

## EVALUASI TINGKAT *WALKABILITY* PADA KORIDOR JALAN SULTAN AGUNG, YOGYAKARTA

Andhika Fakhri<sup>1</sup>, Risma Azalia<sup>2</sup>, Nur Athia<sup>3</sup>, Fajriyanto<sup>4</sup>

<sup>1,2,3</sup>Mahasiswa, <sup>4</sup>Dosen Jurusan Arsitektur Universitas Islam Indonesia

<sup>4</sup>Surel:fajriyanto@uui.ac.id

**ABSTRAK:** *Tingginya aktivitas ekonomi di sekitar koridor Jalan Sultan Agung menyebabkan peningkatan mobilitas, sementara kekurangan tempat parkir memicu penyalahgunaan koridor pedestrian untuk parkir ilegal kendaraan bermotor, merugikan kondisi walkability. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengevaluasi tingkat walkability pada koridor Jalan Sultan Agung dengan metode deskriptif kualitatif. Data dikumpulkan dengan cara observasi terhadap parameter yang terdapat dalam prinsip walkability dalam koridor Jalan Sultan Agung yang dibagi menjadi 3 zona yaitu Zona A (Penyangga), Zona B (Inti) dan Zona C (Penyangga). Temuan menghasilkan 4 variabel penilaian walkability yaitu konektivitas, kenyamanan, kemudahan akses dan keselamatan, dari 4 variabel ini menghasilkan 7 indikator. Konektivitas dinilai dari dua indikator yaitu kemenerusan jalur pedestrian dan keterhubungan dengan titik transit. Kenyamanan ditinjau dari dua indikator yaitu kondisi jalur dan ketersediaan. Kemudahan akses dari dua indikator yaitu ramah disabilitas dan ketersediaan signage. Keselamatan ditinjau dari indikator konflik pejalan kaki dengan moda transportasi. Dari 4 variabel ini disimpulkan bahwa tingkat walkability pada koridor Jalan Sultan Agung dinilai buruk karena dari 7 indikator yang ada dalam 4 variabel yang disebutkan, hanya 2 indikator yang dinilai baik.*

**Kata kunci:** *Kemudahan Akses, Kenyamanan, Keselamatan, Konektivitas, Pedestrian, Walkability.*

### PENDAHULUAN

Daerah Istimewa Yogyakarta, sebagai pusat keberagaman budaya Indonesia, mengalami pertumbuhan ekonomi dan urbanisasi yang signifikan. Pada skala makro, permasalahan mobilitas semakin menjadi fokus utama, terutama di Kemantren Pakualaman, yang merupakan bagian dari Kota Yogyakarta. Salah satu ruang jalan yang memainkan peran krusial dalam mobilitas ini adalah koridor Jalan Sultan Agung.

Jalan Sultan Agung, yang terletak di Kemantren Pakualaman, tidak hanya berfungsi sebagai jalur arteri utama tetapi juga menjadi pusat aktivitas perdagangan dan jasa. Koridor ini selalu ramai dengan pengguna jalan karena adanya pertokoan dan Pasar Sentul, yang merupakan salah satu pasar terkenal di Kota Yogyakarta. Namun, di tengah dinamika ini, muncul permasalahan, yaitu kekurangan lahan parkir di sepanjang koridor Jalan Sultan Agung.

Fakta tersebut menunjukkan bahwa tingginya aktivitas ekonomi di sekitar koridor ini menyebabkan peningkatan mobilitas sekaligus menimbulkan permasalahan dalam pengelolaan ruang. Kekurangan lahan parkir untuk pertokoan mengakibatkan penyalahgunaan koridor pedestrian untuk parkir ilegal kendaraan bermotor. Hal ini secara langsung memengaruhi kondisi *walkability* pada koridor tersebut.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengevaluasi tingkat *walkability* pada koridor Jalan Sultan Agung. Dengan mendata kondisi *walkability*, penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi positif untuk mengembangkan tingkat *walkability* dalam koridor Jalan Sultan Agung agar menjadi lingkungan yang aman, terhubung, nyaman, dan mudah diakses bagi pejalan kaki di Kota Yogyakarta.

## STUDI PUSTAKA

### **Walkability**

*Walkability* merupakan prinsip *fundamental* dalam konsep *new urbanism* yang menitik beratkan pada kemudahan berjalan kaki menuju tujuan tertentu (Ikhsani, M. A., & Sari, S. R., 2023). Menurut *City of Fort Collins* pada tahun 2011, *walkability* didefinisikan sebagai ukuran yang menilai seberapa ramah terhadap pejalan kaki suatu area (Enderwati, M. C., Setyawan, A., & Marison, O., 2018). Begitu juga menurut *Land Transport New Zealand* pada tahun 2007, sebagaimana dijelaskan dalam *Pedestrian Planning and Design Guide*, *walkability* diartikan sebagai kondisi yang mencerminkan sejauh mana suatu lingkungan bersahabat terhadap pejalan kaki. Pada dasarnya, kedua definisi tersebut menekankan pentingnya ramahnya suatu lingkungan terhadap aktivitas pejalan kaki.

Visi *Walk WA: A Walking Strategy for Western Australia (2007–2020)* menyatakan bahwa untuk mendukung penciptaan lingkungan yang dapat dijelajahi dengan berjalan kaki, perlu diperhatikan empat faktor: Akses, Estetika, Keamanan, dan Kenyamanan (Fraser, M., & Meuleners, L., 2018). *Walkability* merupakan konsep yang menekankan pada penilaian prasarana untuk moda berjalan kaki dan evaluasi kondisi trotoar dari perspektif pejalan kaki. Dalam diskusi mengenai kota berkelanjutan, kota untuk masyarakat, dan tema terkait transportasi perkotaan, kajian mengenai *walkability* menjadi semakin penting (Ridhani, C., dan Christanto, J., 2014).

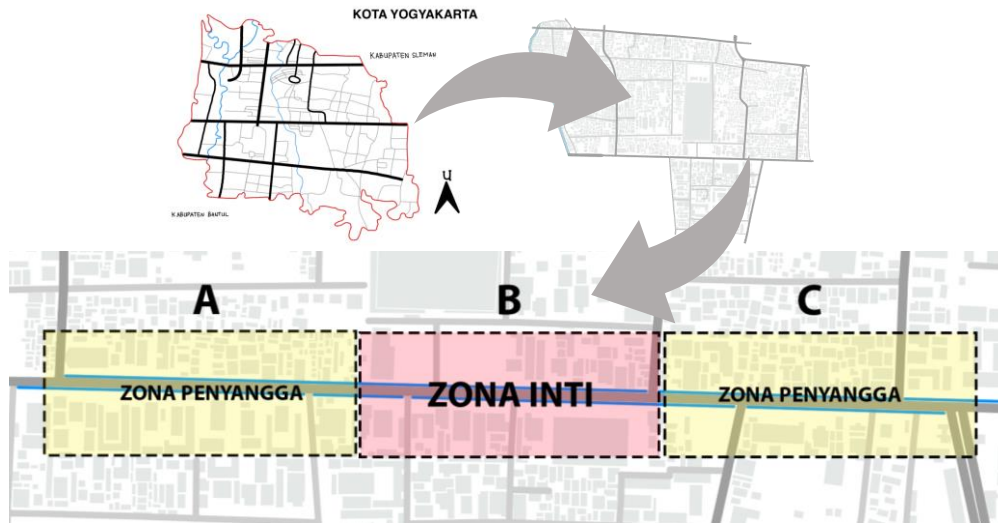
*Walkability Index* terdiri dari tiga komponen: keamanan, kenyamanan, dan tingkat dukungan kebijakan (Krambeck, 2006). *Walkable* merupakan pandangan yang didasarkan pada keinginan untuk menciptakan lingkungan yang memudahkan pejalan kaki (Yenni Hafnizar et al., 2017). Terdapat tujuh elemen kunci untuk memenuhi kebutuhan pejalan kaki dan pesepeda: aman, terhubung, mudah dipahami, nyaman, nyaman, universal, dan menyenangkan (Aumann, P., dan Arnold, T., 2021).

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 30/PRT/M/2006 menjelaskan tentang asas fasilitas dan aksesibilitas, yaitu:

1. Keselamatan, memastikan bahwa setiap bangunan yang dapat diakses oleh umum dalam suatu lingkungan memprioritaskan keselamatan untuk semua orang.
2. Kemudahan, memungkinkan semua orang untuk mencapai semua tempat atau bangunan yang dapat diakses oleh umum dalam suatu lingkungan.
3. Kegunaan, memastikan bahwa setiap orang dapat menggunakan semua tempat atau bangunan yang dapat diakses oleh umum dalam suatu lingkungan.
4. Kemandirian, memastikan bahwa setiap orang dapat mencapai, masuk, dan menggunakan semua tempat atau bangunan yang dapat diakses oleh umum dalam suatu lingkungan tanpa memerlukan bantuan dari orang lain.

### **METODE PENELITIAN**

Lokasi penelitian ini adalah Jalan Sultan Agung di Kota Yogyakarta, yang terletak di pusat kota. Jalan Sultan Agung dipilih sebagai lokasi penelitian karena memiliki peran penting dalam mobilitas di Kemantren Pakualaman. Penelitian ini dilakukan untuk mengevaluasi tingkat *walkability* dalam koridor Jalan Sultan Agung.



**Gambar 1. Batasan Penelitian**  
 Sumber : Penulis, 2023

Penelitian ini dilakukan dengan metode deskriptif kualitatif. Data dikumpulkan dengan cara observasi terhadap parameter yang terdapat dalam prinsip *walkability* dalam koridor Jalan Sultan Agung yang dibagi menjadi 3 zona yaitu Zona A (Penyangga), Zona B (Inti) dan Zona C (Penyangga).

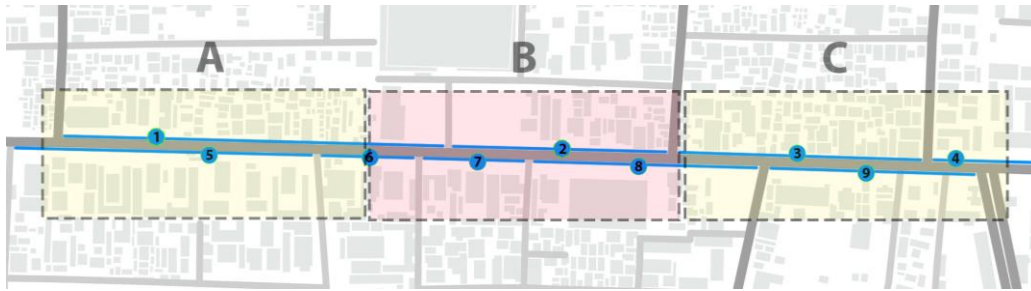
**Tabel 1. Variabel dan Parameter**

Variabel	Indikator
Konektivitas	Kemenerusan Jalur Pedestrian
	Keterhubungan Jalur Pedestrian dengan Titik Transit
Kenyamanan	Kondisi Jalur Pedestrian
	Ketersediaan Fasilitas
Kemudahan Akses	Ramah Disabilitas
	Papan Informasi/ <i>Signage</i>
Keselamatan	Konflik Jalur Pejalan Kaki dengan Moda Transportasi

Sumber : Penulis, 2023

### HASIL & PEMBAHASAN

Penelitian ini membahas temuan terkait *walkability* dalam koridor Jalan Sultan Agung, Kota Yogyakarta, dengan memfokuskan pada empat variabel kunci, yaitu konektivitas, kenyamanan, kemudahan akses dan keselamatan. Konektivitas dieksplorasi untuk meningkatkan hubungan antar-jalur dan titik transit. Pada variabel kenyamanan, penelitian menilai kondisi permukaan jalur pejalan kaki dan ketersediaan fasilitas untuk meningkatkan kenyamanan. Kemudahan akses dievaluasi melalui lebar jalur, kebebasan dari hambatan, *signage* yang jelas, dan implementasi prinsip ramah disabilitas. Pada prinsip keselamatan melibatkan analisis konflik pejalan kaki dengan moda transportasi.



**Gambar 2. Jalur Pedestrian**

Sumber : Penulis, 2023

**Tabel 2. Kondisi Eksisting 9 Jalur Pedestrian**

<p>Jalur 1</p> 	<p>Jalur 2</p> 	<p>Jalur 3</p> 
<p>Jalur 4</p> 	<p>Jalur 5</p> 	<p>Jalur 6</p> 
<p>Jalur 7</p> 	<p>Jalur 8</p> 	<p>Jalur 9</p> 

Sumber : Penulis, 2023

### 1. Konektivitas

Konektivitas berarti jaringan jalur pedestrian menerus dan terhubung dari tempat asal dan tujuan. ariable ini memiliki dua parameter

- Kemenerusan Jalur Pedestrian

Kemenerusan jalur pedestrian merujuk pada keterhubungan atau kesinambungan jalur yang dapat diakses oleh pejalan kaki tanpa adanya gangguan atau pemutusan. Dalam konteks penelitian ini, kemenerusan jalur pedestrian di koridor Jalan Sultan Agung mencakup sejauh mana jalur pejalan kaki dapat diikuti secara kontinu dari satu titik ke titik lainnya. Pada Koridor Jalan Sultan Agung terdapat tiga jenis hambatan berupa parkir liar, pedagang, dan vegetasi. Hambatan berupa parkir liar terdapat pada jalur 1, 3, 4, 5, 6.

Hambatan berupa pedagang terdapat pada jalur 2, 5, 6. Hambatan berupa vegetasi terdapat pada jalur 2, 4, 5, 8, 9.



**Gambar 3. Hambatan pada Jalur Pedestrian**

Sumber : Penulis, 2023

**Tabel 3. Analisis Kemenerusan Pedestrian**

Pedestrian	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Parkir Liar	Ada	Tidak Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada
Pedagang	Tidak Ada	Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Ada	<u>Ada</u>	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada
Vegetasi	Tidak Ada	Ada	Tidak Ada	Ada	Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Ada	Ada

Sumber : Penulis, 2023

- Keterhubungan Jalur Pedestrian dengan Titik Transit

Keterhubungan jalur pedestrian dengan titik transit mengacu pada sejauh mana jalur pejalan kaki terintegrasi dan bersambung dengan titik-titik transit, seperti halte atau stasiun transportasi publik. Pada koridor Jalan Sultan Agung titik transit terdapat pada jalur 5 dan 6 yang berupa halte bus Trans Jogja.



**Gambar 4. Halte Bus pada Jalur 5 dan 6**

Sumber : Penulis, 2023

## 2. Kenyamanan

- Kondisi Jalur Pedestrian

Berdasarkan standar Permen PU no.30 tahun 2006 jalur pedestrian minimal memiliki ukuran dasar ruang 1,2 m. Pada koridor Jalan Sultan Agung, jalur pedestrian memiliki rata-rata ukuran 1,9 m dengan seluruh jalur pedestrian menggunakan material *paving block* yang bertekstur kasar untuk memberikan daya cengkeram yang baik bagi pengunjung yang berjalan kaki.



**Gambar 5. Kondisi Pedestrian Jalur 3**

Sumber : Penulis, 2023

**Tabel 4. Analisis Data Pedestrian**

Pedestrian	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ukuran (m)	1,5	1,6	1,5	1,2	3,7	1,6	1,3	3,4	1,4
Jarak	325 m	187 m	215 m	164 m	256 m	88 m	95 m	191 m	186 m
Material	<i>Paving Block</i>	<i>Paving Block</i>	<i>Paving Block</i>	<i>Paving Block</i>	<i>Paving Block</i>	<i>Paving Block</i>	<i>Paving Block</i>	<i>Paving Block</i>	<i>Paving Block</i>

Sumber : Penulis, 2023

- Ketersediaan Peneduh

Ketersediaan peneduh bagi pejalan kaki hanya terdapat pada jalur no.9 dengan keadaan yang tidak terawat.



**Gambar 6. Kondisi Peneduh Jalur 9**

Sumber : Penulis, 2023

**Tabel 5. Analisis Data Pedestrian**

Pedestrian	1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Ketersediaan Peneduh</b>	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Ada

Sumber : Penulis, 2023

3. Kemudahan Akses

- Ramah Disabilitas

Berdasarkan standar Permen PU no.30 tahun 2006 jalur pedestrian harus memiliki jalur pemandu berupa *guiding block* dan *ramps*. *guiding block* terdapat pada jalur 1, 3, dan 4 dan *ramps* pada jalur 5.



**Gambar 7. Kondisi Pedestrian Jalur 1**

Sumber : Penulis, 2023

**Tabel 6. Analisis Data Pedestrian**

Pedestrian	1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Guiding Block</b>	Ada	Tidak Ada	Ada	Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada
<b>Ramps</b>	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada	Tidak Ada

Sumber : Penulis, 2023

- Papan Informasi/*Signage*

Berdasarkan Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki tahun 2018 fasilitas pendukung pejalan kaki terdapat rambu atau papan informasi *signage* sebagai keselamatan berlalu lintas. Pada jalur 1 terdapat *signage* berupa penunjuk arah jalan. Pada jalur 2 terdapat *signage* berupa rambu peringatan alat pemberi isyarat lalu lintas, dan penanda area parkir. Pada jalur 3 terdapat *signage* berupa informasi penunjuk arah jalan. Pada jalur 4 terdapat *signage* berupa larangan parkir bagi kendaraan. Pada jalur 5 terdapat *signage* berupa informasi keberadaan masjid. Pada jalur 6 terdapat *signage* berupa informasi nama jalan. Pada jalur 7 terdapat *signage* berupa informasi nama jalan. Pada jalur 8 terdapat *signage* berupa larangan parkir bagi kendaraan. Pada jalur 9 terdapat *signage* berupa informasi penunjuk arah jalan.



**Gambar 8. Signage pada Jalur 9**

Sumber: Penulis, 2023

**Tabel 7. Analisis Data Pedestrian**

Pedestrian	1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Ketersediaan Signage</b>	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada	Ada

Sumber : Penulis, 2023

#### 4. Keselamatan

- Konflik Jalur Pejalan Kaki dengan Moda Transportasi

Variabel keselamatan ditinjau dari indikator konflik jalur pejalan kaki dengan moda transportasi. Konflik tersebut mencakup interaksi antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor, yang dapat berpotensi menimbulkan risiko kecelakaan. Dalam koridor Jalan Sultan Agung terdapat konflik pada jalur pejalan kaki dengan moda transportasi lain berupa parkir liar pada pedestrian dan hanya 5 dari 13 titik penyeberangan yang memiliki marka *zebra cross*.

### KESIMPULAN

#### 1. Konektivitas

Konektivitas ditinjau dari dua indikator, yaitu kemenerusan jalur dan keterhubungan dengan titik transit. Pada indikator kemenerusan jalur dinilai buruk karena terdapat banyak hambatan berupa parkir liar pada 5 dari 9 jalur, pedagang kaki lima pada 3 dari 9 jalur dan vegetasi 5 dari 9 jalur. Sedangkan pada indikator keterhubungan dengan titik transit dinilai baik karena titik transit berupa halte bus pada jalur 5 dan 6 dapat dicapai tanpa hambatan.

#### 2. Kenyamanan

Kenyamanan ditinjau dari dua indikator, yaitu kondisi jalur dan ketersediaan peneduh. Pada indikator kondisi jalur dinilai baik karena jalur memiliki rata-rata ukuran 1,9 m dan seluruhnya menggunakan material dengan permukaan kasar sehingga memiliki daya cengkeram yang kuat. Sedangkan pada indikator ketersediaan peneduh dinilai buruk karena hanya 1 dari 9 jalur yang memiliki peneduh namun dalam keadaan rusak.

#### 3. Kemudahan Akses

Kemudahan akses ditinjau dari dua indikator, yaitu ramah disabilitas dan ketersediaan *signage*. Pada indikator ramah disabilitas dinilai buruk karena hanya 3 dari 9 jalur yang memiliki *guiding block* dan 1 dari 9 jalur memiliki *ramps*. Pada indikator ketersediaan *signage* dinilai baik karena sesuai standar dan tersedia pada seluruh jalur.

#### 4. Keselamatan

Keselematan ditinjau dari indikator konflik pejalan kaki dengan moda transportasi. Pada indikator ini dinilai buruk karena terdapat banyak parkir liar di jalur pedestrian dan hanya 5 dari 13 titik penyebrangan yang memiliki zebra cross.

Dari 4 variabel ini disimpulkan bahwa tingkat *walkability* pada koridor Jalan Sultan Agung dinilai buruk karena dari 7 indikator yang ada dalam 4 variabel yang disebutkan, hanya 2 indikator yang dinilai baik.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Aumann, P. and Arnold, T. (2021) *Guide to road design part 6A: Paths for walking and cycling*. Sydney: Austroads.
- Endarwati, M. C., Setyawan, A., & Marison, O. (2018). Penilaian Walkability Score Index pada Pusat Pelayanan dalam Menuju Kota Malang Berkelanjutan (Assessment of Walkability Score Index at Services Center Towards Sustainable Malang City). In *Seminar Nasional Kota Berkelanjutan* (pp. 174-194).
- Fraser, M., & Meuleners, L. (2018). Safer road crossings for pedestrians including older pedestrians, and pedestrians with disabilities.
- Hafnizar, Y., Izziah, I., & Saleh, S. M. (2017). Pengaruh Kenyamanan terhadap Penerapan Konsep Walkable di Kawasan Pusat Kota Lama. *Jurnal Teknik Sipil*, 1(1), 271-284.
- Ikhsani, M. A., & Sari, S. R. (2023). Kajian Penerapan Prinsip New Urbanism di Jalan Ahmad Yani Kota Tegal terhadap Dimensi Fungsi dan Dimensi Sosial. *Sinektika: Jurnal Arsitektur*, 20(1), 39-47.
- KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT. (2018). *Perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki*.
- Krambeck, H. V. (2006). *The global walkability index* (Doctoral dissertation, Massachusetts Institute of Technology).
- Nurrakis, A. and Widyastuti, D.T. (2020) 'Walkability Pada Jalur Pergantian Antarmoda Pada Kawasan Dermaga kota Palembang', *Jurnal Tekno Global UIGM Fakultas Teknik*, 8(2). doi:10.36982/jtg.v8i2.897.
- PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM NOMOR : 30/PRT/M/2006 . PEDOMAN TEKNIS FASILITAS DAN AKSESIBILITAS PADA BANGUNAN GEDUNG DAN LINGKUNGAN.*
- Ridhani, C., & Christanto, J. (2015). Walkability Index of Sidewalk in Poros Medan Merdeka-Thamrin-Sudirman Jakarta. *Jurnal Bumi Indonesia*, 4(3), 222976.