

INKLUSIVITAS JALUR PEDESTRIAN DI SEKITAR KAMPUS UMS

STUDI KASUS PENGGAL JLN. A.YANI, JLN. GARUDA MAS DAN JLN. MENCO RAYA KARTASURA, JAWA TENGAH

Oleh: Dwi Ely Wardani¹, M. Sani Roychansyah²

Abstract

The University Campus is a main provider of higher education services for the community. It has an impact on the growth of the surrounding area, and its influence is marked by changes in land use due to the concentration of proximal business and community activities. With the growing density of the residential population, activities around UMS campus area have also resulted in a higher level of community mobility. Therefore, it is necessary to design inclusive pedestrian pathways so that communities in this area may easily move about without having to depend on motor vehicles. In addition, an effort is being made to create a pedestrian-friendly environment for disabled persons in accordance with government policy. Using a qualitative deductive method and through the application of several theories dealing with pedestrian planning, the governing principle of inclusiveness is considered to be compatible with a heterogenic campus. Linda Nussbaumer in her book *Inclusive Design A Universal Need*, (2012) states that the concept of inclusivity consists of six variables, but after due consideration, only 3 variables are used in this study, namely: affordability, convenience, and security. These three variables are then elaborated and used as parameters to measure the level of inclusiveness of pedestrian pathways that accommodate the need of disabled people.

Keywords: pedestrian pathway, inclusive, accessibility, convenience, safety

Abstrak

Kampus sebagai sarana layanan jasa pendidikan tinggi bagi masyarakat secara keseluruhan, memberikan dampak terhadap pertumbuhan kawasan di sekitarnya, dampak dan pengaruh tersebut ditandai dengan berubahnya tata guna lahan akibat adanya pemusatan aktivitas masyarakat khususnya di sekitar kampus. Kondisi yang sama terjadi di kawasan kampus Universitas Muhammadiyah Surakarta seiring dengan semakin padatnya populasi, hunian, dan aktivitas di sekitar kawasan kampus UMS tersebut, mengakibatkan semakin tinggi pula mobilitas masyarakat di sekitar kawasan kampus. Oleh sebab itu diperlukan adanya jalur pedestrian yang inklusif di sekitar kawasan kampus supaya masyarakat di sekitar kampus khususnya mudah dalam bertransportasi tanpa harus tergantung pada kendaraan bermotor. Upaya mewujudkan lingkungan yang ramah terhadap pejalan kaki khususnya penyandang disabilitas di Indonesia diatur dalam PerMen PU No.30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan. Dengan metode deduktif kualitatif dan melalui kajian pendekatan beberapa teori tentang penataan jalur pedestrian maka konsep inklusivitas dirasa mempunyai kesesuaian dengan kawasan sekitar kampus yang heterogen. Nussbaumer, Linda dalam bukunya *Inclusive Design A Universal Need*, (2012) menyatakan konsep inklusivitas terdiri dari 6 variabel, tetapi setelah melalui proses kajian dan penyederhanaan maka hanya 3 variabel yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu; keterjangkauan, kenyamanan, dan keamanan. Tiga variabel tersebut yang kemudian dielaborasi dan dijadikan parameter untuk mengukur tingkat inklusivitas jalur pedestrian yang mengakomodasi kepentingan penyandang disabilitas.

Kata kunci: jalur pedestrian, inklusivitas, keterjangkauan, kenyamanan, dan keamanan

¹ Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Surakarta.
Email: elywardani1@gmail.com

² Departemen Teknik Arsitektur dan Perencanaan Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada.
Email: saniroy@gmail.com

Pendahuluan

Kampus selain sebagai suatu ikon kawasan juga mampu berfungsi sebagai generator kawasan yang memberikan dampak perubahan dalam beberapa aspek kehidupan, satu diantaranya adalah keberadaan Kampus UMS (*Universitas Muhammadiyah Surakarta*) yang terletak pada kawasan strategis di wilayah Kartasura, Jawa Tengah. Selain menjadi penanda sebagai gerbang kota kampus UMS juga berada pada batas antara dua wilayah yaitu Kartasura dan Surakarta, dampak dan pengaruh kampus UMS terhadap kawasan ditinjau dari beberapa aspek diantaranya: a) Aspek sosial, yaitu terjadi perubahan struktur sosial masyarakat menjadi lebih baik dan sejahtera; b) Aspek ekonomi, yaitu dari masyarakat agraris dengan sumber mata pencaharian sebagai petani kemudian berubah menjadi masyarakat dengan aktivitas ekonomi dalam bentuk wirausaha, perdagangan ataupun jasa; c) Aspek budaya, yaitu perubahan terhadap tatanan hidup masyarakat di sekitar kawasan, dari masyarakat tradisional menjadi masyarakat modern yang agamis; d) Aspek tata ruang, yaitu perubahan semakin padatnya pemukiman dan meningkatnya kebutuhan akan hunian mengakibatkan terjadinya perubahan struktur ruang kawasan di lingkungan sekitar kampus dari pemukiman pedesaan menjadi peri-peri dan urban.

Dampak dari keberadaan kampus UMS membawa pengaruh perubahan dalam segala tatanan aspek kehidupan masyarakat disekitar kampus, baik dampak bersifat positif maupun dampak negatif. Diantaranya adalah dampak semakin padatnya hunian dan terus bertambahnya jumlah penduduk di sekitar kampus. Mengupayakan transportasi yang mudah dan murah bagi masyarakat di sekitar kampus merupakan salah satu strategi dalam memecahkan masalah transportasi pada lingkungan binaan. Menurut Untermann, K. Richard (1984), dalam *Accommodating The Pedestrian Adapting Towns and Neighborhoods for Walking And Bicycling*, *berjalan kaki* adalah cara bertransportasi yang mudah dan murah. Fokus penelitian ini adalah untuk mengukur tingkat inklusivitas jalur pedestrian di sekitar kampus UMS dengan pendekatan beberapa teori inklusivitas.

Teori Inklusivitas

Jalur pedestrian di sekitar kampus merupakan sarana akses sebagai obyek dalam penelitian yang mempunyai kelayakan untuk diteliti, terutama dari aspek dampak dan potensinya terhadap kawasan binaan, sementara Inklusivitas digunakan sebagai teori utama untuk menjelaskan nilai-nilai ideal yang harus dicapai dalam suatu jalur pedestrian.

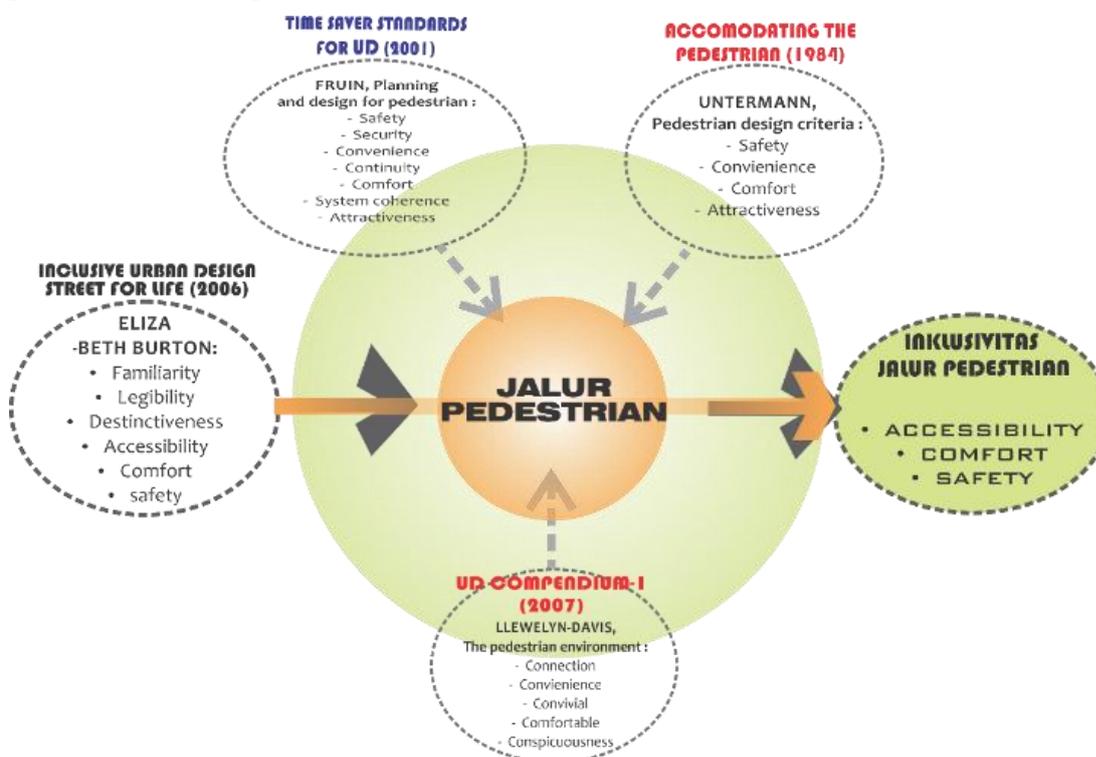
a. Desain Yang Inklusif

Nussbaumer, Linda dalam *Inclusive Design A Universal Need*, (2012), menjelaskan terminologi *inclusive design* atau desain yang inklusif mempunyai dasar pemikiran yang sama yaitu *desain yang memfasilitasi bagi semua orang tanpa terkecuali, khususnya penyandang disabilitas*. Sementara prinsip perancangan aksesibilitas yang dipublikasikan oleh UNESCAP (1995), dalam Harry Kurniawan, 2013, menyatakan bahwa prinsip perencanaan dan perancangan aksesibilitas adalah dimana sebuah fasilitas benar-benar dapat bekerja dengan baik bagi semua orang; *apabila memberikan kesempatan bagi semua orang baik penyandang disabilitas ataupun lansia untuk bermobilitas dengan baik, untuk mengakses semua tempat dan fasilitas, dan memberikan kesempatan untuk berbaur menjadi*

satu dengan semua orang tanpa rasa rendah diri dan juga direndahkan.

b. Variabel Penelitian

Banyak teori dan konsep yang dikemukakan oleh para ahli untuk dijadikan landasan penelitian terkait jalur pedestrian dalam lingkungan binaan, skema pada Gambar 1 diantara teori-teori tersebut adalah teori *inklusivitas* atau *Inclusive Design* yang digunakan sebagai pendekatan dalam penelitian ini.



Gambar 1. Landasan Teori Elemen-elemen Penelitian
Sumber: Analisis, 2014

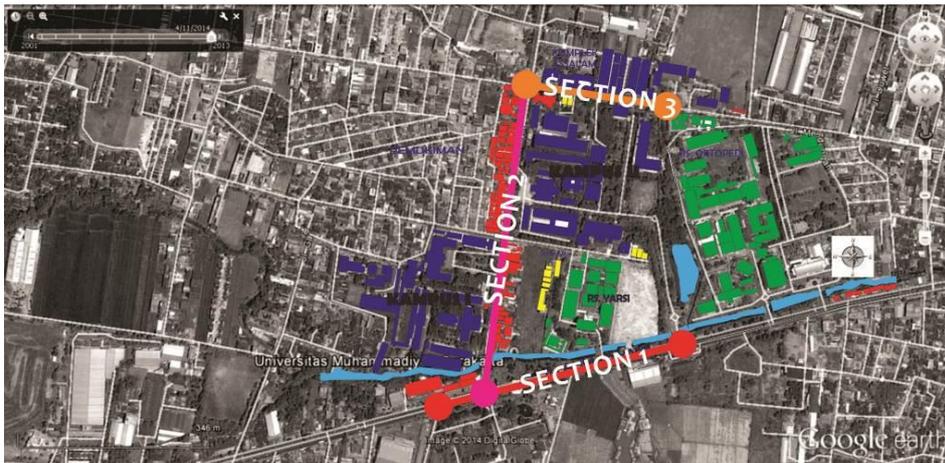
Dalam teori inklusivitas oleh Burton, Elizabeth, (2006), *Inclusive Urban Design Streets For Life*, dibahas 6 variabel yang menjadi parameter dalam suatu penelitian yaitu; *familiarity*, *legibility*, *distinctiveness*, *accessibility*, *comfort*, *safety*, tetapi setelah melalui proses kajian dan penyederhanaan maka 3 variabel yaitu; *accessibility*, *comfort*, dan *safety* merupakan rangkuman dan penggabungan dari beberapa variabel yang akan digunakan dalam penelitian terhadap jalur pedestrian. Penjelasan masing-masing dari variabel tersebut berdasarkan rumusan dari berbagai sumber adalah sebagai berikut: a) Keterjangkauan (*accessibility*), yaitu jalur yang mempunyai derajat kemudahan untuk dijangkau atau diakses, diantara indikator aksesibilitas adalah sejauh mana jalur pejalan kaki tersebut memungkinkan bagi orang tua dan penyandang disabilitas untuk mencapai, menggunakan dan berjalan sampai ke tempat tujuan mereka, atau ke tempat yang mereka ingin kunjungi, meskipun mereka mempunyai ke tidaksempurnaan secara fisik, indera ataupun mental. b) Kenyamanan (*comfort*), kenyamanan mengacu pada sejauh mana jalan atau jalur pejalan kaki memungkinkan orang untuk mengunjungi tempat-tempat tujuan mereka tanpa ada kegelisahan fisik atau mental dalam menikmati kondisi diluar rumah. Jalur yang tenang, ramah dan dengan fasilitas layanan yang dibutuhkan oleh disabilitas dan orang yang

mengalami ketidakmampuan fisik baik sementara atau permanen, khususnya pejalan kaki.

c) Keamanan (*safety*), terkait dengan faktor keamanan dan keselamatan pejalan kaki mengacu pada sejauh mana jalur memungkinkan orang untuk menggunakan, menikmati dan bergerak di sekitar bagian luar lingkungan tanpa takut tersandung atau jatuh, diserang, dan berada pada jalur yang terpisah dari sepeda juga kendaraan.

Metode Penelitian

Metode kualitatif, yaitu metode untuk mengeksplorasi dan memahami makna pada permasalahan sosial atau kemanusiaan dipakai dalam penelitian ini, dengan cara seperti mengajukan pertanyaan, dan mengumpulkan data-data yang spesifik dari para partisipan, menganalisis data secara *induktif* mulai dari tema-tema khusus ke tema-tema umum, dan menafsirkan makna data (Creswell, 2007). Penelitian kualitatif berusaha mengkonstruksi realitas dan memahami makna dengan cara pengumpulan data dari berbagai sumber informasi, observasi lapangan melakukan interview, dan kuesioner terhadap responden, yaitu pejalan kaki. Fokus yang menjadi tema utama dari penelitian adalah inklusivitas jalur pedestrian di sekitar kawasan kampus UMS Jalan Ahmad Yani, Pabelan, Kartasura, Sukoharjo, Jawa Tengah dengan deliniasi kawasan penelitian sebagai berikut: a) Bagian Utara/*section* 3 adalah penggal Jalan Menco Raya; b) Bagian Tengah (Utara-Selatan)/*section* 2 adalah penggal Jalan Garuda Mas; c) Bagian Selatan/*section* 1 adalah penggal Jalan Ahmad Yani



Gambar 2. Deliniasi Kawasan Kampus UMS

Sumber: Analisis, 2014

Dengan pendekatan teori inklusivitas pada jalur pedestrian, maka beberapa variabel atau elemen-elemen penelitian yang digunakan sebagai pendekatan dan tolok ukur yang digunakan, berdasarkan hasil analisis adalah sebagai berikut :

Tabel 1. Elemen-Elemen Penelitian

VARIABEL	INDIKATOR	PARAMETER	URAIAN
A. Accessibility	Keterjangkauan	- Elemen material - Guiding blok	Keterjangkauan, yaitu: a) Permukaan jalur pedestrian harus stabil, kuat, tahan cuaca, bertekstur halus tetapi tidak licin; b) Jalur mudah dicapai oleh semua kalangan dengan berjalan kaki termasuk difabel dan lanjut usia/disabilitas; c) Terdapat guiding blok di sepanjang jalur; e) Terdeteksi oleh tuna netra yang menggunakan tongkat.

	Keterhubungan	- Elemen kemenerusan jalur - Dimensi/ukuran	Keterhubungan jalur, yaitu: a) Menghubungkan dengan fasilitas publik, diantaranya: ruang terbuka, fasilitas kesehatan, fasilitas pendidikan, pertokoan, jalur transportasi; b) Terdapat fasilitas penyeberangan di setiap persimpangan; c) Terdapat ram (<i>ramp</i>) pada setiap tanjakan, persimpangan jalur, memasuki entrance bangunan, dan titik-titik penyeberangan; d) Ram Memiliki derajat kemiringan yang sesuai standar kenyamanan (1:12); e) Jalur harus menerus, menghubungkan dari titik satu ke titik lainnya atau tidak terputus-putus; f) Jalur cukup lebar, zona yang digunakan untuk pejalan kaki di jalan lokal dan jalan kolektor minimal adalah 1,2 m, jalan arteri dan jalan utama 1,8 m. Ruang tambahan diperlukan untuk tempat pemberhentian dan halte bus dengan luas 1,5 m x 2,4 m.
B. Comfort	Kenyamanan	- Elemen vegetasi - Elemen tempat istirahat	Kenyamanan jalur, yaitu: a) Terdapat elemen vegetasi yang mampu melindungi dari panas matahari langsung dan hujan; b) Menyediakan tempat duduk (bangku jalan) di bagian tepi jalur, jarak antar tempat duduk yaitu 10 m; c) Jalur bebas dari penghalang diantaranya oleh: box telephon, box hydrant, tiang listrik, baleho, dan PKL; d) Jalur hijau terletak antara jalur pejalan kaki dan jalur kendaraan atau jalur khusus RTH.
	Kelengkapan	- Kelengkapan furniture - Signage	Kelengkapan jalur, yaitu: a) Tersedia fasilitas seperti; drainase, lampu penerangan, bangku jalan, tempat sampah, marka dan perambuan, papan informasi, halte/shelterbus dan lapak tunggu; b) Adanya rambu-rambu penanda dengan desain sederhana, informatif dan tidak membingungkan; c) Dalam satu (1) rambu terdapat 1 informasi; d) Rambu-rambu diletakkan di lokasi strategis publik dalam sudut pandang yang nyaman; e) Rambu penanda dari material yang aman dan tidak menyilaukan.
C. Safety	Penerangan	- Lampu jalan	Penerangan jalur, yaitu: a) Lampu penerangan diletakkan pada jalur amenitas; b) Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter; c) Bahan yang digunakan adalah bahan dengan durabilitas tinggi seperti metal & beton cetak yang aman dan tahan cuaca; d) Tidak terdapat spot-spot gelap atau semak-semak yang memicu tindak kriminal.
	Keterlindungan	- Elemen pengaman	Keterlindungan jalur, yaitu: a) Jalur pejalan kaki lebih tinggi dari jalur lalu lintas kendaraan dan jalur hijau yaitu < dari radius ban mobil (26-38 cm); b) Jalur pejalan kaki terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan dan jalur hijau; c) Jaringan drainase tidak boleh mengganggu permukaan ruang pejalan kaki; d) Terdapat pagar pengaman, curb tepi pengaman, dan railing pada tanjakan.

Elemen-elemen penelitian tersebut yang digunakan sebagai dasar untuk menyusun kuesioner terhadap responden yang terdiri dari *civitas akademika* dan *non civitas akademika*, dengan menggunakan metode *Likert*. Dalam penelitian ini digunakan 5 skala penilaian pilihan jawaban yaitu : *Tidak baik = 1; Kurang baik = 2; Cukup baik = 3; Baik = 4; dan Sangat baik = 5*. Dari interval nilai yang diperoleh kemudian dikonversikan kedalam skala kriterium, interval skala penilaiannya adalah; *tidak baik 0-20, kurang baik 21-40, cukup baik 41-60, baik 61-80 dan sangat baik 81-100*.

Pembahasan

Terdapat 3 penggal jalan atau *section* di kawasan kampus UMS sebagai obyek penelitian tentang jalur pedestrian. Ketiga jalan tersebut merupakan jalur utama dan berfungsi sebagai gerbang kampus, dimana masing-masing jalan mempunyai kelas jalan yang berbeda dengan karakteristik jalur pedestrian yang juga berbeda. Berikut identifikasi ke 3 jalur pedestrian di sekitar kawasan kampus UMS:

Section 1: Jalan Ahmad Yani, Kartasura, Sukoharjo, Jawa Tengah



Gambar 3. Penggal Jalan Ahmad Yani, Sekitar Kampus UMS, Kartasura, Sukoharjo
Sumber: Analisis, 2015

Penggal Jalan Ahmad Yani, Kartasura, adalah ruang jalan yang membujur dari arah Timur-Barat merupakan kelas jalan primer yaitu jalan penghubung antar kota sekaligus antar propinsi. Pada penggal Jalan Ahmad Yani khususnya sekitar gerbang utama kampus UMS yang merupakan area amatan, aktivitas ruang jalan ini selalu ramai-padat oleh mobil dan kendaraan bermotor seperti tampak pada Gambar 3 di atas.



Gambar 4. Identifikasi Jalur Pedestrian di Penggal Jalan Ahmad Yani, Kartasura, Sukoharjo
Sumber: Analisis, 2015

Pada beberapa spot penggal Jalan A.Yani Kartasura terdapat fasilitas jalur pedestrian, sesuai amatan jalur pedestrian terdapat pada sisi utara jalan, terbuat dari material paving blok segiempat, kondisi jalur bergelombang dan berlubang, ketinggian jalur pedestrian rata dengan permukaan jalan, sehingga banyak pengendara sepeda motor sering melintas naik ke jalur pedestrian untuk menghindari kemacetan, karena jalur pedestrian tersebut berbatasan langsung dengan muka pertokoan maka jalur tersebut merupakan tempat parkir bagi pengunjung toko. Jalur ini terhubung langsung dengan halte bus dan terlihat kotor penuh sampah, memiliki lebar jalur sekitar 2m terdapat pot tanaman dari material buis beton yang tidak terawat di tengah jalurnya, sehingga menghalangi aktifitas pedestrian. Pada bagian tertentu jalur pedestrian mengalami penyempitan jalur dengan lebar hanya sekitar 50 cm yang juga dimanfaatkan oleh pedagang angkringan untuk berjualan. Pada sisi selatan Jalan Ahmad Yani tidak teridentifikasi adanya jalur pedestrian, pada gambar 4. Identifikasi jalur pedestrian pada sebelah selatan dimana fasilitas jalur pedestrian disisi selatan Jalan Ahmad Yani berakhir pada area tangga turunan jembatan penyeberangan yang menghubungkan sisi selatan dan sisi utara jalan. Fasilitas jembatan penyeberangan yang ada sudah mulai rusak dan terdapat banyak lubang karena korosi dengan kondisi sebagian baja yang bergelombang, karena sampah dan bau yang tidak sedap pada jembatan penyeberangan tersebut menyebabkan pejalan kaki lebih memilih menerobos lalu lintas untuk menyeberang jalan.

Section 2: Jalan Garuda Mas, Kartasura, Sukoharjo, Jawa Tengah



Gambar 5. Identifikasi Ruang Jalan di Penggal Jalan Garuda Mas, Kartasura
Sumber: Analisis, 2015

Penggal Jalan Garuda Mas adalah jalur jalan yang membujur dari arah selatan ke arah utara, selain jalan utama memasuki kawasan kampus UMS Jalan Garuda Mas berfungsi sebagai jalan sekunder penghubung antar kawasan atau sebagai jalan lintasan. Aktivitas lalu lintas di Jalan Garuda Mas terklasifikasi padat, dan akan terjadi kemacetan di jalur jalan tersebut pada saat jam puncak aktivitas. Lalu lintas di jalur Jalan Garuda Mas didominasi oleh motor, mobil pribadi, dan taksi sebagai transportasi publik.



Gambar 6. Identifikasi Jalur Pedestrian Sisi Barat dan Sisi Timur Penggal Jalan Garuda Mas, Kartasura, Sukoharjo
Sumber: Analisis, 2015

Jalur pedestrian yang ada di *section 2* atau depan area kampus II UMS seperti halnya di depan kampus I, terbuat dari material paving blok segienam, lebar jalur sekitar 2m dengan kondisi fisik bergelombang dan tidak rata, ketinggian jalur dari muka jalan sekitar 25cm, di tengah-tengah jalur terdapat pohon-pohon peneduh sebagai *greenbelt* kawasan. Selain itu di tengah jalur juga terdapat gardu listrik, tiang telepon, dan kotak telepon.

Section 3: Jalan Menco Raya, Kartasura, Sukoharjo, Jawa Tengah



Gambar 7. Penggal Jalan Menco Raya, Kartasura
Sumber: Analisis, 2015

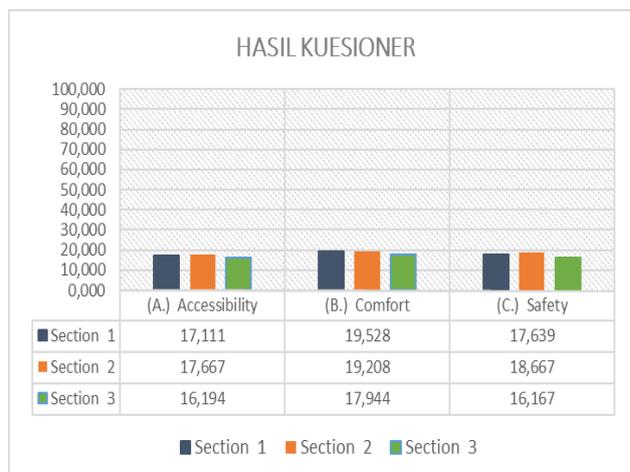
Penggal Jalan Menco Raya adalah jalan sekunder penghubung antar kawasan dan sebagai jalur lintasan. Membujur dari arah Barat ke Timur, sebagai jalur alternatif memasuki kawasan kampus II UMS yaitu gerbang Utara, jalur jalan yang berada disisi Utara kampus II UMS ini berbatasan langsung dengan kompleks Pondok Pesantren Assalam dan jalur penghubung dengan fasilitas publik lainnya yaitu pasar tradisional Gonilan. Sebagai jalur lintasan Jalan Menco Raya terdiri dari 2 jalur berlawanan arah dengan lebar ruang jalan sekitar 4m sangat sempit bagi kendaraan yang bersisihan.



Gambar 8. Identifikasi Jalur Pedestrian Sisi Utara Penggal Jalan Menco Raya, Kartasura, Sukoharjo
 Sumber: Analisis, 2015

Pada penggal Jalan Menco Raya sepanjang jalur amatan tidak teridentifikasi adanya jalur pedestrian, pada Gambar 8 bagian sisi utara jalur jalan, ruang jalan berbatasan langsung dengan saluran terbuka tanpa adanya pengaman, sehingga membahayakan bagi pejalan kaki ataupun pengendara motor dan sepeda. Di jalur ini pejalan kaki bersinggungan langsung dengan kendaraan yang melintas. Pada sisi selatan penggal Jalan Menco Raya, Gambar 8 tidak teridentifikasi adanya jalur pedestrian, bahu jalan yang berbatasan langsung dengan dinding pagar diisi oleh pot-pot tanaman yang berlumut dan tertutup oleh semak-semak, sehingga jalur sisi selatan jalan terlihat kotor dan kumuh.

Dari hasil kuesioner maka didapatkan hasil ketidakpuasan publik terhadap jalur pedestrian yang ada cukup besar, nilai rata-rata yang diperoleh pada setiap variabel penelitian sesuai skala kriterium dalam metode Likert adalah dibawah 20% dari 100%, seperti terlihat pada Gambar 9 berikut.



Gambar 9. Grafik Hasil Kuisioner Inklusivitas Jalur Pedestrian di Sekitar Kampus UMS, Kartasura
 Sumber: Analisis, 2015

Berdasarkan grafik hasil kuesioner di atas nilai keseluruhan tingkat inklusivitas jalur pedestrian di sekitar kampus UMS didapatkan rata-rata nilai < 20 , didalam skala kriterium terkategori “*tidak baik*” atau *buruk*.

Kesimpulan

Hasil dari kuesioner yang didapatkan di lapangan dan dielaborasi dengan analisis yang dilakukan terhadap ke tiga obyek penelitian penggal jalur pedestrian, maka kesimpulan dalam bentuk tabel derajat inklusif jalur pedestrian sebagai berikut:

Tabel 2. Inklusivitas Jalur Pedestrian Di Sekitar Kawasan Kampus UMS

VARIABEL	ELEMEN PENELITIAN	KESIMPULAN
A. ACCESSIBILITY	- Elemen material - Guiding blok - Elemen kemenerusan jalur - Dimensi/ukuran	- Elemen material kondisinya sudah rusak - Tidak terdapat guiding blok di seluruh jalur - Tidak terdapat raam di seluruh jalur - Dimensi jalur yang berbeda-beda dari ketinggian maupun lebarnya
B. COMFORT	- Elemen vegetasi - Elemen tempat istirahat - Kelengkapan furniture - Signage	- Tidak terdapat jalur khusus vegetasi - Tidak tersedia bangku jalan dan tempat istirahat - Tidak tersedia tempat sampah di seluruh jalur - Rambu-rambu jalan yang tersedia masih minimal
C. SAFETY	- Lampu jalan - Elemen pengaman	- Penerangan jalur yang tersedia minimal - Elemen pengaman jalur minimal

Sumber: Analisis, 2015

Dari Tabel 2. Inklusivitas Jalur Pedestrian tersebut tingkat kepuasan publik yang bukan penyandang disabilitas hasil rata-rata nilai pada setiap variabel penelitian rendah, sehingga kesimpulannya adalah jalur pedestrian pada ke 3 obyek penelitian **tidak inklusif disebabkan** *menyulitkan dan tidak mengakomodasi kepentingan penyandang disabilitas*.

Daftar Pustaka

- Anonim, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30/PRT/M/2006 tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan.
- Burton, E. (2006). *Inclusive Urban Design Streets for Life*. Architectural Press
- Cresswell, J. (2013). *Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Kurniawan, H. (2013). *Perancangan Aksesibilitas Untuk Fasilitas Publik*. Gadjah Mada University Press.
- Nussbaumer, L. (2012). *Inclusive Design A Universal Need*. New York: Fairchild Books.
- Untermann, K. R. (1984). *Accommodating The Pedestrian Adapting Towns And Neighborhoods For Walking And Bicycling*. Van Nostrand Reinhold Company Inc.
- Wardani, D. E. (2015). *Penataan Jalur Pedestrian Yang Inklusif Di Sekitar Kawasan Kampus Universitas Muhammadiyah Surakarta*. (Tesis S2), Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.

