

## BAB V

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### **5.1. Kondisi Layanan Pedestrian di Kota Yogyakarta**

Pedestrian adalah trotoar yang diperuntukkan bagi pejalan kaki untuk menikmati nuansa bangunan perkotaan dan taman-taman Kota / Kabupaten. Faktanya banyak pedestrian menjadi lahan parkir mobil atau sepeda motor, menjadi lahan pedagang kaki lima berjualan dagangannya. Hal ini menimbulkan rasa tidak nyaman bagi pejalan kaki maupun wisatawan. Jalur pedestrian merupakan salah satu kelengkapan sebuah kota, yang keberadaannya sangat dibutuhkan oleh warga kota yang bersangkutan untuk dapat bergerak dengan mudah, aman dan nyaman dari satu tempat ke tempat lainnya. Dari hasil observasi, pedestrian di Kota Yogyakarta belum sepenuhnya dilengkapi dengan *guiding blocks* (ubin tekstur pemandu) yang sangat di butuhkan oleh penyandang difabel dan penyandang tuna netra.

Pedestrian yang berada di Kota Yogyakarta dari hasil observasi masih banyak jalur pedestrian yang tidak dapat di akses bagi penyandang difabel dalam perjalanannya menuju *shelter-shelter* Transjogja atau terminal bus kota dan tujuan lainnya, terutama bagi penyandang difabel yang mempunyai kekurangan pada mata nya dan penyandang tuna netra. Penyandang difabel dan penyandang tuna netra merasa kesusahan jika mengakses transportasi publik secara mandiri karena pedestrian tidak dilengkapi dengan ubin khusus (*guiding block*) yang terkadang terhadang oleh beberapa objek seperti tiang reklame, kendaraan yang parkir di trotoar dan masih banyaknya pedestrian yang dijadikan tempat untuk

berdagang/disalahgunakan oleh oknum-oknum tertentu . Untuk lebih jelasnya dilihat pada gambar 5.1.



Gambar 5.1. Jalur Pedesrtrian yang di salah gunakan sebagai tempat berdagang  
( Jln. Cik Ditiro, Yogyakarta )

#### 5.1.1. *Guiding block*

Pelayanan transportasi publik yang tersedia di Kota Yogyakarta tergolong sudah mulai memenuhi kebutuhan difabel meskipun belum optimal. Di kota yogyakarta sendiri pembangunan trotoar ramah difabel merupakan salah satu rintisan pemberian pelayanan perhubungan untuk memenuhi kebutuhan difabel. Fasilitas yang ada pada trotoar jalan saat ini yaitu berupa trotoar yang dilengkapi ubin khusus yang dibuat untuk difabel atau sering juga disebut *guiding blocks*. *Guiding blocks* berfungsi untuk membantu para penyandang difabel atau penyandang tuna netra dalam memudahkan mengakses jalan. Akan tetapi, trotoar tersebut menjadi tidak dapat berfungsi maksimal bagi para difabel karena alih fungsi trotoar menjadi lahan parkir atau tertutupi pedagang kaki lima.

Salah satu upaya sudah dilakukan Dinas Keamanan dan Ketertiban Kota Yogyakarta untuk mengatasi penyalahgunaan trotoar adalah dengan melakukan penertiban dan pelarangan pedagang kaki lima untuk berjualan di trotoar. Namun kenyataannya, pedagang kaki lima masih saja berjualan pada areal trotoar yang bertrack khusus tersebut. Alasan mereka adalah karena tidak disediakan tempat atau lahan untuk berjualan. *Guiding blocks* pada trotoar menjadi tunjangan untuk penyandang difabel dan penyandang tuna netra dalam hal mengakses Jalan, sehingga dalam penilaian pedestrian di Kota Yogyakarta kategori penilaiannya menjadi satu kesatuan. Berikut indikator penilaian terhadap pedestrian sebagai salah satu akses penyandang difabel menggunakan layanan transportasi publik di Kota Yogyakarta dapat dilihat pada Tabel 5.1.

**Tabel 5. 1 Indikator Penilaian Terhadap trotoar di Kota Yogyakarta**

Variabel	Sub Variabel	Keterangan	Hasil Observasi
TROTOAR	Permukaan	Stabil, kuat, tahan cuaca, bertekstur halus tetapi tidak licin.	√
	Tipe tekstur ubin	Tekstur ubin pengarah bermotif garis-garis menunjukkan arah perjalanan. Tekstur ubin bulat (peringatan) berarti peringatan adanya perubahan situasi di sekitarnya	√
	Penempatan <i>guiding blocks</i> (ubin tekstur pemandu)	Di depan jalur lalu lintas kendaraan. Di depan pintu keluar dan masuk pada terminal transportasi publik atau area penumpang	X X

		Pada pedestrian yang menghubungkan antara jalan dan bangunan	X
		Pada pemandu arah dari fasilitas umum ke stasiun transportasi terdekat.	X
	Warna	Untuk memberikan perbedaan warna antara ubin pemandu dengan ubin lainnya, maka pada ubin pemandu diberi warna kuning atau jingga	√

## **5.2. Kondisi Layanan Transportasi publik melalui sudut pandang difabel**

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 10 Tahun 2012 tentang Standar Minimal Pelayanan Angkutan Massal Berbasis Jalan menyebutkan bahwa keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan menjadi tolak ukur kualitas pelayanan. Maka Transportasi publik perlu dinilai juga melalui sudut pandang masyarakat, dimana masyarakat yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu penyandang difabel atau tuna netra yang menggunakan transportasi publik, maka dari itu untuk mengetahui gambaran kondisi layanan transportasi bagi penyandang difabel di Kota Yogyakarta, penelitian ini melibatkan narasumber penyandang difabel dan tuna netra. Setiap narasumber di berikan beberapa pertanyaan yang menyangkut kepuasan dan harapan kedepanya untuk fasilitas layanan public pada jalur pedestrian ( *guiding blocks* ) di Yogyakarta.

Penilaian kualitas transportasi publik yang berada di Kota Yogyakarta dari sudut pandang penyandang difabel yang menggunakan transportasi publik di Yogyakarta ini melibatkan tiga narasumber penyandang difabel dan satu tuna netra. Berikut merupakan penjelasan karakteristik responden dalam penelitian ini :

#### 5.2.1. Karakteristik narasumber penelitian

Karakteristik narasumber yang digunakan dalam penelitian ini yaitu penyandang difabel yang menggunakan *guiding blocks* pada trotoar di Kota Yogyakarta. Difabel yang dimaksud terdiri dari penyandang difabel fisik seperti : tuna netra dan penyandang difabel yang mengalami kebutaan. Narasumber berusia 20 – 85 tahun, berjenis kelamin laki-laki.

Penelitian ini melibatkan narasumber penyandang difabel yang terdiri dari: 3 orang dengan difabel fisik, dan 1 orang penyandang tuna netra yang merupakan *owner* dari Yayasan Kesejahteraan Tunanetra Islam. Berikut merupakan pembagian dari karakteristik narasumber , dalam penelitian ini, yaitu sebagai berikut :

##### 1. Karakteristik narasumber berdasarkan umur

Berdasarkan data didapatkan dari penelitian ini umur dari beberapa narasumber yaitu 20 – 30 tahun untuk difabel fisik dan umur 85 tahun untuk tuna netra. Maka dapat disimpulkan bahwa transportasi publik di Kota Yogyakarta masih diakses penyandang difabel dari berbagai umur.

## 2. Karakteristik narasumber berdasarkan jenis difabel

Berdasarkan data yang diperoleh dari narasumber bahwa pengguna transportasi publik didominasi oleh penyandang difabel yang kurang terhadap penglihatan atau buta, dan penyandang tuna netra paling sedikit dalam hal mengakses transportasi publik, hal ini terjadi mungkin karena faktor usia dan fisik yang sudah kurang mampu untuk berjalan kaki dan sehingga lebih memilih menaiki kendaraan pribadi (mobil, sepeda motor, dll).

## 3. Karakteristik narasumber Penelitian Berdasarkan Jenis Alat Bantu

Berdasarkan data yang diperoleh dari narasumber yaitu penyandang difabel yang mengakses layanan jalur pendestrian (*guiding blocks*) yaitu penyandang difabel yang menggunakan tongkat dan ada juga yang tidak menggunakan alat bantu.

### 5.2.2. Kualitas layanan *Guiding Blocks*

kemampuan transportasi publik yang ada di Kota Yogyakarta khususnya jalur khusus pada trotoar atau *guiding blocks* dalam memberikan jasanya sangat tepat dalam membantu penyandang difabel dan penyandang tuna netra. Kualitas layanan yang dicari yaitu : keselamatan/kenyamanan, serta keamanan, dari hasil Penelitian yang di peroleh dari 3 narasumber penyandang difabel dan 1 penyandang tuna netra terhadap harapan tentang *guiding blocks* yang sangat tinggi tidak diimbangi dengan kinerja yang tinggi. Dapat disimpulkan bahwa

penyandang difabel tidak merasa puas dengan kenyamanan dan keamanan untuk berjalan kaki pada layanan jalur pendestrian.

Perihal keselamatan/kenyamanan terhadap layanan jalur pendestrian (*guiding blocks*) di Yogyakarta masih dianggap kurang ramah difabel. Kurang ramah dalam artian, kurangnya perhatian oleh dinas- dinas terkait pada beberapa jalur pendestrian (*guiding blocks*) di Yogyakarta digunakan pedagang kaki lima atau masyarakat yang memarkirkan kendaraan roda dua nya pada layanan jalur pendestrian tersebut, sehingga penyandang difabel atau penyandang tuna netra kesusahan dalam berjalan.

Penyandang difabel dan penyandang tuna netra juga menginginkan di setiap kawasan ramai seperti di mall, stasiun, bandara, dan lain lain, di berikan penanda pada *zebra cross* atau penyebrangan lampu merah di berikan pengeras suara (*audio*). Dengan adanya informasi berupa penanda pengeras suara tersebut (*audio*) untuk penyebrangan maka penyandang difabel dan penyandang tuna netra dalam mengakses ke ruang-ruang public tidak perlu merepotkan orang lain.

#### 1. Bukti fisik (*tangibles*)

Bukti fisik yaitu suatu aspek sarana dan prasaran fisik yang di berikan sesuai standar-standar umum yang bisa dilihat secara nyata melalui penyedia jasa dan lingkungan sekitarnya yang diberikan oleh pemberi jasa. Dalam penelitian ini yang dimaksudkan Bukti fisik yaitu kemampuan yang menunjukkan eksistensinya penyedia jasa layanan

transportasi publik di Kota Yogyakarta kepada masyarakat terutama kepada penyandang difabel dan penyandang tuna netra berupa sarana dan prasarana fisik pada layanan jalur pendestrian (*guiding block*) mengenai tekstur ubin, fasilitas dalam aksesibilitas. Penelitian dengan melibatkan 3 narasumber penyandang difabel dan 1 penyandang 1 tuna netra.

diperoleh informasi dari narasumber yaitu harapan penyandang difabel tentang bukti fisik yang sangat tinggi sesuai dengan kinerja yang kurang. Dapat disimpulkan penyandang difabel merasa kurang puas dengan bukti fisik yang diberikan oleh pemerintah untuk layanan pada jalur pendestrian (*guiding block*).

Pencapaian ini berdasarkan tentang tekstur ubin *guiding block* yang sudah tepat namun kurang dalam pemasangannya sehingga para penyandang difabel dan tuna netra merasa kurang aman saat menggunakan layanan publik tersebut. Melalui jenis tekstur ubin *guiding blocks* para penyandang difabel dapat mengetahui jalur yang aman atau wajib berhati-hati dalam menggunakan layanan jalur pendestrian (*guiding blocks*) tersebut.

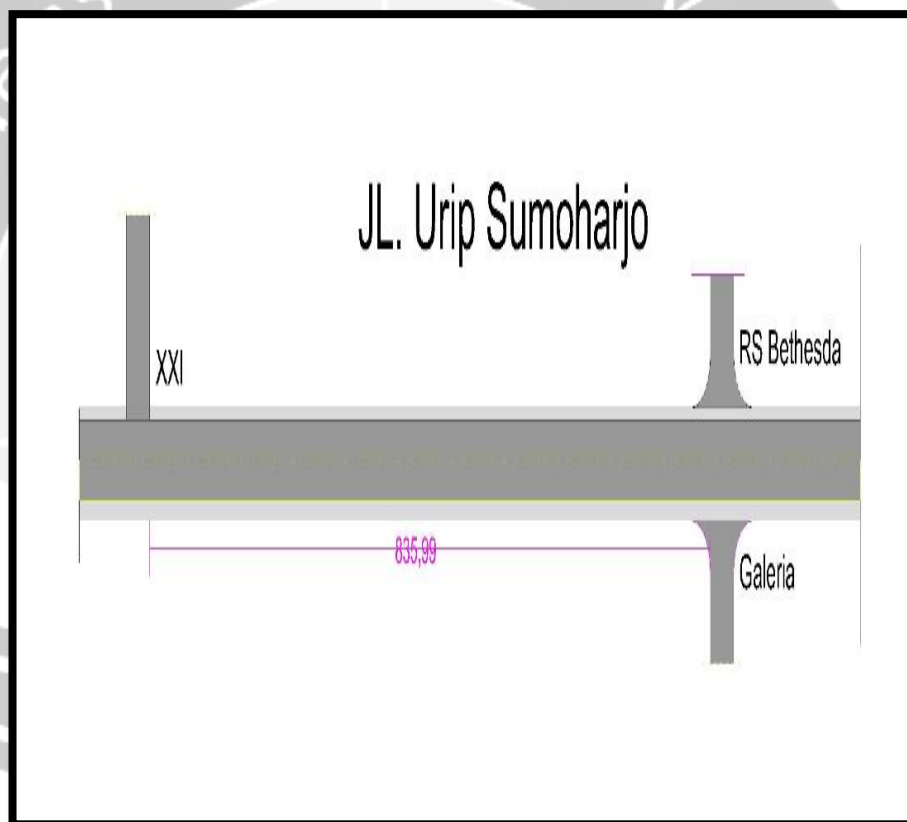
### **5.3. Data Hasil Survey**

Dari hasil survey didapatkan penilaian tentang kondisi layanan ubin pemandu (*guiding blocks*) pada jalur pendestrian bagi penyandang difabel adalah sebagai berikut:



### 5.3.1. Detail ruas jalan di Jalan Urip Sumoharjo

Jalur pedestrian pada bagian utara Jalan Urip Sumoharjo memiliki lebar 2,26 m, kemudian jalur pedestrian pada bagian selatan Jalan Urip Sumoharjo memiliki lebar 3,9 m, panjang keseluruhan Jalan Urip Sumoharjo memiliki lebar 3,9 m, panjang keseluruhan Jalan Urip Sumoharjo 835,9 m dan lebar jalan 19,83 m.

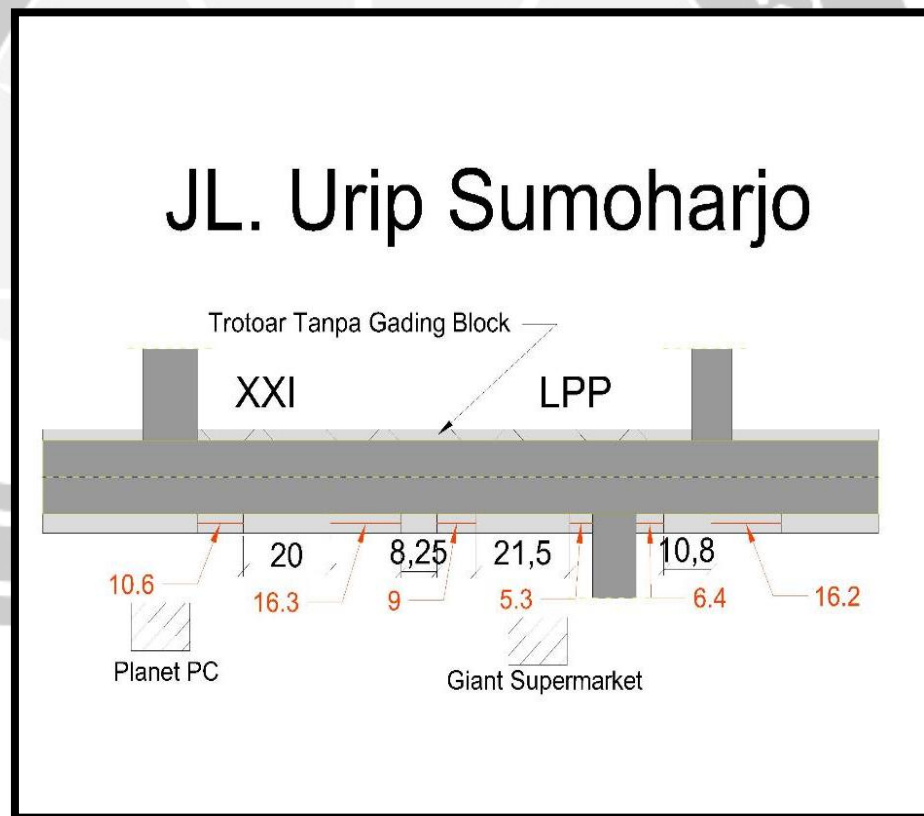


Gambar 5.2. Detail ruas jalan pada Jalan Urip Sumoharjo

Berikut adalah detail ruas jalan dan penempatan *guiding blocks* pada jalur pedestrian di Jalan Urip Sumoharjo terbagi tiga section.

### 5.3.1.1. Section 1 Jalan Urip Sumoharjo (Gedung Xxi – Gedung LPP)

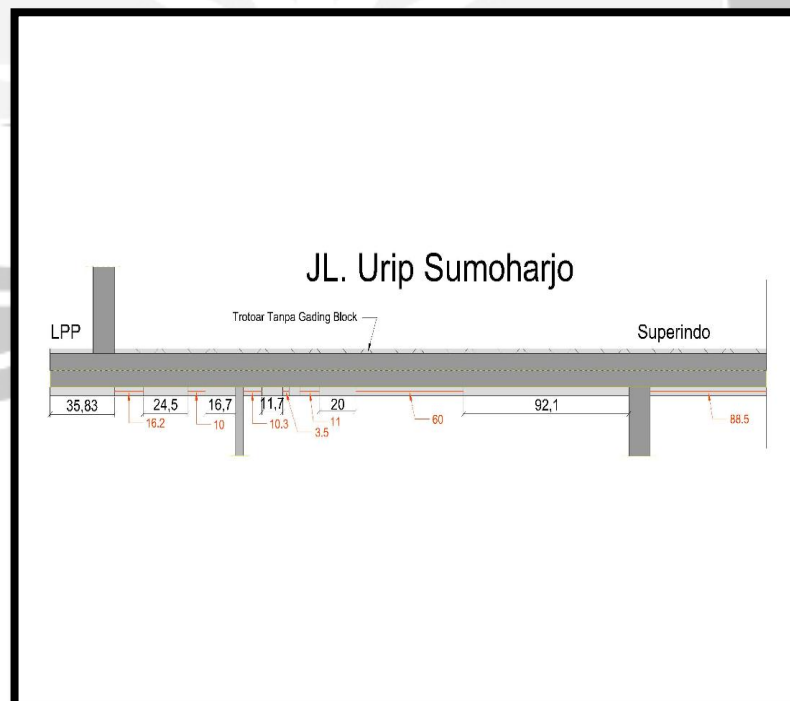
Jalur pedestrian bagian selatan pada Jalan Urip Sumoharjo dari gedung xxi sampai gedung LPP tidak di lengkapi dengan *guiding blocks*, Kemudian jalur pedestrian bagian utara Jalan Urip Sumoharjo Seberang gedung xxi sampai seberang gedung LPP hanya di lengkapi beberapa *guiding blocks*. Berikut adalah detail pemasangan *guiding blocks* pada jalur pedestrian bagian utara dan bagian selatan Jalan Urip Sumoharjo dengan section 1 yaitu penelitian dari gedung XXI sampai Gedung LPP.



Gambar 5.3. Detail ruas jalan dan penempatan *guiding blocks* pada jalur pedestrian di jalan urip sumarjo (Gedung XXI – Gedung LPP)

### 5.3.1.2. Section 2 Jalan Urip Sumoharjo (Gedung LPP– Gedung Superindo)

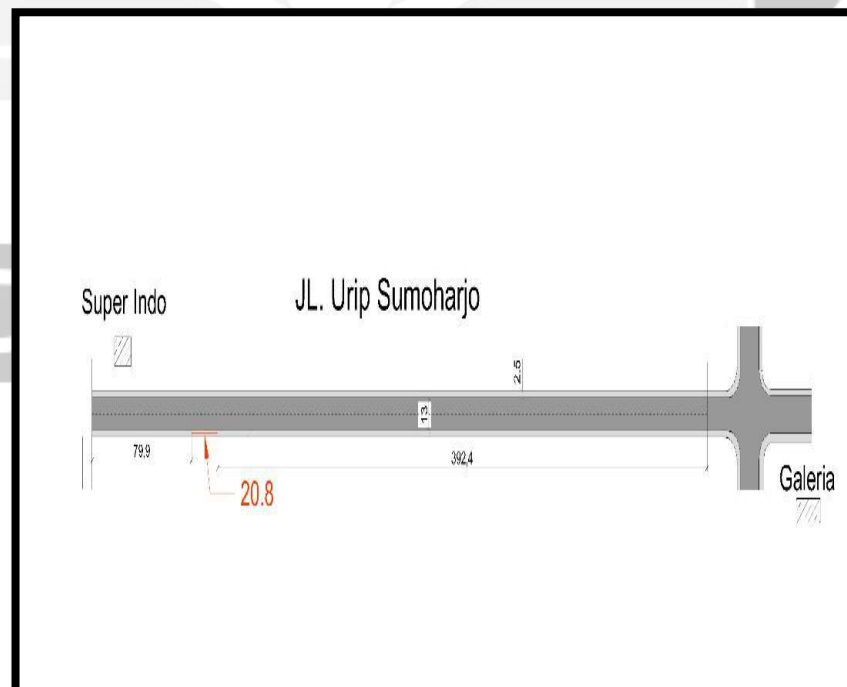
Jalur pedestrian bagian selatan pada Jalan Urip Sumoharjo dari gedung LPP sampai gedung superindo tidak di lengkapi dengan *guiding blocks*, Kemudian jalur pedestrian bagian utara Jalan Urip Sumoharjo Seberang gedung LPP sampai seberang gedung Superindo hanya di lengkapi beberapa *guiding blocks*. Berikut adalah detail pemasangan *guiding blocks* pada jalur pedestrian bagian utara dan bagian selatan Jalan Urip Sumoharjo dengan section 2 yaitu penelitian dari gedung LPP sampai gedung superindo.



Gambar 5.4. Detail ruas jalan dan penempatan *guiding blocks* pada jalur pendestrian di jalan urip sumarjo (Gedung LPP – Gedung Superindo)

### 5.3.1.3. Section 3 Jalan Urip Sumoharjo (Gedung Superindo – Perempatan Galleria)

Jalur pedestrian bagian selatan pada Jalan Urip Sumoharjo dari gedung superindo sampai perempatan galeria tidak di lengkapi dengan *guiding blocks*, Kemudian jalur pedestrian bagian utara Jalan Urip Sumoharjo Seberang gedung superindo sampai bagian utara perempatan galeria hanya di lengkapi beberapa *guiding blocks*. Berikut adalah detail pemasangan *guiding blocks* pada jalur pedestrian bagian utara dan bagian selatan Jalan Urip Sumoharjo dengan section 3 yaitu penelitian dari gedung superindo sampai perempatan galeria.



Gambar 5.5. Detail ruas jalan dan penempatan *guiding blocks* pada jalur pedestrian di jalan urip sumarjo (Gedung Superindo – Perempatan galeria)

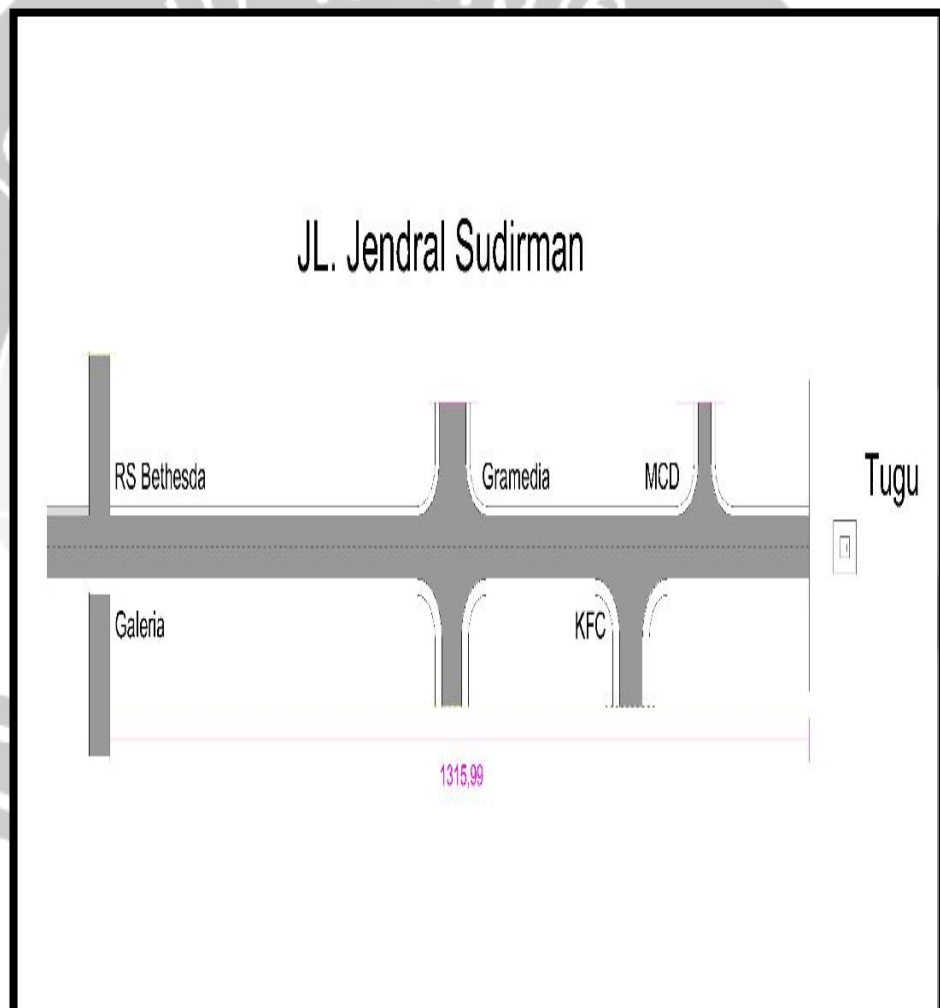
5.3.1.4. Data hasil survey mengenai bukti fisik yang di ambil dari jalan Urip Sumoharjo (Xxi – LPP – Superindo – perempatan galeria).

**Tabel 5.2. Tabel keterangan kondisi *guiding blocks* pada jalan Urip Sumoharjo**

Tempat	Kondisi	Solusi
	<p>Jalur pedestrian pada Jalan urip sumoharjo bagian selatan depan gedung xxi sampai gedung lpp tidak dilengkapi dengan <i>guiding blocks</i>.</p>	<p>Mengacu pada peraturan menteri no 30 tahun 2006 jalur pedestrian di ruas jalan pada daerah perkantoran dan pada daerah pertokoan hendaknya di lengkapi dengan pemasangan <i>guiding blocks</i>.</p>
	<p>Jalur pedestrian pada Jalan urip sumoharjo bagian utara depan gedung xxi sampai gedung lpp terpasang beberapa <i>guiding blocks</i>.</p>	<p>Mengacu pada peraturan menteri no 30 tahun 2006 bahwa pemasangan <i>guiding blocks</i> di pasang menurut syarat dan standar tekstur ubin agar menciptakan keamanan dan kenyamanan untuk penggunaanya.</p>
	<p>Jalur pedestrian pada Jalan urip sumoharjo bagian utara terpasang beberapa <i>guiding blocks</i> namun tertutupi sampah yang di buang oleh masyarakat sekitar.</p>	<p>Pemerintah hendaknya memberikan edukasi atau pengertian mengenai <i>guiding blocks</i> kepada masyarakat agar lebih mengerti mengenai keamanan untuk penyandang difabel.</p>

### 5.3.2. Detail ruas jalan di Jalan Jendral Sudirman

Jalur pedestrian pada bagian utara Jalan Jendral Sudirman memiliki lebar 2,5 m, kemudian jalur pedestrian pada bagian selatan Jalan Jendral Sudirman memiliki lebar 2,5 m, panjang keseluruhan Jalan Jendral Sudirman memiliki lebar 2,5 m, panjang keseluruhan Jalan Jendral Sudirman 1,315 m dan lebar jalan 15,62 m.

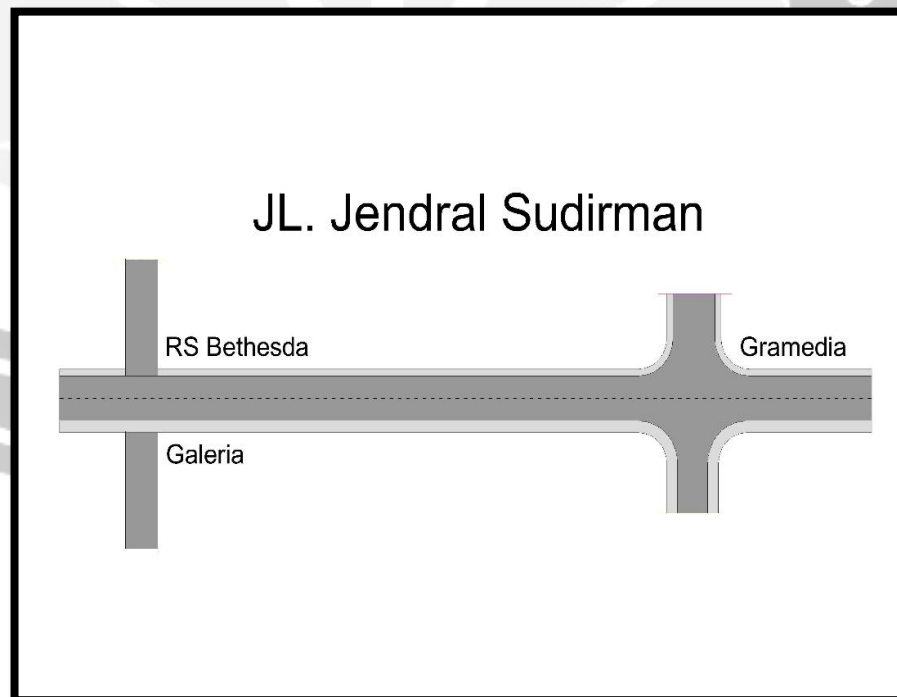


Gambar 5.6. Detail ruas jalan pada Jalan Jendral Sudirman

Berikut adalah detail ruas jalan dan penempatan *guiding blocks* pada jalur pedestrian di Jalan Jendral Sudirman terbagi empat section.

### 5.3.2.1. Section 1 Jalan Jendral Sudirman (Perempatan Galeria – Perempatan Gramedia)

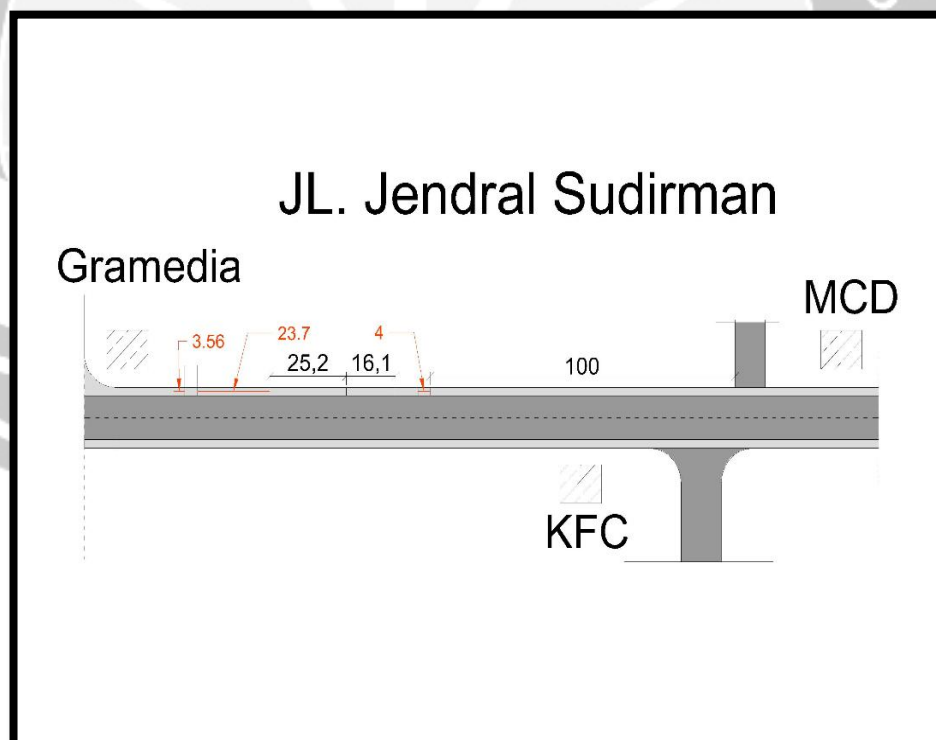
Jalur pedestrian bagian selatan pada Jalan Jendral Sudirman dari Rumah Sakit Bethesda sampai perempatan Gramedia tidak di lengkapi dengan *guiding blocks*, Kemudian jalur pedestrian bagian utara Jalan Jendral Sudirman dari Gedung Galeria sampai perempatan Gramedia juga tidak di lengkapi *guiding blocks*. Berikut adalah detail jalur pedestrian bagian utara dan bagian selatan di Jalan Jendral Sudirman dengan section 1 yaitu penelitian dari Rumah Sakit Bethesda sampai Perempatan Gramedia.



Gambar 5.7. Detail ruas jalan dan detail jalur pendestrian di Jalan Jendral Sudirman (Rumah Sakit Bethesda – Perempatan Gramedia)

### 5.3.2.2. Section 2 Jalan Jendral Sudirman (Perempatan Gramedia – Gedung Mcd)

Jalur pedestrian bagian selatan pada Jalan Jendral Sudirman dari Perempatan Gramedia sampai Gedung Mcd di lengkapi dengan beberapa *guiding blocks*, Kemudian jalur pedestrian bagian utara Jalan Jendral Sudirman dari Perempatan Gramedia sampai Gedung KFC tidak di lengkapi *guiding blocks*. Berikut adalah detail jalur pedestrian bagian utara dan bagian selatan di Jalan Jendral Sudirman dengan section 2 yaitu penelitian dari Perempatan Gramedia sampai Gedung Mcd untuk bagian selatan dan Perempatan Gramedia sampai Gedung KFC untuk bagian Utara.

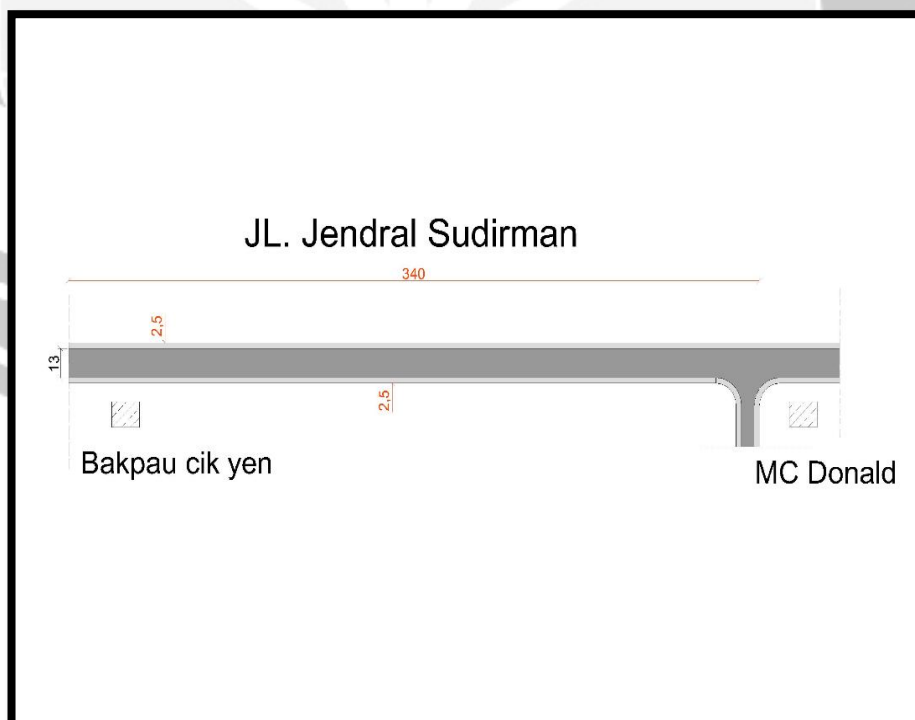


Gambar 5.8. Detail ruas jalan dan detail *Guiding blocks* di Jalan Jendral Sudirman (Perempatan Gramedia – Gedung KFC – Gedung Mcd)



### 5.3.2.3. Section 3 Jalan Jendral Sudirman (Gedung Mcd – Gedung Bakpia Cik Yen)

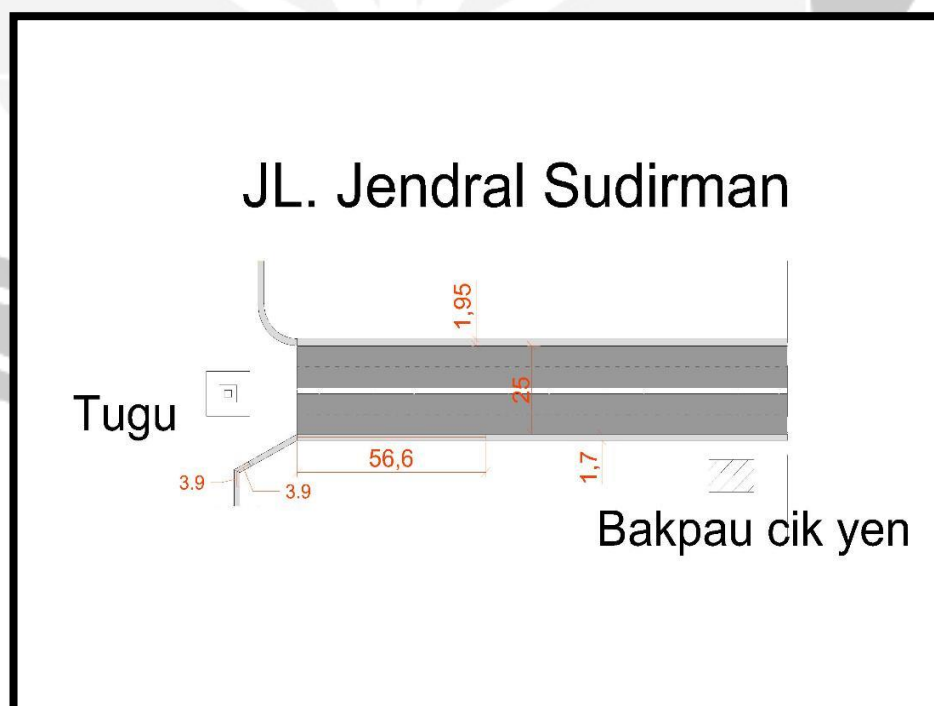
Jalur pedestrian bagian selatan pada Jalan Jendral Sudirman dari Gedung Mcd sampai Gedung Bakpia Cik Yen tidak di lengkapi dengan *guiding blocks*, Kemudian jalur pedestrian bagian utara dengan Jalan Jendral Sudirman dari sebrang gedung Mcd sampai Tugu tidak di lengkapi *guiding blocks*. Berikut adalah detail jalur pedestrian bagian utara dan bagian selatan di Jalan Jendral Sudirman dengan section 3 yaitu penelitian dari Gedung Mcd sampai Gedung Bakpia Cik Yen untuk bagian selatan dan sebrang Gedung Mcd sampai Gedung Kesbangpol untuk bagian utara.



Gambar 5.9. Detail ruas jalan dan detail *Guiding blocks* di Jalan Jendral Sudirman (Gedung Mcd – Gedung Bakpia Cik Yen)

#### 5.3.2.4. Section 4 Jalan Jendral Sudirman (Gedung Bakpia Cik Yen – Perempatan Tugu)

Jalur pedestrian bagian selatan pada Jalan Jendral Sudirman dari Gedung Bakpia Cik Yen dilengkapi dengan *guiding blocks* dengan lebar jalur pedestrian 4,35 meter. Kemudian jalur pedestrian bagian utara dengan Jalan Jendral Sudirman dari sebrang gedung Bakpia Cik Yen sampai Tugu tidak di lengkapi *guiding blocks*. Berikut adalah detail jalur pedestrian bagian utara dan bagian selatan di Jalan Jendral Sudirman dengan section 3 yaitu penelitian dari Gedung Bakpia Cik Yen sampai Perempatan Tugu untuk bagian selatan dan sebrang Gedung Bakpia Cik Yen sampai Perempatan Tugu untuk bagian utara.



Gambar 5.10. Detail ruas jalan dan detail *Guiding blocks* di Jalan Jendral Sudirman (Gedung Bakpia Cik Yen - Perempatan Tugu)

**5.3.2.5.** Data hasil survey mengenai bukti fisik yang di ambil dari Jalan Jendral Sudirman (Permepatan Galeria – Perempatan Gramedia – Gedung Mcd – Gedung Bakpia Cik Yen – Perempatan Tugu).

**Tabel 5.3.** Tabel keterangan kondisi *guiding blocks* pada Jalan Jendral Sudirman.

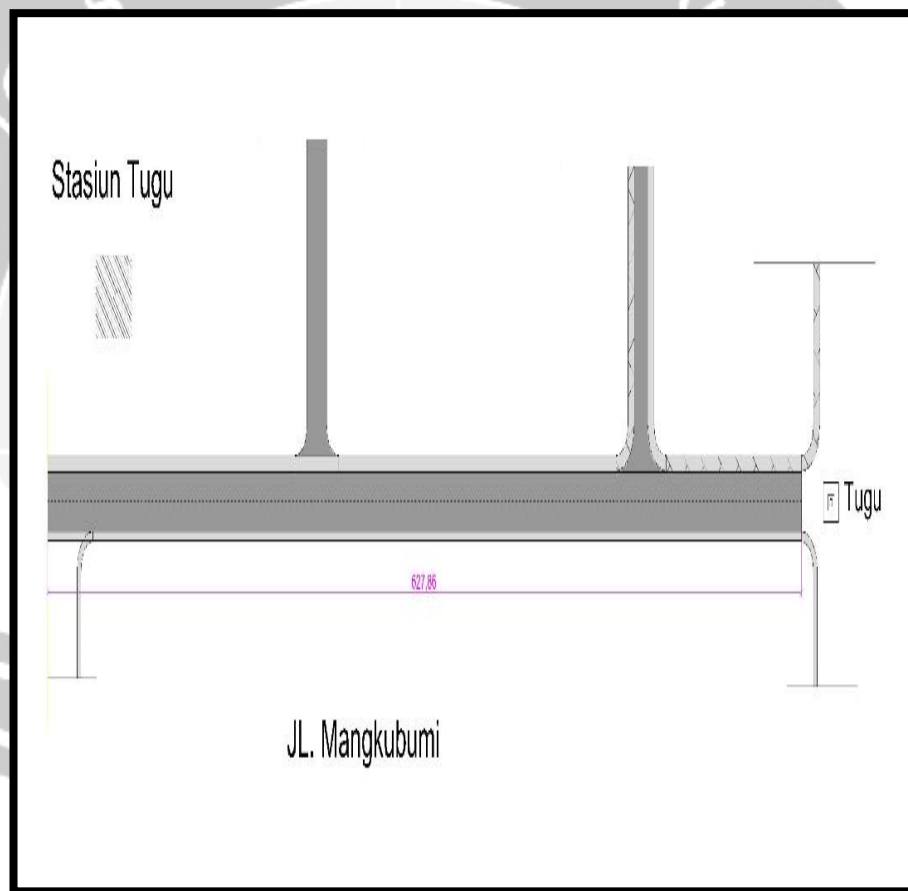
Gambar	Kondisi	Solusi
	<p>Jalur pedestrian pada Jalan Jendral Sudirman bagian selatan depan gedung Rumah sakit bethesda sampai perempatan gramedia tidak dilengkapi dengan <i>guiding blocks</i></p>	<p>Mengacu pada peraturan menteri no 30 tahun 2006 jalur pedestrian di ruas jalan pada daerah seperti Rumah sakit dan pendidikan hendaknya di lengkapi dengan pemasangan <i>guiding blocks</i>.</p>
	<p>Jalur pedestrian pada Jalan Jendral Sudirman bagian utara depan gedung gramedia sampai gedung Mcd di lengkapi beberapa <i>guiding blocks</i></p>	<p>Mengacu pada peraturan menteri no 30 tahun 2006 bahwa pemasangan <i>guiding blocks</i> di pasang menurut syarat dan standar tekstur ubin agar menciptakan keamanan dan kenyamanan untuk penggunaanya.</p>

**Tabel 5.4. Lanjutan Tabel keterangan kondisi *guiding blocks* pada Jalan Jendral Sudirman.**

Tempat	Kondisi	Solusi
	<p>Jalur pedestrian pada Jalan Jendral Sudirman bagian utara depan gedung cimb niaga sampai gedung Mcd di lengkapi beberapa <i>guiding blocks</i> namun kondisi ubin pemandu tersebut sebagian mengalami keretakan atau rusak.</p>	<p>Pemerintah daerah hendaknya memperbaiki dan memperhatikan kondisi layanan khusus pada jalur pedestrian tersebut agar pengguna atau penyandang difabel merasa aman dan nyaman dalam menggunakannya</p>
	<p>Jalur pedestrian pada Jalan Jendral Sudirman bagian utara dari perempatan gramedia sampai gedung kfc tidak dilengkapi dengan <i>guiding blocks</i> dan tidak masih terdapat beberapa pedagang kaki lima.</p>	<p>Pemerintah Daerah hendaknya memasang <i>guiding block</i> bukan hanya pada salah satu jalur pedestrian saja tetapi pada semua jalur pedestrian agar penyandang difabel dan tuna netra tidak mengalami kesusahan saat berjalan kaki.</p>
	<p>Kondisi <i>guiding blocks</i> pada Jalur pedestrian di selatan perempatan tuju terpasang sesuai standar dan ketentuan namun di salah gunakan oleh beberapa masyarakat untuk lahan parkir roda dua dan beberapa tumbuhan yang sengaja di tanam di jalur pedestrian tersebut.</p>	<p>Pemerintah daerah hendaknya memberikan pengertian dan edukasi terhadap masyarakat mengenai <i>guiding blocks</i> supaya masyarakat sadar mengenai pentingnya keamanan dan kenyamanan bagi pengguna layanan khusus penyandang difabel tersebut.</p>

### 5.3.3. Detail ruas jalan di Jalan Pangeran Mangkubumi

Jalur pedestrian pada bagian barat Jalan Pangeran Mangkubumi memiliki lebar 3,1 meter, kemudian jalur pedestrian pada bagian timur Jalan Jendral Sudirman memiliki lebar 5,3 meter, panjang keseluruhan Jalan Jendral Sudirman 627,8 meter dan lebar jalan 15,05 meter.

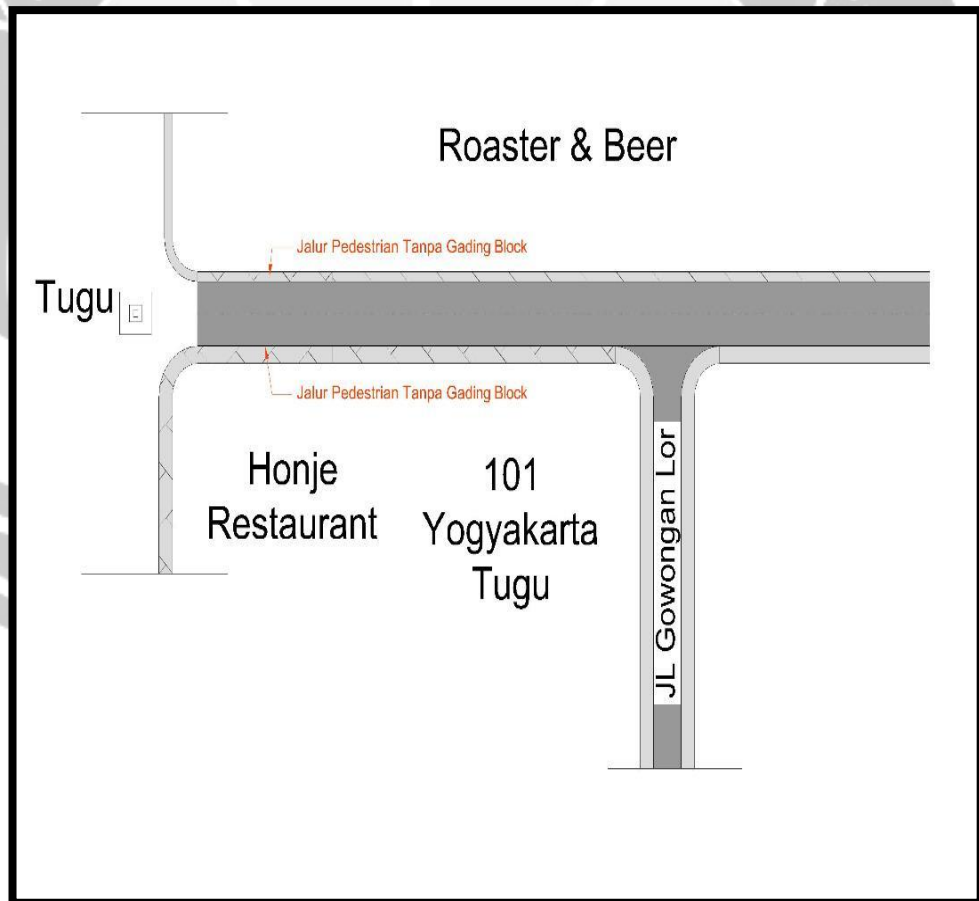


Gambar 5.11. Detail ruas jalan pada Jalan Pangeran Mangkubumi

Berikut adalah detail ruas jalan dan penempatan *guiding blocks* pada jalur pedestrian di Jalan Pangeran Mangkubumi terbagi tiga section.

### 5.3.3.1. Section 1 Jalan Pangeran Mangkubumi (Gedung Honje Restaurant – Jalan Gowongan Lor)

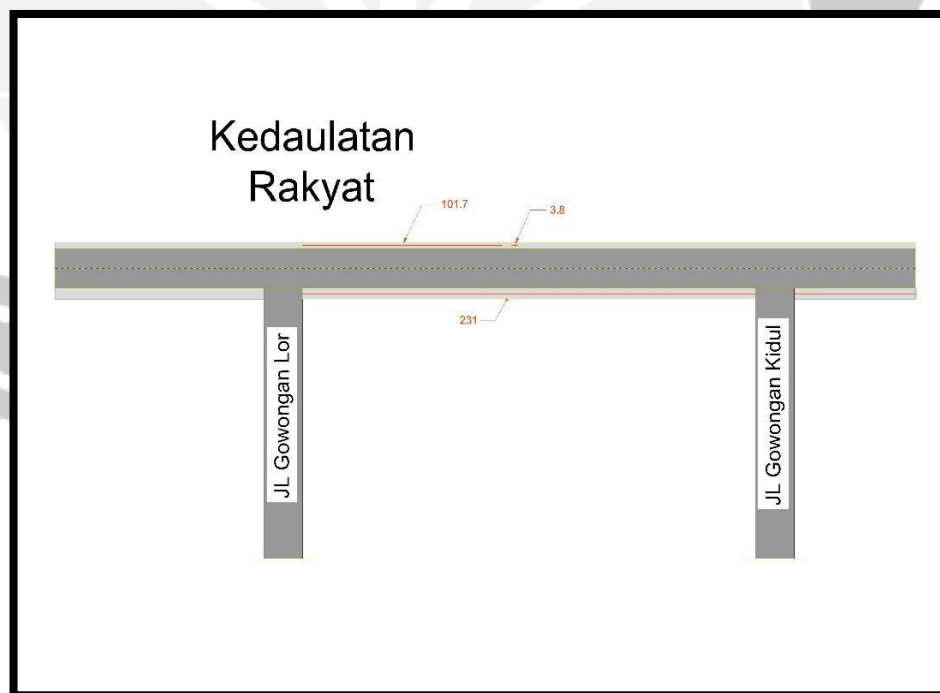
Jalur pedestrian bagian barat dan timur pada Jalan Pangeran Mangkubumi dari Gedung Honje Restaurant sampai Jalan Gowongan Lor tidak di lengkapi dengan *guiding blocks*, Berikut adalah detail jalur pedestrian bagian barat dan bagian timur di Jalan Pangeran Mangkubumi dengan section 1 yaitu penelitian dari Gedung Honje Restaurant sampai Jalan Gowongan Lor.



Gambar 5.12. Detail ruas jalan dan detail tanpa *Guiding blocks* di Jalan Pangeran Mangkubumi ( Gedung Honje Restaurant – Jalan Gowongan Lor)

### 5.3.3.2. Section 2 Jalan Pangeran Mangkubumi ( Jalan Gowongan Lor – Jalan Gowongan Kidul)

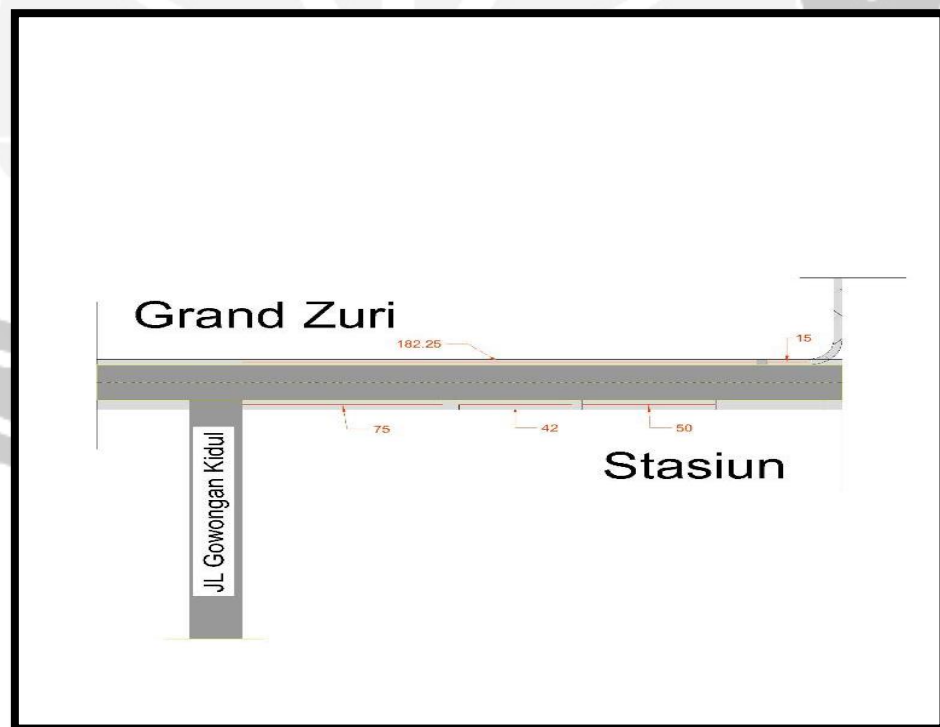
Jalur pedestrian bagian barat pada Jalan Pangeran Mangkubumi dari Jalan Gowongan Lor dilengkapi dengan *guiding blocks* dengan lebar jalur pedestrian 3,10 meter, Kemudian jalur pedestrian bagian timur dengan Jalan Pangeran Mangkubumi dari di lengkapi *guiding blocks*. Berikut adalah detail jalur pedestrian bagian barat dan bagian timur di Jalan Pangeran Mangkubumi dengan section 2 yaitu penelitian dari Jalan Gowongan Lor sampai Jalan Gowongan Kidul untuk bagian barat dan Gedung Kedaulatan Rakyat sampai Jalan Gowongan Kidul untuk bagian timur.



Gambar 5.13. Detail ruas jalan dan detail tanpa *Guiding blocks* di Jalan Pangeran Mangkubumi (Jalan Gowongan Lor – Jalan Gowongan Kidul)

### 5.3.3.3. Section 3 Jalan Pangeran Mangkubumi ( Hotel Grand Zuri – Stasiun)

Jalur pedestrian bagian barat pada Jalan Pangeran Mangkubumi dilengkapi dengan *guiding blocks* dengan lebar jalur pedestrian 3,10 meter, Kemudian jalur pedestrian bagian timur dengan Jalan Pangeran Mangkubumi dari di lengkapi *guiding blocks*. Berikut adalah detail jalur pedestrian bagian barat dan bagian timur di Jalan Pangeran Mangkubumi dengan section 2 yaitu penelitian dari Jalan Gowongan Kidul sampai Stasiun untuk bagian barat, dan Gedung Grand Zuri sampai Stasiun untuk bagian timur.



Gambar 5.14. Detail ruas jalan dan detail tanpa *Guiding blocks* di Jalan Pangeran Mangkubumi (Jalan Gowongan Kidul - Stasiun)



5.3.3.4. Data hasil survey mengenai bukti fisik yang di ambil dari Jalan Pangeran Mangkubumi (Gedung Honje Restaurant – Jalan Gowongan Lor – Jalan Gowongan Kidul – Stasiun)

**Tabel 5.5. Tabel keterangan kondisi *guiding blocks* pada Jalan Pangeran Mangkubumi.**

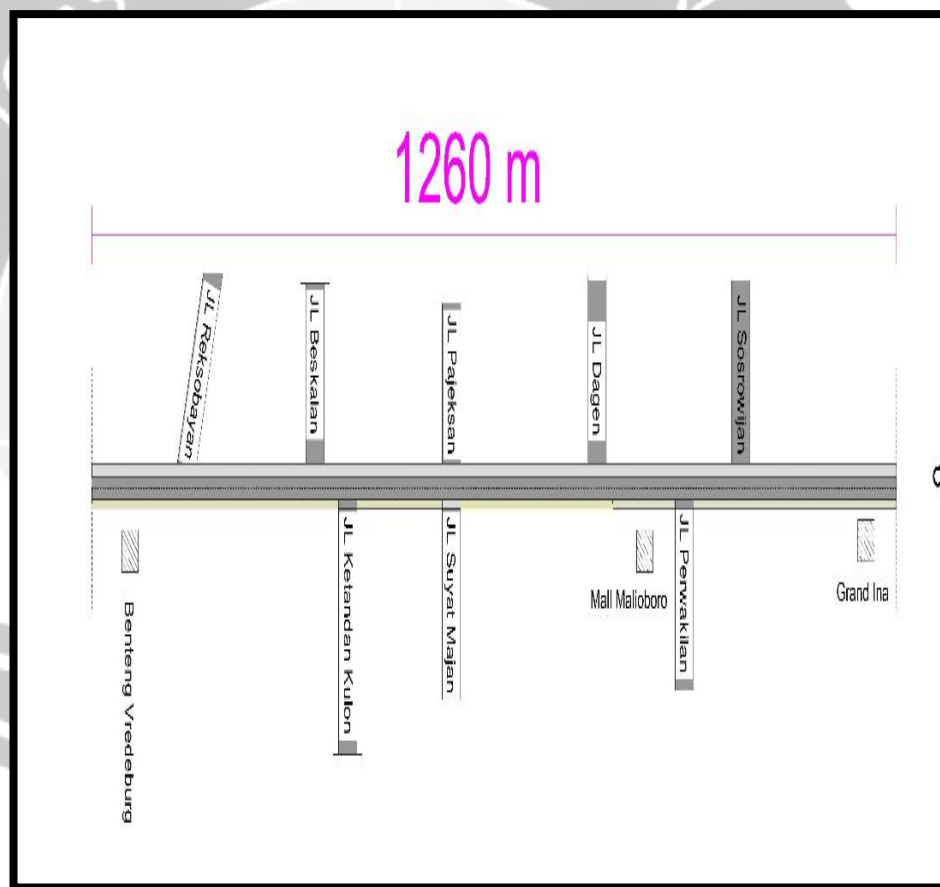
Tempat	Kondisi	Solusi
	<p>Jalur pedestrian pada Jalan Pangeran Mangkubumi bagian timur depan gedung pertamina sampai depan sebrang stasiun di lengkapi <i>guiding block</i>, dengan penempatan, tekstur ubin yang tepat dan sesuai syarat.</p>	<p>Hendaknya pemerintah daerah lebih memperhatikan perawatan <i>guiding blocks</i> agar ubin pemandu tidak licin dan tidak mengalami kerusakan.</p>
	<p>Jalur pedestrian pada Jalan Pangeran Mangkubumi bagian barat depan gedung pertamina sampai depan stasiun di lengkapi <i>guiding block</i>, dengan penempatan, tekstur ubin yang tepat dan sesuai syarat namun beberapa oknum menutupi nya dengan beberapa objek seperti tiang, dll.</p>	<p>Pemerintah daerah hendaknya memberikan pengertian dan edukasi terhadap masyarakat mengenai <i>guiding blocks</i> supaya masyarakat sadar mengenai pentingnya keamanan dan kenyamanan bagi pengguna layanan khusus penyandang difabel tersebut</p>

**Tabel 5.6. Lanjutan Tabel keterangan kondisi *guiding blocks* pada Jalan Pangeran Mangkubumi.**

Tempat	Kondisi	Solusi
	<p>Jalur Pedestrian pada barat jalan pangeran mangkubumi di lengkapi dengan <i>guiding blocks</i> namun tidak terpasang sesuai syarat dan ketentuan peraturan menteri no 30 tahun 2006.</p>	<p>Hendaknya pemerintah daerah memperhatikan pemasangan guiding blocks sehingga tidak merugikan pengguna ubin tersebut.</p>
	<p>Jalur Pedestrian pada timur jalan pangeran mangkubumi di lengkapi dengan <i>guiding blocks</i> dan terpasang sesuai syarat dan ketentuan nya namun di tutupi oleh pedagang kaki lima.</p>	<p>Pemerintah hendaknya menertibkan pedagang kaki lima yang berjualan pada jalur pedestrian agar tidak mengganggu pejalan kaki.</p>
	<p>Jalur pedestrian pada Jalan Pangeran Mangkubumi bagian barat depan stasiun di lengkapi <i>guiding blocks</i>, dengan penempatan, tekstur ubin yang tepat dan sesuai syarat dan peraturan menteri no 30 tahun 2006</p>	<p>Pemerintah daerah hendaknya memperhatikan perawatan layanan publik tersebut agar lebih terjaga dan tidak mengganggu kenyamanan penggunaanya.</p>

#### 5.3.4. Detail Ruas Jalan di Jalan Malioboro dan Jalan Jendral Ahmad Yani

Jalur pedestrian pada bagian timur Jalan Malioboro dan Jalan Jendral Ahmad Yani memiliki lebar 7.3 meter, kemudian jalur pedestrian pada bagian barat Jalan Jendral Sudirman memiliki lebar 2,5 meter, panjang keseluruhan Jalan Malioboro dan Jalan Jendral Ahmad Yani 1260 meter dan lebar jalan 10,82 meter.

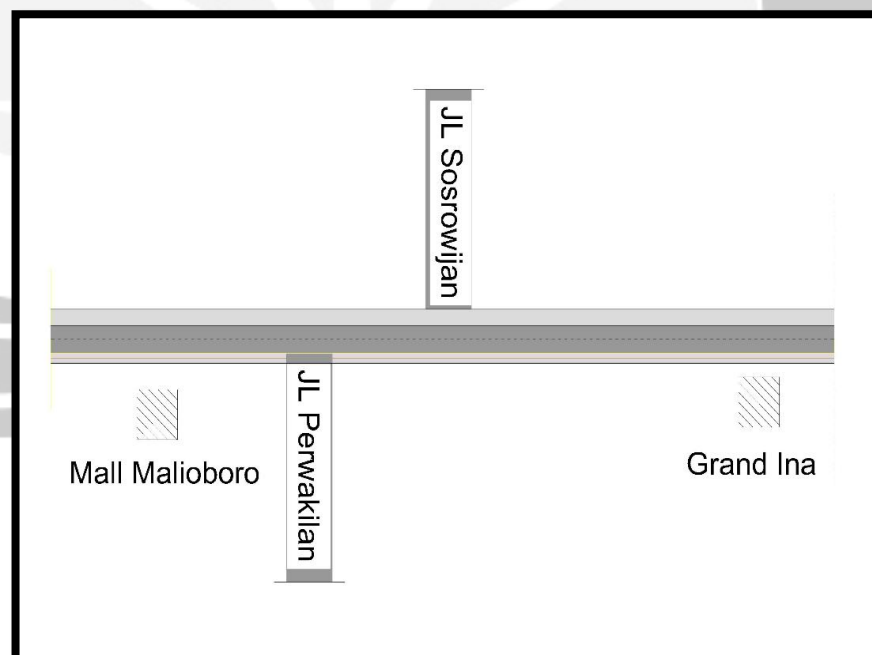


Gambar 5.15. Detail ruas jalan pada Jalan Malioboro

Berikut adalah detail ruas jalan dan penempatan *guiding blocks* pada jalur pedestrian di Jalan Malioboro terbagi empat section.

#### 5.3.4.1. Section 1 Jalan Malioboro (Gedung Grand Inna Garuda – Mall Malioboro)

Jalur pedestrian bagian timur pada Jalan Malioboro dari Gedung Grand Inna Garuda sampai Gedung Mall Malioboro di lengkapi dengan *guiding blocks*, Kemudian jalur pedestrian bagian barat pada Jalan Malioboro dari sebrang Gedung Grand Inna sampai sebrang Mall Malioboro tidak di lengkapi *guiding blocks*. Berikut adalah detail jalur pedestrian bagian barat dan bagian timur di Jalan Malioboro dengan section 1 yaitu penelitian dari Gedung Grand Inna sampai Gedung Mall Malioboro untuk bagian timur.



Gambar 5.16. Detail ruas jalan dan detail *Guiding blocks* di Jalan Malioboro (Gedung Grand Inna – Mall Malioboro)

#### 5.3.4.2. Section 2 Jalan Malioboro (Mall Malioboro – Ramayana Mall)

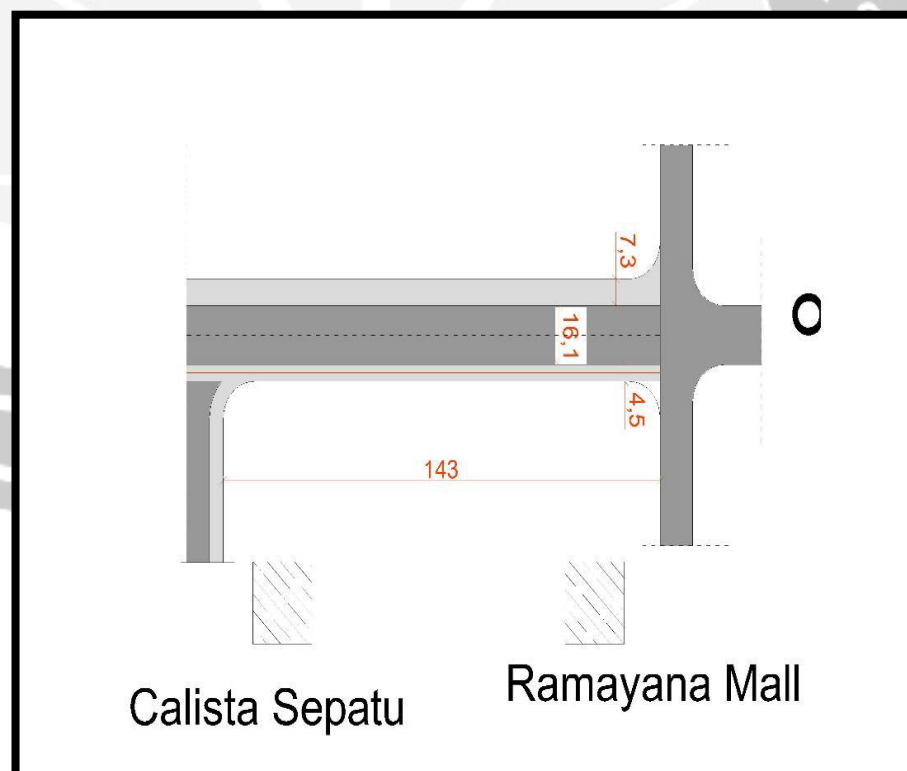
Jalur pedestrian bagian timur pada Jalan Malioboro dari Gedung Mall Malioboro sampai Ramayana Mall di lengkapi dengan *guiding blocks*, Kemudian jalur pedestrian bagian barat pada Jalan Malioboro dari sebrang Gedung Mall Malioboro sampai sebrang Ramayan mall tidak di lengkapi *guiding blocks*. Berikut adalah detail jalur pedestrian bagian barat dan bagian timur di Jalan Malioboro dengan section 2 yaitu penelitian dari Gedung Mall Malioboro sampai Gedung Ramayan Mall untuk bagian timur.



Gambar 5.17. Detail ruas jalan dan detail *Guiding blocks* di Jalan Malioboro (Gedung Mall Malioboro – Ramayana Mall)

#### 5.3.4.3. Section 3 Jalan Malioboro (Ramayana Mall – Gedung Calista Sepatu)

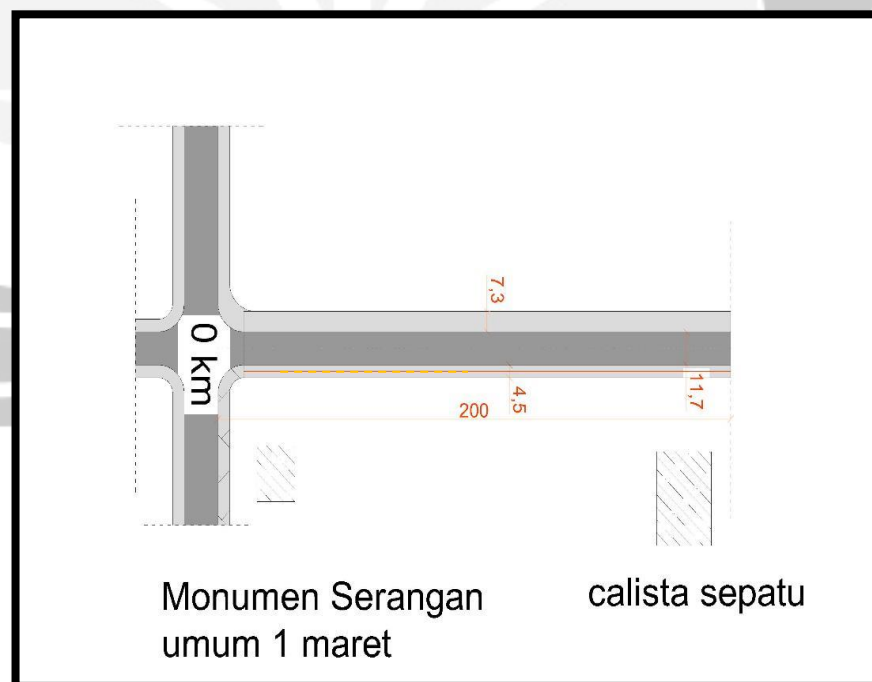
Jalur pedestrian bagian timur pada Jalan Malioboro dari Gedung Ramayana Mall sampai Gedung Calista Sepatu di lengkapi dengan *guiding blocks*, Kemudian jalur pedestrian bagian barat pada Jalan Malioboro dari sebrang Gedung Ramayana sampai sebrang Calista Sepatu tidak di lengkapi *guiding blocks*. Berikut adalah detail jalur pedestrian bagian barat dan bagian timur di Jalan Malioboro dengan section 3 yaitu penelitian dari Gedung Ramayan Mall sampai Gedung Calista Sepatu untuk bagian timur.



Gambar 5.18. Detail ruas jalan dan detail *Guiding blocks* di Jalan Malioboro (Gedung Ramayana Mall – Gedung Calista Sepatu)

5.3.4.4. Section 4 Jalan Jendral Ahmad Yani (Gedung Calista Sepatu – Gedung Benteng Vredeburg / Nol Kilometer)

Jalur pedestrian bagian timur pada Jalan Jendral Ahmad Yani dari Gedung Calista Sepatu sampai Gedung Benteng *Vredeburg* atau Nol kilometer di lengkapi dengan *guiding blocks*, Kemudian jalur pedestrian bagian barat pada Jalan Jendral Ahmad Yani dari Calista Sepatu tidak di lengkapi *guiding blocks* dan sebrang benteng *vredeburg* di lengkapi *guiding blocks* . Berikut adalah detail jalur pedestrian bagian barat dan bagian timur di Jalan Jendral Ahmad Yani dengan section 4 yaitu penelitian dari Gedung Calista Sepatu sampai benteng *vredeburg* atau nol kilometer.



Gambar 5.19. Detail ruas jalan dan detail *Guiding blocks* di Jalan Jendral Ahmad Yani (Gedung Calista Sepatu – Nol kilometer)

5.3.4.5. Data hasil survey mengenai bukti fisik yang di ambil dari Jalan Malioboro dan Jalan Jendral Ahmad Yani (Gedung Grand Inna – Mall Malioboro – Ramayana Mall – Calista sepatu – Nol Kilometer)

**Tabel 5.7. Tabel keterangan kondisi *guiding blocks* pada Jalan Malioboro**

Tempat	Kondisi	Solusi
	<p>Jalur pedestrian pada Jalan Malioboro bagian timur depan gedung grand inna sampai nol kilometer di lengkapi dengan <i>guiding blocks</i>, kondisi ubin pemandu tersebut sudah terpasang sesuai syarat.</p>	<p>Pemerintah daerah hendaknya memperhatikan perawatan layanan publik tersebut agar lebih terjaga dan tidak mengganggu kenyamanan penggunaannya</p>
	<p>Jalur pedestrian pada Jalan Jendral Ahmad Yani bagian timur depan gedung benteng <i>vredenburg</i> di lengkapi dengan <i>guiding blocks</i>, kondisi ubin pemandu tersebut sudah terpasang sesuai syarat.</p>	<p>Pemerintah daerah hendaknya memperhatikan perawatan layanan publik tersebut agar lebih terjaga dan tidak mengganggu kenyamanan penggunaannya</p>
	<p>Jalur pedestrian pada Jalan Jendral Ahmad Yani bagian barat sebrang benteng <i>vredenburg</i> di lengkapi dengan <i>guiding blocks</i> kondisi ubin pemandu tersebut sudah terpasang sesuai syarat.</p>	<p>Pemerintah daerah hendaknya memperhatikan perawatan layanan publik tersebut agar lebih terjaga dan tidak mengganggu kenyamanan penggunaannya</p>



#### 5.4. Pengembangan Transportasi Publik Ramah Difabel

Berdasarkan hasil dari analisa data-data tingkat kualitas pelayanan transportasi publik di Kota Yogyakarta secara aktual dan melalui sudut pandang penyandang difabel mengacu sub-bab 5.2, Peneliti mencoba memberikan rekomendasi langkah-langkah yang perlu dikembangkan untuk terwujudnya harapan penyandang difabel dan penyandang tuna netra pada transportasi publik ramah difabel di kota yogyakarta.

Berikut merupakan hal-hal yang perlu dikembangkan untuk terwujudnya transportasi public khususnya jalur pendestrian (*guiding block*) yang ramah difabel di Kota Yogyakarta, yaitu :

**Tabel 5.8. Langkah-langkah yang Perlu Dikembangkan agar layanan khusus pada jalur pendestrian (*guiding blocks*) di Kota Yogyakarta Dapat Terwujud.**

No	Langkah-langkah yang Harus Dikembangkan
1	Mengingat kemampuan difabel yang beragam, Pemerintah hendaknya menjalin kerjasama/mengikutsertakan penyandang difabel dalam perencanaan serta pelaksanaan pembangunan maupun perbaikan sarana dan prasarana aksesibilitas bagi penyandang difabel.
2	Pemerintah hendaknya menggandeng pihak swasta dalam maupun luar negeri untuk meningkatkan anggaran penyediaan sarana dan prasarana transportasi publik yang ramah difabel, seperti yang sudah dilakukan oleh pemerintah jakarta.
3	Pemerintah hendaknya mengambil langkah tegas terhadap oknum-oknum pedagang kaki lima yang berjualan pada jalur pedestrian tersebut.
4	Penambahan/Pengembangan layanan khusus pada jalur pedestrian ( <i>guiding blocks</i> ) sebagai transportasi yang ramah difabel harus meningkatkan kualitas transportasi publik yang ramah difabel.

**Tabel 5.9. Lanjutan Langkah-langkah yang Perlu Dikembangkan agar layanan khusus pada jalur pedestrian (*Guiding Blocks*) di Kota Yogyakarta Dapat Terwujud**

No	Langkah-langkah yang harus Dikembangkan						
5	Pemerintah Kota Yogyakarta bisa menerapkan layanan jalur khusus pedestrian ( <i>guiding blocks</i> ) seperti di jalan malioboro untuk memudahkan penyandang difabel dalam mengaskesnya karena masih banyak layanan jalur khusus pedestrian ( <i>guiding blocks</i> ) yang kurang lengkap.						
6	Pemerintah kota Yogyakarta dalam menciptakan layanan jalur khusus pada pedestrian ( <i>guiding block</i> ) yang ramah difabel juga mempunyai alternatif lain seperti Diberikan audio penanda berupa [SEP]pengeras suara dan rambu penanda di beberapa tempat umum dan disekitar kawasan pusat-pusat aktivitas.						
7	Penyedia layanan transportasi publik memberikan pengertian terhadap masyarakat, sehingga masyarakat dapat mengerti pentingnya layanan jalur khusus pada pedestrian ( <i>guiding block</i> ) untuk penyandang difabel sehingga jalur pedestrian tersebut di gunakan sebagaimana mestinya.						
8	Penempatan penambahan <i>guiding block</i> di harapkan menyasar ditempat-tempat dimana terdapat banyak penyandang difabel dan tuna netra, sehingga lebih memudahkan penyandang difabel dan tuna netra dalam menjangkaunya.						
9	Penambahan <i>guiding block</i> sudah diikuti dengan perluasan jaringan pelayanannya akan tetapi perbaikan sarana penunjang aksesibilitas bagi penyandang difabel masih belum maksimal. Berikut hal-hal yang perlu dikembangkan dalam pemenuhan standar kriteria aksesibiltas jalur pedestrian penyandang difabel yaitu :						
	<table border="1"> <tr> <td>Sarana</td> <td>Pengembangan Standar Kriteria Aksesibilitas Jalur Pedestrian</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Jalur Pedestrian/Trotoar</td> <td>Perlunya pemasangan ubin pemandu (<i>guiding blocks</i>) di depan pintu keluar dan masuk kantor-kantor, pusat perbelanjaan, terminal transportasi publik atau area penumpang, seperti depan <i>ramp</i> dan tangga pada <i>shelter</i> Transjogja dan di depan jalur lalu lintas kendaraan.</td> </tr> <tr> <td>Memberikan warna kuning/jingga atau warna menyolok lainnya pada ubin pemandu dengan alasan agar tuna netra yang low vision lebih dapat melihat warna atau jalur tersebut dan,</td> </tr> <tr> <td>Menegakkan aturan yang tegas serta pemberian sanksi bagi penyalahgunaan jalur pedestrian.</td> </tr> </table>	Sarana	Pengembangan Standar Kriteria Aksesibilitas Jalur Pedestrian	Jalur Pedestrian/Trotoar	Perlunya pemasangan ubin pemandu ( <i>guiding blocks</i> ) di depan pintu keluar dan masuk kantor-kantor, pusat perbelanjaan, terminal transportasi publik atau area penumpang, seperti depan <i>ramp</i> dan tangga pada <i>shelter</i> Transjogja dan di depan jalur lalu lintas kendaraan.	Memberikan warna kuning/jingga atau warna menyolok lainnya pada ubin pemandu dengan alasan agar tuna netra yang low vision lebih dapat melihat warna atau jalur tersebut dan,	Menegakkan aturan yang tegas serta pemberian sanksi bagi penyalahgunaan jalur pedestrian.
Sarana	Pengembangan Standar Kriteria Aksesibilitas Jalur Pedestrian						
Jalur Pedestrian/Trotoar	Perlunya pemasangan ubin pemandu ( <i>guiding blocks</i> ) di depan pintu keluar dan masuk kantor-kantor, pusat perbelanjaan, terminal transportasi publik atau area penumpang, seperti depan <i>ramp</i> dan tangga pada <i>shelter</i> Transjogja dan di depan jalur lalu lintas kendaraan.						
	Memberikan warna kuning/jingga atau warna menyolok lainnya pada ubin pemandu dengan alasan agar tuna netra yang low vision lebih dapat melihat warna atau jalur tersebut dan,						
	Menegakkan aturan yang tegas serta pemberian sanksi bagi penyalahgunaan jalur pedestrian.						