

## Penataan Pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta Sebagai Kawasan Wisata dan Perdagangan

Aisha Puspita Nabila<sup>1</sup>, Aisyah Zakiah<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Mahasiswa Jurusan Arsitektur, Universitas Islam Indonesia

<sup>2</sup>Dosen Jurusan Arsitektur, Universitas Islam Indonesia

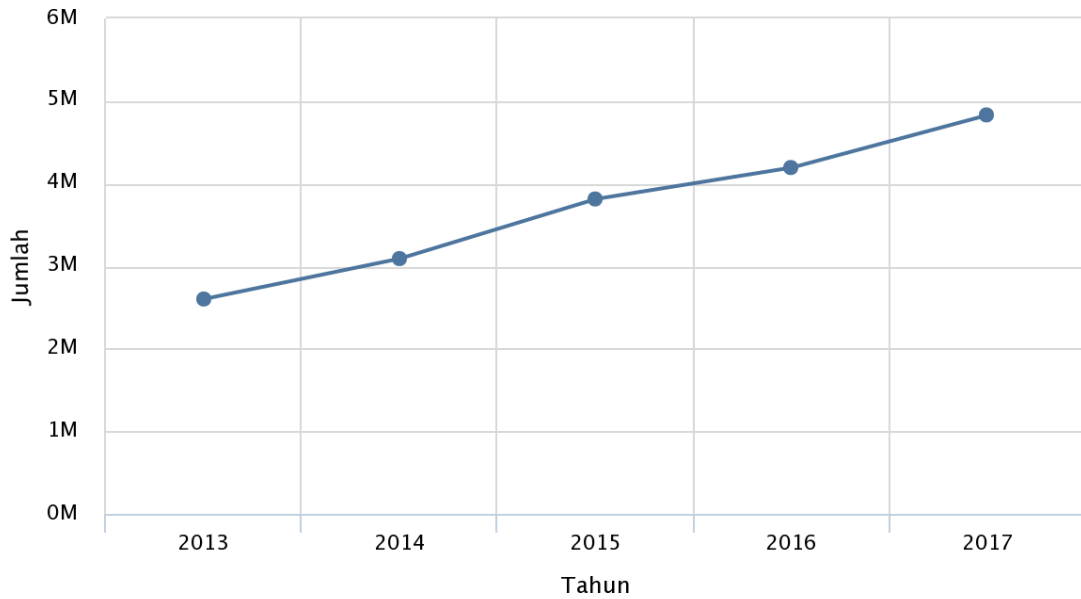
<sup>1</sup>Surel: 18512023@students.uui.ac.id

**ABSTRAK:** Kota Yogyakarta merupakan kota yang ramai dikunjungi karena merupakan kota pelajar dan memiliki banyak tempat wisata yang menarik untuk dikunjungi. Salah satu tempat yang banyak dikunjungi masyarakat adalah kawasan di sepanjang Jalan Urip Sumoharjo yang merupakan salah satu pusat perdagangan di Kota Yogyakarta. Banyaknya jumlah pengunjung pada kawasan tersebut tidak diimbangi dengan fasilitas pelayanan pada jalur pedestrian sehingga menyulitkan pengunjung yang berjalan kaki berpindah dari satu tempat ke tempat lain untuk berbelanja. Jalur pedestrian yang sempit dan rusak pada beberapa titik ditambah dengan adanya pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar membuat trotoar tidak dapat digunakan secara efektif sehingga tidak jarang pejalan kaki terpaksa harus menggunakan badan jalan untuk berjalan yang dapat membahayakan keselamatannya. Pada beberapa titik trotoar juga digunakan sebagai area parkir motor. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penataan pedestrian yang cocok diterapkan disepanjang Jalan Urip Sumoharjo sebagai kawasan wisata dan perdagangan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis deskriptif dengan menggunakan data sekunder dari data yang sudah diteliti sebelumnya dan juga membandingkan dengan beberapa tempat yang memiliki permasalahan serupa. Pelebaran dan perbaikan trotoar serta penanaman vegetasi sebagai pembatas jalan akan membuat pejalan kaki nyaman dan bebas untuk berjalan kaki berpindah dari satu tempat ke tempat lain dan menambah keindahan dan kesejukan kota. Tingkat keamanan pejalan kaki juga meningkat karena tidak perlu menggunakan badan jalan untuk berjalan. Selain itu, penerapan parkir mobil secara parallel membuat tatanan kota menjadi lebih rapi karena tidak ada lagi bagian mobil yang menjorok masuk ke jalur pedestrian dan mengganggu kenyamanan pejalan kaki.

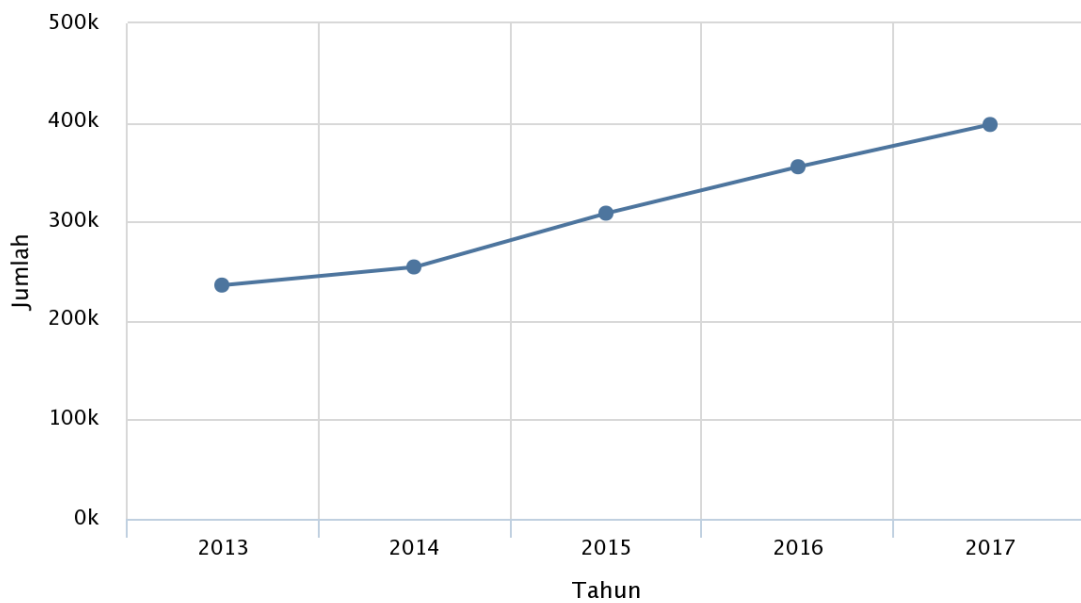
**Kata kunci:** penataan, pedestrian, wisata, perdagangan

### PENDAHULUAN

Kota Yogyakarta adalah kota yang memiliki tingkat mobilitas yang tinggi. Pembangunan dan jumlah penduduk yang terus meningkat membuat laju pertumbuhan jumlah kendaraan dan pejalan kaki juga semakin meningkat. Ditambah lagi letak Kota Yogyakarta yang strategis karena terdapat banyak tempat wisata dan juga merupakan kota pelajar membuat Kota Yogyakarta semakin padat. Hal ini menjadi pemicu utama terjadinya kemacetan seperti yang terjadi di Jalan Urip Sumoharjo. Kawasan di sepanjang Jalan Urip Sumoharjo merupakan salah satu kawasan perdagangan di Kota Yogyakarta yang ramai dikunjungi masyarakat. Banyaknya pengunjung menimbulkan terjadinya konflik antara pejalan kaki dan arus lalu lintas sehingga dibutuhkan fasilitas bagi pejalan kaki yang nyaman dan memadai.

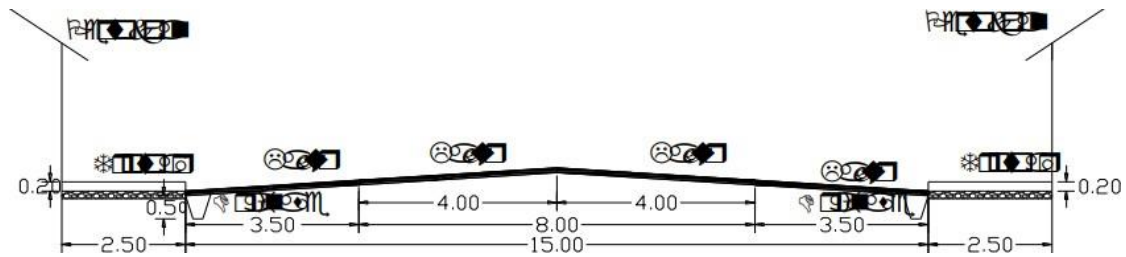


**Gambar 1.** Jumlah wisatawan nusantara di Yogyakarta tahun 2013-2017  
Sumber: bappeda.jogjaprovo.go.id



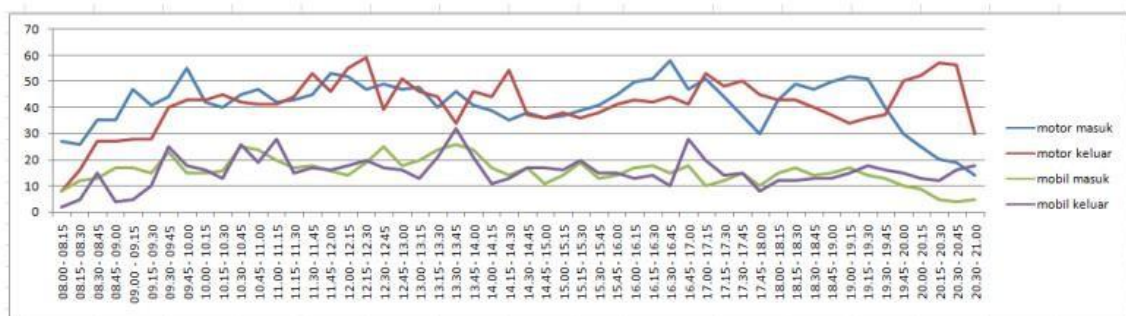
**Gambar 2.** Jumlah wisatawan mancanegara di Yogyakarta tahun 2013-2017  
Sumber: bappeda.jogjaprovo.go.id

Kawasan di sepanjang Jalan Urip Sumoharjo merupakan salah satu kawasan yang menjadi destinasi masyarakat. Di daerah 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 dagang. Hal ini dapat dilihat dari jumlah bangunan komersil yang lebih banyak dibandingkan dengan bangunan lainnya. Ditambah lagi dengan banyaknya pedagang kaki lima yang berjualan di sepanjang koridor Jalan Urip Sumoharjo.



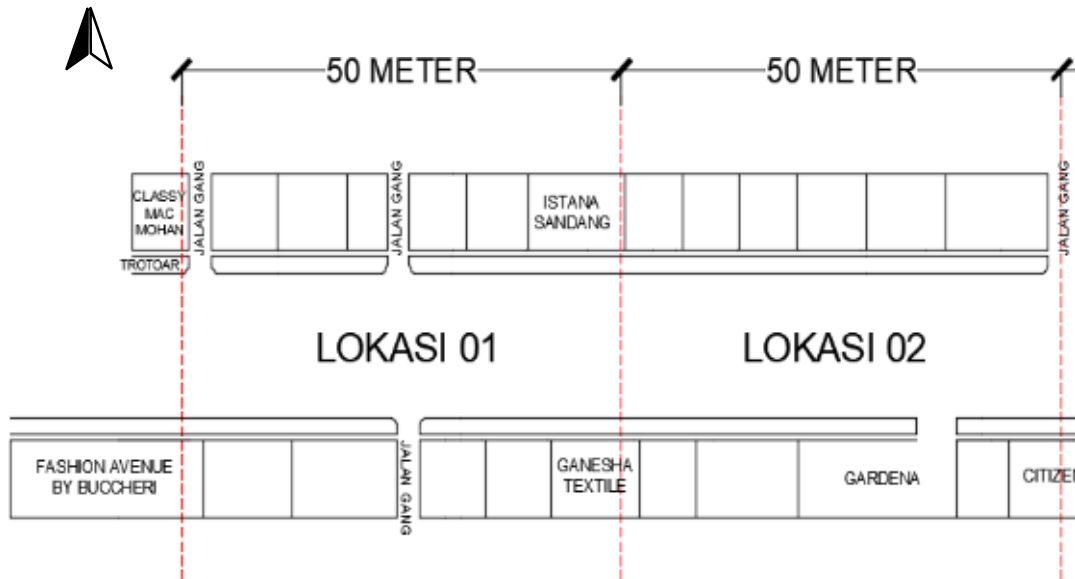
**Gambar 3.** Potongan melintang Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta  
Sumber: (Anton Susanto, Zebta Bernad Siahaan, Bagus Hario Setiadji, 2014)

Jalan Urip Sumoharjo merupakan jalan satu arah yang terbagi atas empat lajur dengan panjang 937 m dan lebar 15 m. Dari empat lajur yang ada, hanya dua lajur yang dapat digunakan secara efektif karena dua lajur lainnya digunakan sebagai area parkir kendaraan. Area parkir tersedia banyak dan cukup untuk menampung kendaraan para pengunjung. Namun, pada kawasan tersebut ruang berjalan bagi pejalan kaki kurang memadai. Jalur pedestrian yang seharusnya digunakan untuk pejalan kaki beralih fungsi menjadi ruang parkir dan area dagang bagi pedagang kaki lima. Hal ini membuat ruang berjalan menjadi sempit dan tidak terhubung dengan ruang jalan, sehingga sulit diakses oleh pengguna jalan. Beralih fungsinya jalur pedestrian menjadi ruang parkir dan area dagang juga berdampak pada keamanan dan keselamatan pejalan kaki. Sempitnya ruang berjalan membuat pejalan kaki terpaksa berjalan di tepi jalan raya, sehingga dapat meningkatkan potensi kecelakaan lalu lintas.



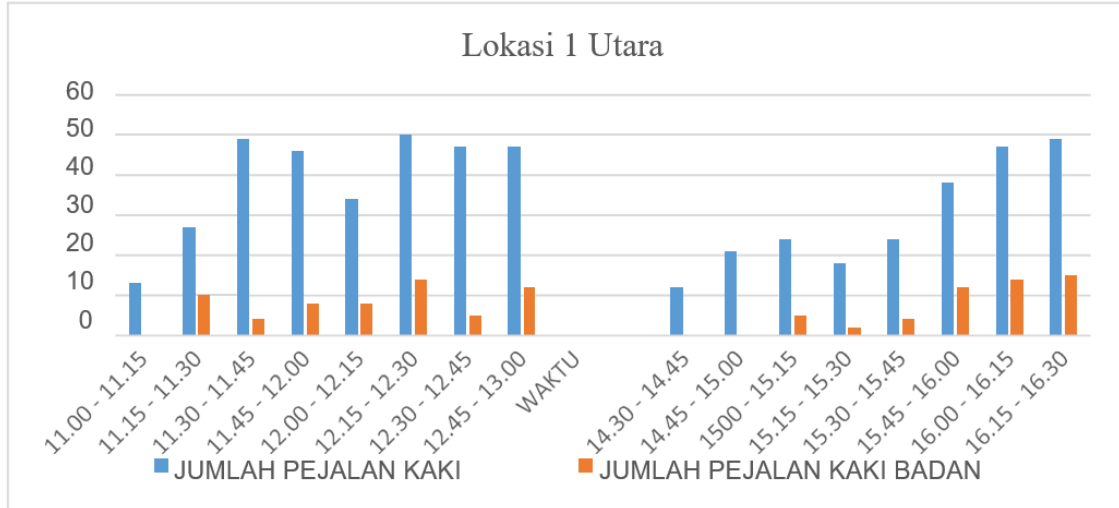
**Gambar 4.** Data parkir kendaraan di Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta tahun 2010-2013  
Sumber: Analisis Kinerja Lalu Lintas Jalan Urip Sumoharjo Yogyakarta, 2014

Dari data parkir kendaraan di Jalan Urip Sumoharjo, jumlah sepeda motor yang parkir di sepanjang jalan tersebut lebih banyak daripada jumlah mobil parkir. Jumlah kendaraan yang parkir melebihi kapasitas area parkir yang tersedia sehingga menggunakan badan jalan dan juga jalur pedestrian sebagai lahan parkir yang menyebabkan berkurangnya lebar jalan dan juga jalur pedestrian yang dapat digunakan secara efektif. Tak hanya itu, di beberapa titik jalur pedestrian terdapat trotoar yang rusak dan juga beberapa vegetasi yang diletakkan pada trotoar sehingga membuat pejalan kaki tidak nyaman dan tidak bebas bergerak.

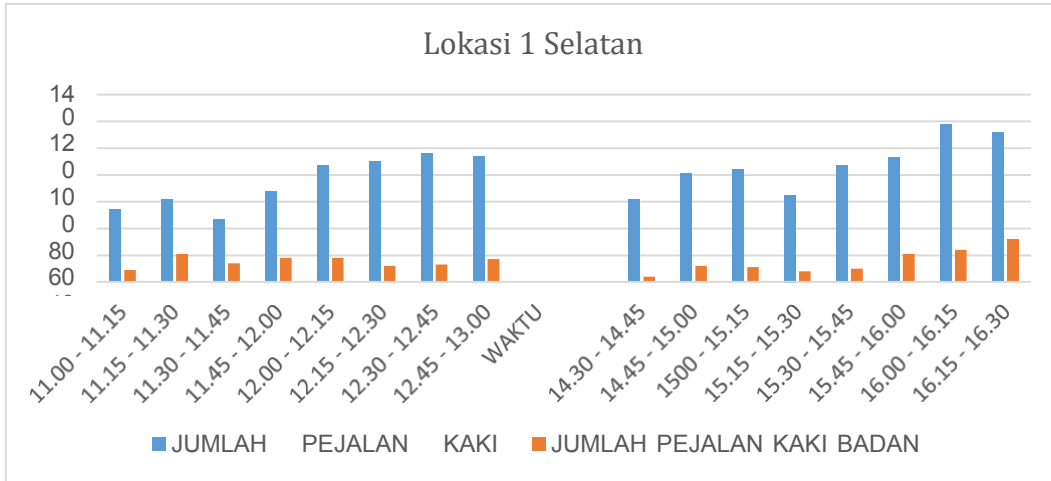


**Gambar 6.** Lokasi penelitian  
 Sumber: (BANDUA, 2017)

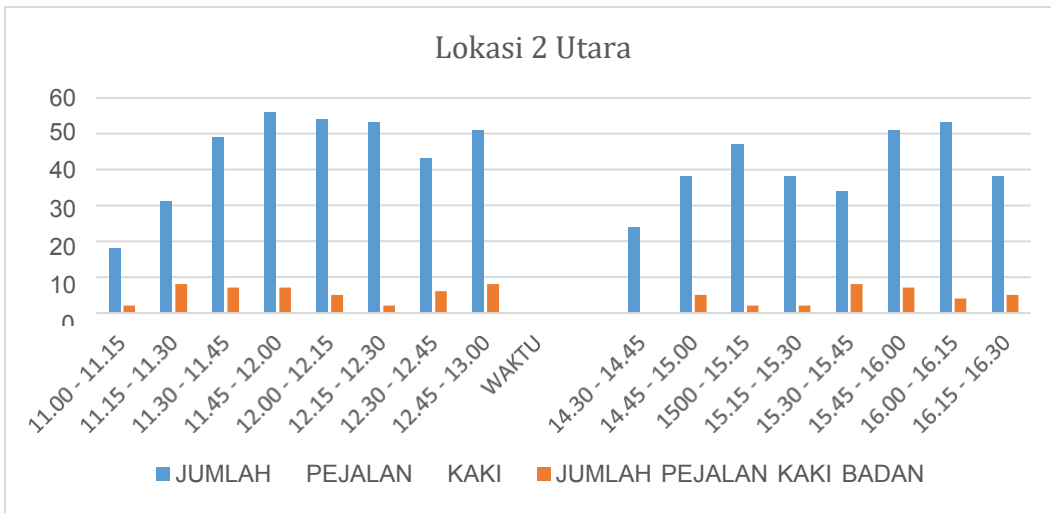
Gambar di atas merupakan potongan dari Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta yang menjadi lokasi penelitian terkait dengan pedestrian dan pejalan kaki pada kawasan tersebut. Lokasi penelitian dibagi menjadi 2 bagian sepanjang 50 meter per bagian. Dari masing-masing bagian kemudian terbagi lagi menjadi utara dan selatan untuk menghitung sampel jumlah pejalan kaki pada kawasan tersebut dari pukul 11.00 hingga 16.30.



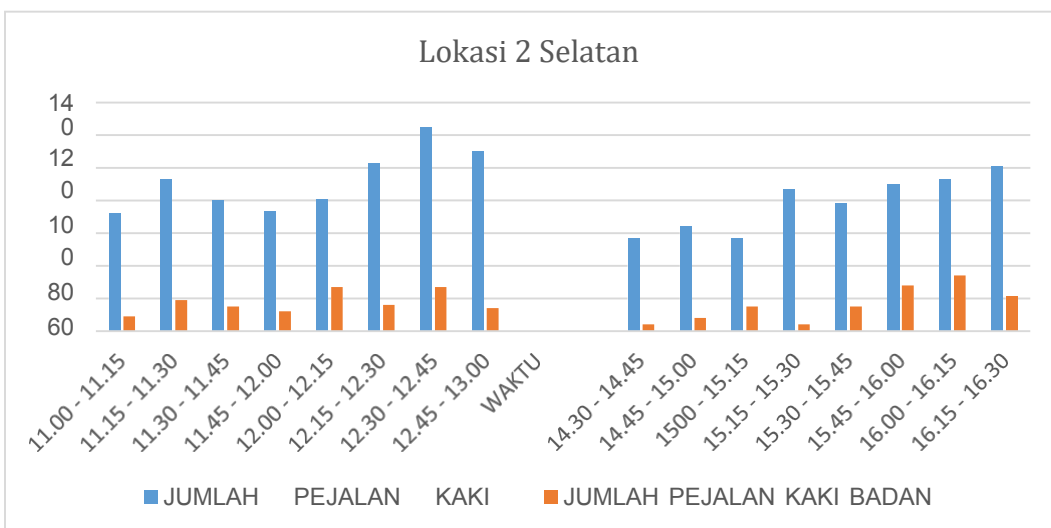
**Diagram 1.** Jumlah Pejalan Kaki di Lokasi 1 Penelitian Bagian Utara  
 Sumber: (BANDUA, 2017)



**Diagram 2.** Jumlah pejalan kaki di lokasi 1 penelitian bagian selatan  
Sumber: (BANDUA, 2017)



**Diagram 3.** Jumlah pejalan kaki di lokasi 2 penelitian bagian utara  
Sumber : (BANDUA, 2017)



**Diagram 4.** Jumlah pejalan kaki di lokasi 2 penelitian bagian selatan  
Sumber : (BANDUA, 2017)

Dari data sampel jumlah pejalan kaki di Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta, terlihat bahwa pejalan kaki di trotoar bagian selatan lebih banyak daripada di bagian utara. Kemudian terdapat cukup banyak pejalan kaki yang terpaksa harus menggunakan badan jalan karena adanya pedagang kaki lima yang menggunakan trotoar sebagai area dagang serta terdapat motor yang parkir di trotoar.

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah dijelaskan, penelitian ini berfokus pada bagaimana penataan pedestrian yang baik dan nyaman bagi pejalan kaki di Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui penataan pedestrian yang baik diterapkan di sepanjang Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta. Penulisan penelitian ini diharapkan dapat memberi gambaran bagaimana penataan pedestrian yang baik diterapkan di Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta.

## STUDI LITERATUR

### Stroget, Copenhagen



**Gambar 7.** Keadaan Stroget sebelum dan sesudah menjadi kawasan pedestrian  
Sumber: medium.com

Pada awalnya, Stroget merupakan jalan utama di pusat Kota Copenhagen yang dipenuhi oleh banyak kendaraan bermotor. Pusat Kota tersebut digunakan secara intensif untuk lalu lintas kendaraan dan juga area parkir. Pada proses perencanaan lalu lintas, para pejalan kaki tidak dipertimbangkan karena terlalu banyak data tentang masalah mobil. Namun, perlahan-lahan Stroget mulai berubah. Pusat Kota Copenhagen mulai berorientasi pada pejalan kaki. Untuk memberi ruang bagi kehidupan publik, area parkir dikurangi sebanyak 2-3% per tahun (Lars Gemzoe, 2001).

Saat ini, Stroget sudah bertransformasi menjadi kawasan yang ramah pejalan kaki. Kawasan tersebut saat ini hanya diperuntukkan untuk pejalan kaki. Semua kendaraan termasuk sepeda dilarang memasuki Stroget sejak tahun 1964. Luas kawasan pedestrian tersebut juga sudah jauh bertambah, dari 15.880 m<sup>2</sup> menjadi 100.000 m<sup>2</sup>. Keberhasilan Stroget dalam membuat kawasan pedestrian dapat memberikan peningkatan pendapatan finansial serta menciptakan ruang publik yang damai.

Kunci keberhasilan Stroget adalah perubahan bertahap dengan memberi waktu kepada masyarakat untuk mengubah pola mengemudi dan parkir menjadi pola bersepeda dan menggunakan transportasi umum.

Strategi pedestrian yang diterapkan di Stroget kurang cocok jika diterapkan di Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta. Di Stroget, kawasan pedestrian diperluas dan akses kendaraan ditutup sehingga tidak ada kendaraan yang dapat melewati kawasan tersebut. Hal tersebut tidak cocok diterapkan di Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta karena jalan tersebut merupakan jalan utama yang ramai dilalui. Jika jalan tersebut ditutup untuk kendaraan akan menghambat aktivitas masyarakat.

Pelebaran trotoar sebagai jalur pedestrian dapat dilakukan, tetapi tidak sampai menutup akses untuk kendaraan. Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta terbagi atas 4 lajur, yang 1 lajurnya digunakan untuk area parkir mobil. Jika trotoar ingin diperluas, dapat dilakukan hingga menyisakan 2 lajur yang dapat digunakan efektif untuk sirkulasi kendaraan yang melintas, dan 1 lajur untuk parkir mobil secara paralel.

### Orchard Road, Singapore



**Gambar 8.** Keadaan kawasan pedestrian Orchard Road  
Sumber: Google

Untuk memenuhi kebutuhan serta kenyamanan bagi pejalan kaki, di Orchard Road dibuat jalur pedestrian untuk mendukung segala aktivitas yang ada agar berjalan dengan lancar. Sesuai dengan peraturan yang dibuat oleh URA Agency, jalur pedestrian pada jalan tersebut dibagi menjadi beberapa bagian, yaitu

- *Curb zone*, perbatasan antara jalan dan trotoar yang bertujuan untuk menghalangi kendaraan masuk jalur pedestrian. Zona ini terintegrasi oleh sistem drainase.
- *Planter/furniture zone*, terletak di antara curb zone dan pedestrian zone. Pada area ini terdapat utilitas, seperti rambu lalu lintas dan juga terdapat pedestrian amenities, seperti bangku dan halte.
- *Pedestrian zone*, ruang berjalan bagi pejalan kaki.
- *Frontage zone*, area antara pedestrian zone dan garis bangunan.

Jalur pedestrian pada Orchard Road memiliki tingkat keamanan dan kenyamanan yang baik karena terdapat batasan-batasan yang jelas antara jalan dan trotoar. Trotoar dibuat lebih tinggi daripada jalan dan dibatasi dengan pohon-pohon sebagai pagar yang juga

memperindah dan memberi kesejukan. Pada jalur pedestrian tersebut juga dilengkapi dengan berbagai macam *street furniture*, seperti bangku, lampu, tempat sampah, dan masih banyak lagi. Jalur pedestrian juga terlihat semakin cantik dan menarik karena desain pola lantainya yang beragam.

Strategi pedestrian yang dilakukan di Orchard Road tidak cocok jika diterapkan seluruhnya pada Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta karena membagi jalur pedestrian menjadi 4 bagian hanya dapat dilakukan pada kawasan yang luas. Sementara, kawasan sepanjang Jalan Urip Sumoharjo termasuk kecil dan sempit jika dibandingkan dengan Orchard Road. Namun, beberapa strategi bisa diterapkan, seperti curb zone dan planter zone, Untuk membatasi antara jalan dan trotoar dapat dibuat drainase dan juga meletakkan vegetasi untuk mempertegas batas dan menghindari adanya kendaraan yang masuk ke area pedestrian (trotoar).

### Oklahoma City, USA



**Gambar 9.** Keadaan Oklahoma City sebelum dan setelah direnovasi  
Sumber: Google

Pada tahun 2008 Oklahoma disebut sebagai kota terburuk bagi pejalan kaki di Amerika Serikat. Kurangnya tempat-tempat yang dapat dikunjungi pada kawasan tersebut dan trotoar yang buruk membuat tidak ada masyarakat yang berjalan kaki. Kemudian, kawasan tersebut direnovasi menjadi kawasan bisnis lokal yang terdapat toko, restoran, tempat hiburan dan olahraga, taman, serta jalur sepeda. Setelah dilakukan renovasi, kota tersebut menjadi lebih hidup. Tanaman dan pepohonan memperindah wajah kota dan membuat pejalan kaki merasa nyaman serta sejuk sehingga membuat masyarakat betah untuk berjalan kaki. Tanaman dan pepohonan tersebut juga menjadi batas tegas antara jalan dan jalur pedestrian sehingga kendaraan tidak bisa menerobos masuk. Pada salah satu sisi jalan terdapat area parkir mobil dengan pola parkir paralel. Pola parkir paralel menguntungkan karena tidak memakan banyak lebar jalan sehingga tidak mengganggu lalu lintas dan tidak ada bagian kendaraan yang mengenai jalur pedestrian.

Strategi kawasan pedestrian yang diterapkan pada Oklahoma cocok untuk diterapkan pada Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta. Pada jalan tersebut terdapat banyak bangunan komersil sebagai daya Tarik dan tujuan pengunjung. Karena banyaknya tempat yang dapat dikunjungi, butuh area parkir dan juga tempat yang nyaman bagi pengunjung untuk berjalan kaki mengunjungi satu bangunan ke bangunan lain. Pola parkir serong yang saat ini diterapkan di sepanjang jalan tersebut kurang baik dan cukup mengganggu beberapa aktivitas. Selain mengambil lebar jalan raya yang cukup banyak karena



membutuhkan area yang cukup luas, pola parkir tersebut mengganggu sirkulasi jalan raya ketika ada mobil yang hendak masuk atau keluar area parkir. Pola parkir tersebut juga mengganggu area pedestrian karena bagian ujung mobil mengenai atau masuk area pedestrian, sehingga mengganggu kenyamanan para pejalan kaki. Oleh karena itu, penerapan area parkir mobil secara paralel pada satu sisi jalan sangat cocok untuk diterapkan.

Penanaman vegetasi pada pinggir jalan sebagai pembatas antara jalan dan juga area pedestrian juga cocok jika diterapkan di Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta. Adanya vegetasi dapat memperindah visual pada kawasan tersebut, sehingga dapat meningkatkan daya tarik dan minat pengunjung. Vegetasi juga dapat menyejukkan dan meningkatkan kenyamanan para pejalan kaki, sehingga para pejalan kaki dapat menikmati suasana ketika berjalan di kawasan tersebut. Selain itu, vegetasi sebagai pembatas jalan juga dapat menghindari adanya kendaraan yang melintas atau parkir pada trotoar yang dapat mengganggu kenyamanan dan keamanan pejalan kaki.

### Jalan Jenderal Sudirman, Yogyakarta



**Gambar 10.** Pedestrian Jalan Jenderal Sudirman  
Sumber: Google

Jalan Jenderal Sudirman merupakan salah satu kawasan di Kota Yogyakarta yang banyak dilalui dan dikunjungi masyarakat. Di kawasan tersebut terdapat banyak tempat-tempat yang menarik untuk dikunjungi, seperti restoran, perkantoran, bank, dan hotel. Di kedua sisi jalan tersebut terdapat trotoar yang cukup lebar. Sepanjang trotoar terdapat pepohonan sebagai penyejuk dan pembatas antara jalur pedestrian dan jalan. Namun, trotoar menjadi kurang nyaman digunakan untuk berjalan kaki karena banyak pedagang kaki lima yang berjualan di sepanjang trotoar. Lebar trotoar yang dapat digunakan pejalan kaki menjadi berkurang. Bahkan, tak jarang pejalan kaki terpaksa menggunakan badan jalan untuk berjalan.

Pada tanggal bulan April hingga September 2020, proyek tahap dua rencana pembangunan pedestrian Jalan Jenderal Sudirman dilakukan. Para pedagang kaki lima di

sepanjang jalan tersebut akan direlokasi ke pasar tradisional setempat. Sebelum proyek tersebut dilaksanakan, telah dilakukan sosialisasi kepada seluruh pedagang kaki lima.

Solusi pedestrian yang diterapkan pada Jalan Jenderal Sudirman, Yogyakarta dengan merelokasi pedagang kaki lima ke pasar terdekat dan memperbaiki trotoar yang rusak cocok untuk diterapkan pada Jalan Urip Sumoharjo. Yogyakarta karena pedagang kaki lima yang berjualan pada jalan tersebut mengurangi lebar jalan yang dapat digunakan secara efektif oleh pejalan kaki dan mengganggu kenyamanan pejalan kaki. Dengan merelokasi pedagang kaki lima dan memperbaiki trotoar yang rusak meningkatkan kenyamanan pejalan kaki.

### **Malioboro, Yogyakarta**



**Gambar 11.** Kawasan Malioboro sebelum dan setelah direvitalisasi  
Sumber: Google

Malioboro merupakan salah satu pusat Kota Yogyakarta yang selalu ramai dikunjungi oleh wisatawan. Sebelum dilakukan revitalisasi, kawasan Malioboro tidak nyaman dan tidak teratur. Terjadi banyak konflik antara pedagang, pejalan kaki, dan pengemudi baik kendaraan bermotor ataupun tidak bermotor. Pada sisi sebelah timur Malioboro, pedestrian dialihfungsikan sebagai area parkir sepeda motor dan juga tempat untuk berdagang. Di sisi sebelah barat, terdapat jalan kecil yang biasanya digunakan sebagai area parkir andong dan juga becak. Pada koridor malioboro bagian barat juga digunakan sebagai tempat berjualan. Keadaan Malioboro ketika itu sangat tidak beraturan dan tampak kurang indah.

Pada tahun 2018, kawasan Malioboro selesai direvitalisasi. Kantong parkir sudah disediakan di beberapa titik, yaitu di Abu Bakar Ali, Ngabean, Pasar Sore, dan Ramai Mall, sehingga tidak ada lagi sepeda motor yang parkir di trotoar. Trotoar juga diperbaiki dan diperlebar, sehingga ruang berjalan bagi wisatawan semakin banyak. Selain itu, pada trotoar ditambahkan street furniture, seperti bangku, lampu jalan, tempat sampah dan vegetasi untuk memfasilitasi pejalan kaki serta memperindah penampilan kawasan Malioboro. Di bagian barat antar jalan dan trotoar juga disediakan area parkir bagi andong dan becak.

Sebagai upaya revitalisasi kawasan Malioboro, pemerintah Kota Yogyakarta memusatkan pedagang kaki lima di bangunan bekas Bioskop Indra dan juga mengadakan kegiatan reresik Jogja, yaitu mengistirahatkan pedestrian Malioboro dengan cara meliburkan pedagang kaki lima setiap hari Selasa Wage.

Penataan kawasan Malioboro dan sekitarnya masih terus dilakukan hingga saat ini. Rencananya Malioboro akan dijadikan kawasan pedestrian yang bebas kendaraan

bermotor agar para wisatawan dapat bebas berwisata dan menikmati Malioboro dengan nyaman dan tidak terganggu oleh kendaraan yang melintas.

Beberapa solusi pedestrian yang diterapkan pada Maliboro dapat diterapkan juga di Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta. Perlebaran dan perbaikan trotoar, membuat kantong parkir di beberapa titik, serta memusatkan pedagang kaki lima pada satu titik dapat diterapkan pada Jalan Urip Sumoharjo.

## PEMBAHASAN

Berdasarkan preseden yang sudah dijelaskan, cara penyelesaian masalah pedestrian yang dapat digunakan digunakan dalam kasus pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta adalah sebagai berikut:

- Pelebaran dan perbaikan trotoar

<b>Strengths</b>	<b>Weaknesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pejalan kaki menjadi lebih nyaman</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengurangi lebar jalan raya</li> </ul>
<b>Opportunities</b>	<b>Threats</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dapat meningkatkan jumlah fungsi area komersil</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kegiatan perdagangan akan terganggu dalam beberapa waktu jika sedang ada pelebaran dan perbaikan trotoar</li> </ul>

- Penanaman vegetasi sebagai pembatas antara jalan dan trototar

<b>Strengths</b>	<b>Weaknesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meningkatkan kualitas visual dan menjadi daya tarik</li> <li>• Menyejukkan kawasan pedestrian</li> <li>• Menghindari ujung mobil yang masuk jalur pedestrian (trotoar) dan juga menghindari motor yang parkir pada trotoar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengurangi lebar jalan raya karena harus ada pelebaran trotoar agar ada ruang untuk pejalan kaki dan ruang untuk menanam vegetasi</li> </ul>
<b>Opportunities</b>	<b>Threats</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengunjung akan lebih nyaman untuk berbelanja di kawasan tersebut dengan berjalan kaki</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ada beberapa titik yang tidak cukup atau tidak memungkinkan untuk ditanami vegetasi</li> </ul>

- Area parkir mobil secara parallel pada salah satu sisi jalan

<b>Strengths</b>	<b>Weaknesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidak memakan banyak tempat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jumlah area parkir lebih sedikit</li> </ul>
<b>Opportunities</b>	<b>Threats</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Menghindari ujung mobil yang masuk atau mengenai area pedestrian (trotoar)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebih sulit ketika akan memarkirkan kendaraan</li> </ul>

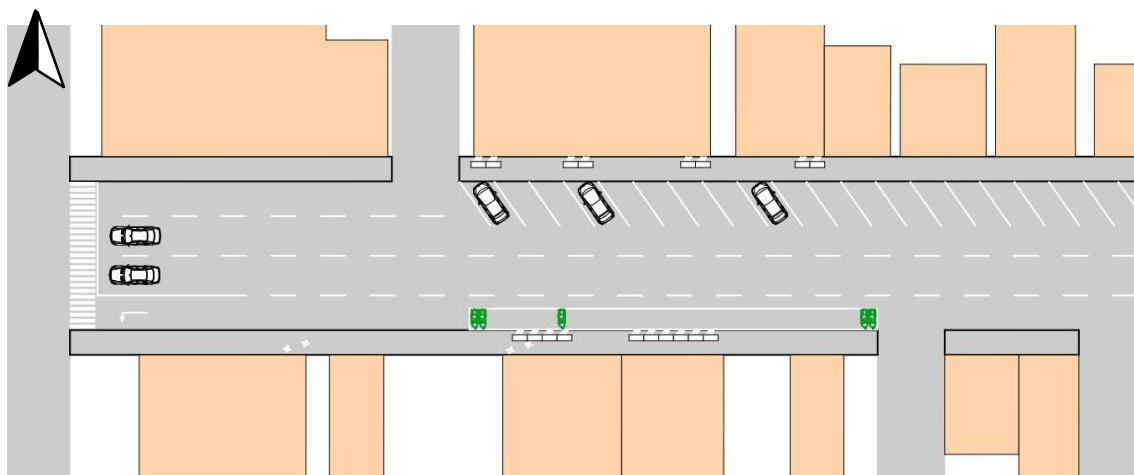
- Menambah fasilitas pejalan kaki (bangku, tempat sampah, lampu)

<b>Strengths</b>	<b>Weaknesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pejalan kaki menjadi lebih nyaman</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memakan space pedestrian untuk menaruh fasilitas-fasilitas tersebut</li> </ul>

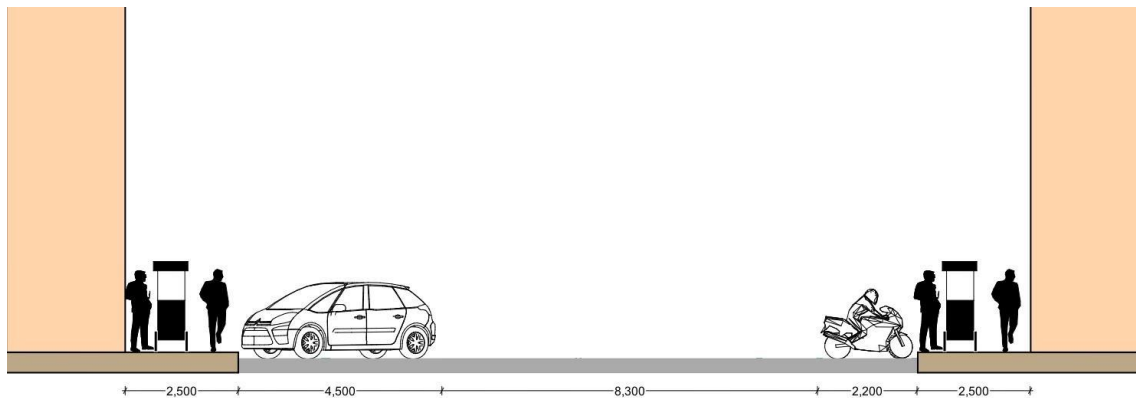
<b>Opportunities</b>	<b>Threats</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Meningkatkan ketertarikan dan kemauan pengunjung untuk berjalan kaki, sehingga dapat menambah jumlah pengunjung dan meningkatkan jumlah pemasukan pada kawasan tersebut</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tidak seluruh pengunjung memiliki kesadaran diri untuk menjaga fasilitas umum</li> </ul>

- Merelokasi pedagang kaki lima

<b>Strengths</b>	<b>Weaknesses</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Trotoar akan terasa lebih luas karena seluruh trotoar digunakan hanya untuk pejalan kaki</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sulit untuk memberi pemahaman kepada PKL untuk direlokasi dan harus mencari tempat yang dapat menampung seluruh PKL yang akan direlokasi</li> </ul>
<b>Opportunities</b>	<b>Threats</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pejalan kaki menjadi lebih nyaman untuk berjalan kaki karena trotoar menjadi lebih luas dan tidak ada yang menghalangi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PKL yang sudah memiliki pangsa pasar dan tidak ingin pindah</li> </ul>

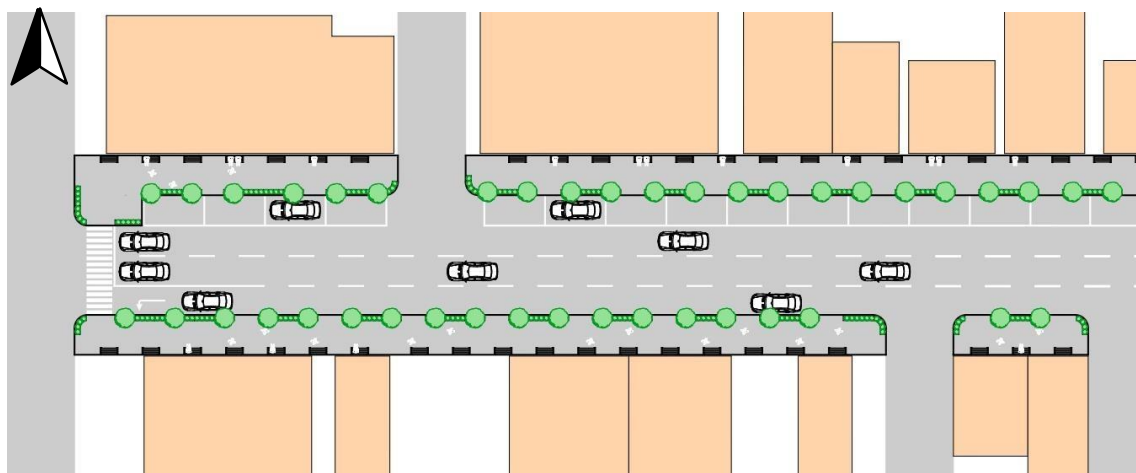


**Gambar 12.** Penataan Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta tahun 2020

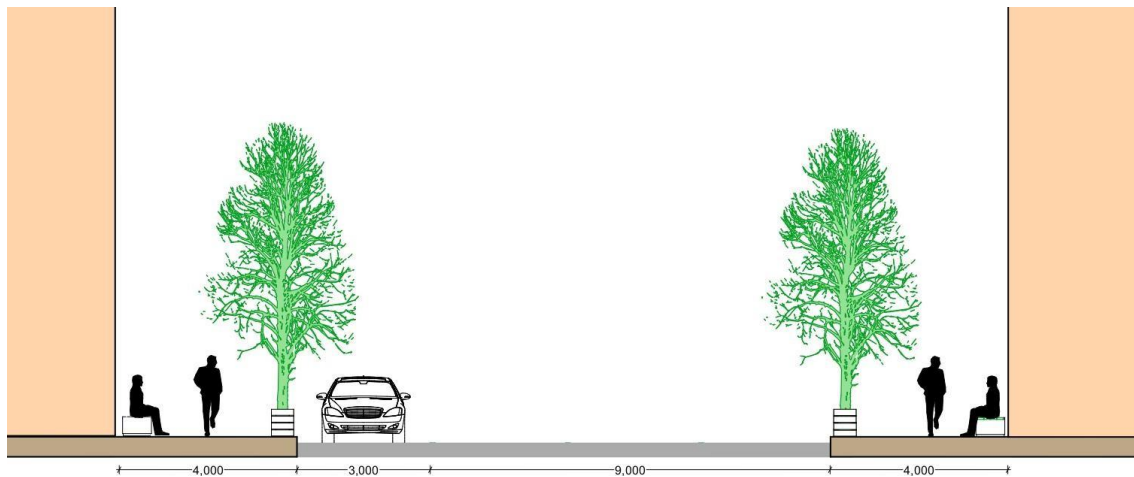


**Gambar 13.** Potongan penataan Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta tahun 2020

Gambar di atas menunjukkan penataan Jalan Urip Sumoharjo saat ini. Lebar trotoar pada kedua sisi jalan hanya selebar 2,5 m dan separuh bagian trotoar dipakai sebagai tempat berjualan bagi pedagang kaki lima. Pejalan kaki yang melintas harus berdesakan ketika melalui trotoar tersebut. Terlebih jika ada pembeli di pedagang kaki lima. Tidak adanya pembatas antara trotoar dan jalan membuat ada beberapa mobil yang memarkirkan mobilnya hingga ujung mobil menyorok ke trotoar, sehingga trotoar semakinterasa sempit dan tidak nyaman untuk dilalui. Terdapat juga beberapa motor yang parkir di trotoar. Kurangnya vegetasi membuat penampilan kawasan tersebut kurang menarik dan terasa panas.



**Gambar 14.** Gagasan penataan Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta



**Gambar 15.** Potongan gagasan penataan Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta

Gambar di atas merupakan skematik rancangan kawasan sepanjang Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta setelah dilakukan kajian dari beberapa preseden dan juga analisis dari beberapa strategi pedestrian yang dapat diterapkan. Dari skematik rancangan tersebut, trotoar diperlebar dari yang awalnya hanya 2,5 meter menjadi 4 meter. Kemudian, diantara jalan raya dan trotoar dibatasi oleh vegetasi yang dapat menambah kesejukan dan meningkatkan kualitas visual dan ketertarikan pengunjung. Sisi jalan bagian utara diberi area parkir mobil parallel dengan luas area parkir untuk satu mobil adalah 3,5 x 6 meter. Membuat kantong parkir pada beberapa titik untuk parkir motor. Meletakkan bangku pada jalur pedestrian sebagai tempat beristirahat bagi pengunjung sambil menikmati pemandangan sekitar. Pada bagian yang trotoar yang digunakan untuk meletakkan bangku juga dapat digunakan sebagai tempat berjualan bagi pejalan kaki lima. Penataan antara bangku dan pedagang kaki lima dapat ditata secara selang-seling, sehingga pedagang kaki lima yang sudah memiliki pangsa pasar pada kawasan tersebut dan tidak mendapat tempat lain untuk berjualan tetap dapat berjualan di trotoar tanpa menghalangi pejalan kaki. Strategi rancangan tersebut diharapkan dapat mengatasi permasalahan terkait pedestrian dan pejalan kaki yang ada di sepanjang Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta.

## **KESIMPULAN**

Kondisi penataan pedestrian Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta saat ini kurang baik dan kurang nyaman karena lebar trotoar yang tidak sesuai dengan jumlah pejalan kaki yang melintas ditambah dengan adanya pedagang kaki lima yang berjualan di trotoar. Bahkan pada beberapa titik trotoar digunakan sebagai area parkir motor. Dari pengamatan dan analisis dari beberapa kasus serupa, lima strategi rancangan, yaitu pelebaran dan perbaikan trotoar, penanaman vegetasi sebagai pembatas jalan, pola parkir mobil secara parallel pada satu sisi jalan, menambah fasilitas pejalan kaki, dan relokasi pedagang kaki lima dapat diterapkan pada Jalan Urip Sumoharjo, Yogyakarta untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan pejalan kaki. Selain itu, strategi rancangan tersebut juga dapat meningkatkan jumlah pemasukan karena dapat menarik minat pengunjung dengan penampilan dan penataan yang baik dan nyaman.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Anton Susanto, Zebta Bernad Siahaan, Bagus Hario Setiadji, S. (2014). Analisis Kinerja Lalu Lintas Jalan Urip Sumoharjo Yogyakarta. *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 3(September 2013), 456–464.
- Ashadi, dkk. (2012). Analisa Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus: Pedestrian Orchard Road Singapura. Singapura: Nalars
- Bandua, S. C. (2017). Evaluasi Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki (Studi Kasus: Jalan Urip Sumoharjo Yogyakarta). 3(2), 54–67.
- Copenhagenize. (2012). Copenhagen's: Stroget" Turns 50.  
<http://www.copenhagenize.com/2009/08/visionary-urban-planning-from-1913.html>
- Dinas Perhubungan DIY. (2019). Jumlah Kendaraan di Jogja Terus Bertambah, Rekayasa Lalu Lintas Jadi Solusi. <https://dishub.jogjaprovo.go.id/berita/jumlah-kendaraan-di-jogja-terus-bertambah-rekayasa-lalu-lintas-jadi-solusi>
- Hardi, Ari Teristi. (2020). Uji Coba Rekayasa Lalu Lintas Pedestrian Malioboro Dimulai Lusa. <https://mediaindonesia.com/read/detail/357358-uji-coba-rekayasa-lalu-lintas-pedestrian-malioboro-dimulai-lusa>
- Husna, Fildzah. (2017). Menjadi Kota Pejalan Kaki.  
<https://medium.com/nekropolis/menjadi-kota-pejalan-kaki-75a0632ba1a6>
- Gemzoe, Lars. (2001). Are Pedestrian Invisible in the Planning Process. Perth: Australia: Walking the 21st century
- Putri, Namira. (2020). Revitalisasi Malioboro: Antara Sejarah dan Perubahan Zaman. <http://wargajogja.net/sosial/revitalisasi-malioboro-antara-sejarah-dan-perubahan-zaman.html>
- Solutions Journalism. (2020). How America's "Worst Walking City" Got Back on its Feet. <https://www.yesmagazine.org/health-happiness/2016/03/25/how-americas-worst-walking-city-got-back-on-its-feet/>