdapat beberapa lampu penerangan yang masih berfungsi namun jumlahnya terbatas dan hanya memusat di koridor kampus USD
Pelindung/peneduh	Di sepanjang jalur hijau terdapat pohon-pohon besar yang juga melindungi jalur pedestrian
Jalur hijau	Jalur hijau terdapat di tengah badan jalan yang membagi jalur barat dan jalur timur sekaligus sebagai median jalan. Selain itu pada jalur pedestrian sepanjang kampus USD juga terdapat peneduh pohon
Tempat duduk	Tidak tersedia
Tempat sampah	Tidak tersedia
Halte/tempat pemberhentian bus	Terdapat 2 Halte Bus Trans Yogyakarta dengan kondisi baik dan masing dapat digunakan
Drainase	Terdapat drainase tertutup sepanjang jalan pada segmen 2
Bollard	Bollar hanya tersedia untuk melindungi tiang APILL
Fasilitas untuk difabel	Tidak tersedia

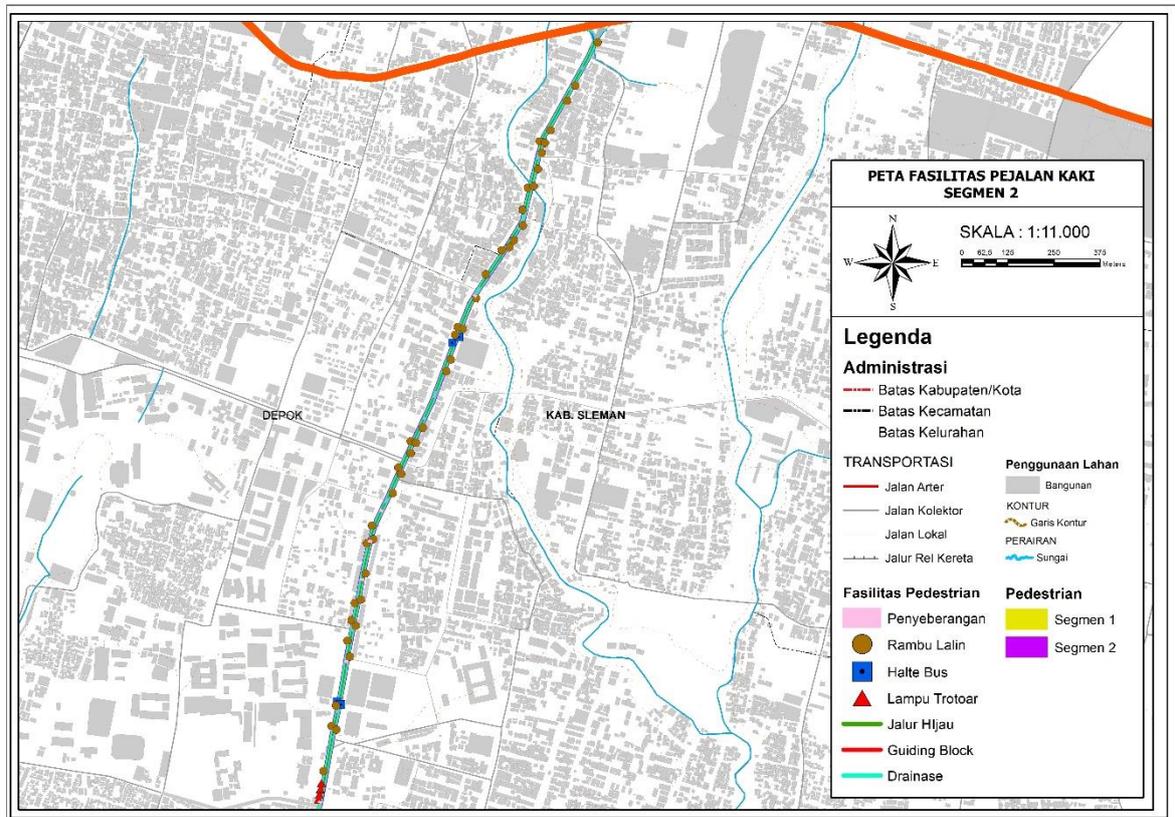
Sumber: Penulis, 2021

Berdasarkan hasil observasi, lebar jalur pedestrian di segmen 2 sisi timur sudah memenuhi yaitu 1,5 meter. Akan tetapi, seperti pada segmen dan sisi lain, jalur pedestrian mayoritas sudah beralih fungsi menjadi lahan parkir motor dan tempat berjualan. Beberapa fisik jalur pedestrian juga berganti menjadi jalur naik kendaraan dari badan jalan menuju bangunan. Pada segmen 2 sisi timur ini juga terdapat banyak baliho/reklame toko yang diletakkan di jalur pedestrian sehingga mengurangi lebar efektif jalur pedestrian dan tentu menghambat pergerakan pejalan kaki. Permasalahan yang juga ditemui di segmen 2 sisi timur adalah tidak terdapat fasilitas guiding block sehingga tidak ramah difabel. Kondisi jalur pejalan kaki di segmen 2 sisi timur Jalan Affandi dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Kondisi Jalur Pejalan Kaki di Segmen 2 Sisi Timur
Sumber: Observasi Lapangan, 2021

Fasilitas pejalan kaki yang terdapat di segmen 2 antara lain zebra cross, rambu lalu lintas, lampu jalan, halte bus, lampu trotoar, jalur hijau, guiding block, dan saluran drainase. Akan tetapi, persebaran fasilitas pejalan kaki tersebut saat ini masih tidak merata. Persebaran fasilitas pejalan kaki pada segmen 2 digambarkan dalam peta pada Gambar 7.



Gambar 7. Peta Persebaran Fasilitas Pejalan Kaki Segmen 2
Sumber: Penulis, 2021

3.2 Fasilitas Pejalan Kaki dalam Mendukung Konsep Walkability

Fasilitas pejalan kaki memiliki peranan penting dalam jaringan transportasi untuk perjalanan yang seluruhnya dilakukan dengan berjalan kaki dan sebagai penghubung pertama atau terakhir dalam suatu perjalanan yang dilakukan oleh jenis transportasi lain (Public Transport Authority, 2012). Peran jenis fasilitas pejalan kaki di Jalan Affandi diilustrasikan dalam Tabel 5.

Tabel 5. Peran Jenis Fasilitas Pejalan Kaki di Jalan Affandi

Jenis	Segmen 1		Segmen 2	
	Barat	Timur	Barat	Timur
Jalur pejalan kaki/ trotoar	●	●	●	●
Penyeberangan	●	●	●	●
Rambu	●	●	●	●
Marka	●	●	●	●
Lapak tunggu	●	●	●	●
Lampu penerangan	●	●	●	●
Pelindung/peneduh	●	●	●	●
Jalur hijau	●	●	●	●
Tempat duduk	●	●	●	●
Tempat sampah	●	●	●	●
Halte/tempat pemberhentian bus	●	●	●	●
Drainase	●	●	●	●
Bollard	●	●	●	●
Fasilitas untuk difabel	●	●	●	●

Sumber: Analisis Penulis, 2021

Keterangan:

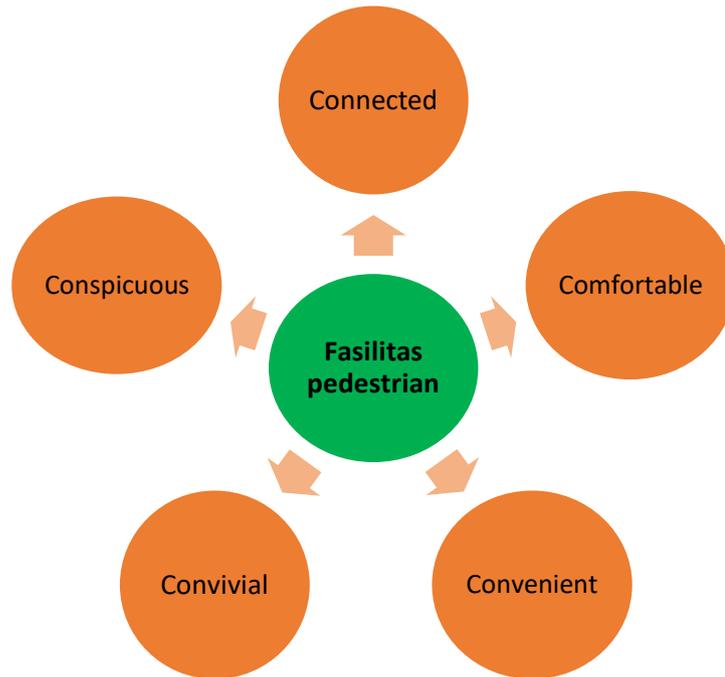
- Berperan optimal
- Kurang optimal
- Tidak optimal

Berdasarkan hasil observasi dan analisis, fasilitas pejalan kaki di Jalan Affandi Yogyakarta belum optimal dalam mendukung konsep *walkability*. Dalam konsep *walkability*, kenyamanan menjadi kunci utama. Sedangkan permasalahan utama yang ditemui di Jalan Affandi adalah masalah jalur pejalan kaki atau trotoar. Jalur pejalan kaki di Jalan Affandi banyak digunakan tidak semestinya, yaitu sebagai tempat parkir kendaraan dan tempat berjualan. Tidak sedikit juga baliho yang dipasang di tengah jalur pedestrian. Kondisi fisik jalur pedestrian di beberapa titik juga dalam keadaan rusak dan tidak terawat. Hal tersebut tentu membuat ruang gerak pejalan kaki menjadi terbatas dan jauh dari kata nyaman. Seringkali pejalan kaki berjalan turun dari trotoar untuk menghindari hambatan, yang secara tidak langsung juga akan mempengaruhi keamanannya. Hal penting lainnya yang harus turut diperhatikan dalam pengembangan fasilitas pejalan kaki di Jalan Affandi adalah fasilitas bagi difabel. *Guiding block* hanya ditemukan di beberapa titik dan kondisinya tidak sesuai karena banyak *guiding block* yang terputus karena digunakan untuk jalan masuk menuju bangunan. *Ramp* di lokasi penelitian juga tidak sepenuhnya sesuai dengan standar. Hal ini sejalan dengan penelitian Lestari & Pramita (2020) yang menyimpulkan bahwa belum optimalnya penyediaan fasilitas untuk pejalan kaki menyebabkan keamanan dan kenyamanan bagi para pejalan kaki dalam melakukan aktivitas berjalan dan menyebrang belum dapat terpenuhi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa fasilitas pejalan kaki turut mendukung prinsip-prinsip umum dalam perencanaan jaringan pedestrian yang *walkable* menurut Public Transport Authority dalam *Planning and Designing guidelines*.

- a. *Connected*: Jalur pejalan kaki yang terhubung satu sama lain akan memudahkan pengguna untuk sampai tempat tujuan. Pada hasil penelitian di Jalan Affandi ditemukan banyak titik jalur pejalan kaki yang terputus, termasuk jalur *guiding block* bagi tuna netra.

- b. *Comfortable*: Lebar jalur pedestrian, material, skala, serta kondisi fisik jalur pedestrian sangat berpengaruh pada kenyamanan pengguna. Kondisi jalur pejalan kaki di Jalan Affandi banyak yang sudah rusak dan tidak terawat. Hal tersebut menurunkan tingkat kenyamanan pengguna secara signifikan.
- c. *Convenient*: Keberadaan fasilitas penyeberangan yang aman dan memadai sangat diperlukan, termasuk perawatan secara berkala.
- d. *Convivial*: Penataan jalur pejalan kaki yang ramah sangat diperlukan. Pada koridor Jalan Affandi terdapat hambatan berupa pengalihfungsian jalur pedestrian sebagai tempat parkir motor dan tempat berjualan.
- e. *Conspicuous*: Keberadaan rambu turut diperlukan dalam perencanaan jaringan pedestrian. Rambu-rambu tersebut tidak hanya dibutuhkan oleh pejalan kaki, tetapi juga pengguna kendaraan di ruas jalan tersebut.



Gambar 8. Peran Fasilitas Pedestrian dalam Konsep Walkability
Sumber: Penulis, 2021

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian disimpulkan bahwa fasilitas pejalan kaki di koridor Jalan Affandi Yogyakarta belum mendukung konsep walkability. Permasalahan utama yang ditemui di Jalan Affandi adalah masalah jalur pejalan kaki atau trotoar. Jalur pejalan kaki di Jalan Affandi banyak digunakan tidak semestinya, yaitu sebagai tempat parkir kendaraan dan tempat berjualan. Tidak sedikit juga baliho yang dipasang di tengah jalur pedestrian. Kondisi fisik jalur pedestrian di beberapa titik juga dalam keadaan rusak dan tidak terawat. Hal tersebut tentu membuat ruang gerak pejalan kaki menjadi terbatas dan jauh dari kata nyaman. Seringkali pejalan kaki berjalan turun dari trotoar untuk menghindari hambatan, yang secara tidak langsung juga akan mempengaruhi keamanannya. Hal penting lainnya yang harus turut diperhatikan dalam pengembangan fasilitas pejalan kaki di Jalan Affandi adalah fasilitas bagi difabel. Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa fasilitas pejalan kaki berperan penting dalam mendukung prinsip-prinsip umum dalam perencanaan jaringan pedestrian yang *walkable* yaitu *connected*, *comfortable*, *convenient*, *convivial*, dan *conspicuous*. Untuk mewujudkan konsep *walkability*, maka diperlukan perencanaan yang menyeluruh terkait fasilitas pejalan kaki dari awal perencanaan sampai dengan *maintenance* secara berkala.

5. Referensi

- Ambarwati, L., Indriastuti, A. K., & Sari, N. (2018). *Pejalan Kaki, Riwayatmu Dulu dan Kini*. UB Press.
- Jamei, E., Ahmadi, K., Chau, H. W., Seyedmahmoudian, M., Horan, B., & Stojcevski, A. (2021). Urban design and walkability: Lessons learnt from iranian traditional cities. *Sustainability*, 13(10), 1–14. <https://doi.org/10.3390/su13105731>
- Kedaulatan Rakyat. (2018). <https://www.krjogja.com/berita-lokal/diy/sleman/ini-dia-empat-titik-rawan-macet-dan-kecelakaan-di-sleman/> diakses pada 10 Juni 2021
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2018). *Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*.
- Krambeck, H. (2006). *The Global Walkability Index*. Massachusetts Institute of Technology.
- Lestari, F., & Pramita, G. (2020). Identifikasi Fasilitas Pejalan Kaki di Kota Bandar Lampung. *Journal of Infrastructure in Civil Engineering (JICE)*, 1(1), 27–32.
- Public Transport Authority. (2012). *Planning and designing for pedestrians: guidelines*. The Department of Transport. <http://www.transport.wa.gov.au/activetransport/24033.asp>
- Rafiemanzelat, R., Emadi, M. I., & Kamali, A. J. (2017). City sustainability : the influence of walkability on built environments. *Transportation Research Procedia*, 24, 97–104. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.074>
- Romadhona, P. J., & Fauzi, R. I. (2018). Analisis Dampak Gang pada Putaran Balik Terhadap Kinerja Ruas Jalan Raya Affandi Yogyakarta. *Jurnal Teknologi Rekayasa*, 3(1), 29. <https://doi.org/10.31544/jtera.v3.i1.2018.29-38>
- Sari, A. M., Sari, D. F., & Wibawani, S. (2020). Penerapan Konsep Walkability Dalam Mendukung Kota Surabaya Sebagai Kota Metropolitan yang Produktif dan Berkelanjutan. *Public Administration Journal of Research*, 2(3), 287–303.
- Setyowati, M. D. (2017). Pemanfaatan Pedestrian Ways di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang. *Jurnal RUAS*, 15(1), 13–22.
- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold.
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Uak, A. T. M. (2020). Evaluasi Konsep Ramah Pejalan Kaki Pada Pedestrian Malioboro Dengan Pendekatan Konsep Walkability. *Jurnal Arsitektur ARCADE*, 4(1), 29–34.
- Wowor, V. D., Kumurur, V. A., & Lefrandt, L. I. R. (2019). Urban Walkability di Kota Manado (Studi Kasus: Kec. Mapanget). *Jurnal Spasial*, 6(1), 178–186.