

BAB 6

HASIL DAN PEMBAHASAN

6.1 Connected

Setelah dilakukan pembagian pada Area Panggung Krapyak menjadi 5 segmen, ditemukan hasil bahwa kualitas *connected* pada segmen A,B, C, E buruk, dan pada segmen D kualitas *connected* adalah baik. Penilaian kualitas *connected* dilakukan berdasarkan konektivitas pejalan kaki, konflik pada jalur pejalan kaki, dan ketersediaan penyeberangan.

Pada segmen A, C dan E, tidak adanya jalur pejalan kaki menjadi faktor utama buruknya kualitas *connected* pada segmen ini. Tidak adanya jalur pejalan kaki berimbas pada konektivitas pejalan kaki dan konflik pada jalur pejalan kaki. Kemudian tidak adanya jalur penyeberangan juga menjadi faktor lain buruknya kualitas *connected* pada segmen A, C dan E. Pada segmen B kualitas *connected* adalah buruk, hal ini dikarenakan jalur pejalan kaki yang tersedia tidak terhubung pada kedua sisi bahu jalan, adanya konflik antara jalur pejalan kaki dengan parkir maupun kegiatan berjualan, dan tidak ada penyeberangan. Pada segmen D kualitas *connected* cukup baik, walaupun jalur pejalan kaki tidak terhubung pada kedua sisi bahu jalan dan tidak ada penyeberangan, tetapi pada segmen ini tidak ada ditemukan konflik antara jalur pejalan kaki dengan parkir maupun kegiatan berjualan pada kedua sisi bahu jalan.

6.2 Convenient

Penilaian parameter *convenient*, ditemukan bahwa kualitasnya buruk. Penilaian ini berdasarkan ketersediaan rambu-rambu lalu lintas, papan petunjuk, dan juga papan informasi. Kemudian jarak halte bus yang dapat dicapai dengan berjalan kaki juga menjadi salah satu pertimbangan.

Kualitas *convenient* pada Area Panggung Krapyak menjadi buruk karena rambu-rambu lalu lintas, papan petunjuk, dan papan informasi hanya dapat ditemukan di beberapa titik pada jalur pejalan kaki. Kemudian jauhnya jarak halte bis dari Area Panggung Krapyak (sehingga tidak dapat dicapai dengan berjalan kaki) juga menjadi faktor lain dari buruknya

kualitas *convenient* dari Area Panggung Krapyak.

6.3 Comfort and Safety

Setelah dilakukan pembagian pada Area Panggung Krapyak menjadi 5 segmen, ditemukan bahwa kualitas *comfort and safety* pada segmen A, B,C,D, maupun E adalah buruk. Penilaian kualitas *comfort and safety* dilakukan berdasarkan ketersediaan *street furniture*, lebar jalur pejalan kaki, kondisi material dari jalur pejalan kaki, ketersediaan *mix used*, dan keberadaan pedagang kaki lima.

Pada segmen A, C, dan E kualitas *comfort and safety* adalah buruk. Hal ini dikarenakan tidak adanya jalur pejalan kaki, tidak adanya *mix used*, dan tidak ada pedagang kaki lima pada segmen ini. Kemudian *street furniture* juga hanya ada di beberapa titik pada kedua sisi jalan. Pada segmen B kualitas *comfort and safety* adalah buruk tetapi dengan situasi dan kondisi yang berbeda dengan segmen A, C, dan E. Pada segmen B terdapat *street furniture* tetapi hanya di beberapa titik pada kedua sisi jalan, terdapat jalur pejalan kaki tetapi dengan lebar kurang dari 1m, kondisi material pada jalur pejalan kaki mengalami kerusakan pada beberapa titik, tidak adanya *mix used*, dan terdapat pedagang kaki lima pada beberapa titik yang menghambat kegiatan berjalan kaki. Kualitas *comfort and safety* pada segmen D adalah buruk. Kondisi dan situasinya pun tidak jauh berbeda dengan segmen B. Perbedaan hanya ada pada segmen B tidak ada pedagang kaki lima.

6.4 Convivial

Setelah dilakukan pembagian pada Area Panggung Krapyak menjadi 4 segmen, ditemukan bahwa kualitas *convivial* pada segmen A, B, C, dan D adalah buruk. Penilaian kualitas *convivial* dilakukan berdasarkan *spatial enclosure* dan skala manusia, kontrol kecepatan pengendara, ketersediaan ramp pada jalur pejalan kaki, dan petunjuk blok di jalur pejalan kaki.

Pada segmen A, *enclosure* yang dimiliki adalah *full enclosure* dan terasa seimbang, tidak ada control kecepatan kendaraan, tidak ada ramp pada jalur pejalan kaki, dan terdapat beberapa petunjuk blok pada titik-titik tertentu. Kondisi dan situasi yang ada pada segmen B, C, dan D tidak jauh berbeda dengan segmen A. Perbedaan hanya terletak pada

enclosure. Dimana *enclosure* pada segmen B, C, dan D adalah minimum *enclosure* yang membuat pengaruh ruang tidak begitu terasa.

6.5 Conspicuous

Penilaian parameter *conspicuous*, ditemukan bahwa kualitasnya buruk. Penilaian ini berdasarkan mode pembagian transportasi, parkir pada jalan, parkir di luar ruang jalan, dan ketersediaan lampu jalan.

Kualitas *conspicuous* pada Area Panggung Krapyak buruk karena pada area ini tidak terdapat mode pembagian jalur transportasi, adanya parkir kendaraan pada beberapa titik pada jalan dengan posisi 0° , tidak ada ruang parkir diluar ruang jalan, dan lampu jalan hanya ada pada titik-titik tertentu.



BAB 7 KESIMPULAN

Kota Yogyakarta sebagai kota pariwisata yang rutin dikunjungi oleh para wisatawan memiliki tanggung jawab penuh terhadap kualitas *walkability*. Melihat begitu tingginya angka wisatawan yang memilih tur jalan kaki dalam perencanaan wisatanya, kualitas *walkability* menjadi sangat penting bagi Kota Yogyakarta. Lokasi yang dipilih untuk melakukan penelitian kualitas *walkability* adalah Area Panggung Krapyak. Selain sebagai salah satu lokasi pariwisata, Panggung Krapyak adalah salah satu bagian dari Sumbu Filosofi Kota Yogyakarta. Sumbu Filosofi adalah salah satu bentuk dari sejarah, kebudayaan, dan peninggalan dari Raja terdahulu Kota Yogyakarta.

Penelitian Kualitas *Walkability* pada Area Panggung Krapyak dibatasi sampai pada keadaan fisik Area Panggung Krapyak. Keadaan fisik yang mempengaruhi kondisi jalur pejalan kaki. Setelah dilakukan analisis kualitas *walkability* pada Area Panggung Krapyak menggunakan variabel *connected*, *convenient*, *comfort*, *convivial*, *conspicuous* didapatkan hasil sebagai berikut :

VARIABLE	Segmen A	Segmen B	Segmen C	Segmen D	Segmen E
CONNECTED	Buruk	Buruk	Buruk	Baik	Buruk
CONVENIENT	Buruk	Buruk	Buruk	Buruk	Buruk
COMFORT	Buruk	Buruk	Buruk	Buruk	Buruk
CONVIVAL	Buruk	Buruk	Buruk	Buruk	-
CONSPICUOUS	Buruk	Buruk	Buruk	Buruk	Buruk

*Tabel 26 Hasil Penelitian
(Sumber : Analisis Pribadi)*

Terdapat beberapa isu utama yang membuat kualitas *walkability* pada Area Panggung Krapyak menjadi buruk, yaitu : jalur pejalan kaki yang hanya tersedia pada beberapa titik, tidak ada penyeberangan, tidak ada lahan parkir diluar ruang jalan, dan tidak ada halte bus disekitar Area Panggung Krapyak. Isu-isu ini sangat mempengaruhi hasil dari penilaian, karena jalur pejalan kaki yang hanya ada di beberapa titik dan tidak adanya penyeberangan meyebabkan penilaian parameter dari konektivitas jalur pejalan kaki, konflik pada jalur pejalan kaki, lebar jalur pejalan kaki, kondisi material dari jalur

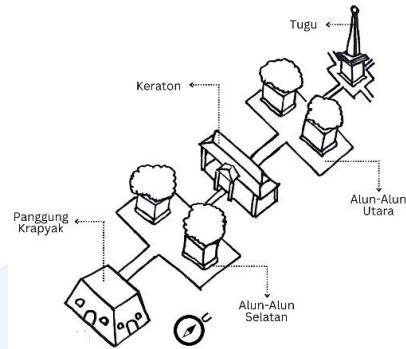
pejalan kaki, ramp pada jalur pejalan kaki, menjadi buruk. Kemudian isu tidak adanya lahan parkir diluar ruang jalan dan tidak ada halte bus yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki juga menjadi alasan lain yang membuat berjalan kaki bukan pilihan terbaik saat berada di Area Panggung Krpyak.

Isu lainnya yang mempengaruhi kualitas *walkability* dari Area Panggung Krpyak adalah ketersediaan rambu-rambu lalu lintas, papan petunjuk, papan informasi yang hanya ada di beberapa titik pada jalur pejalan kaki, sedikitnya *street furniture* yang tersedia, tidak ada mix used, terdapat kegiatan-kegiatan di jalur pejalan kaki yang mengganggu kegiatan berjalan kaki, *enclosure* yang tersedia masih minim, dan ketersediaan lampu jalan yang tidak ada di beberapa titik.

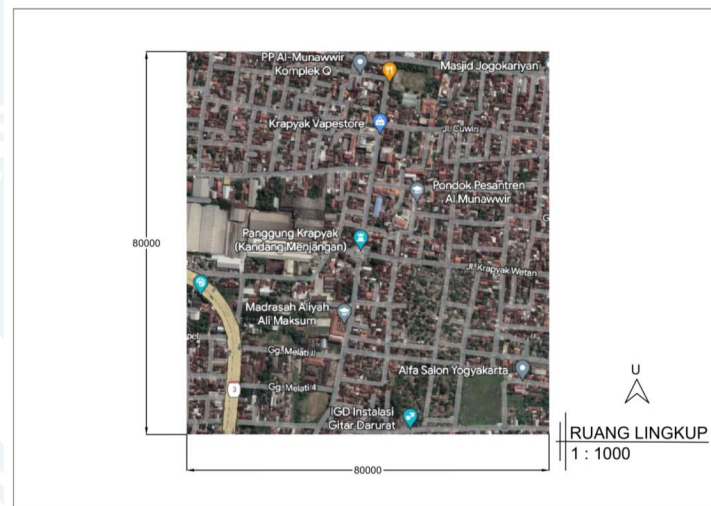
Adanya isu-isu diatas membuat hasil penilaian terhadap kualitas *walkability* pada Area Panggung Krpyak menjadi buruk. Sebagai salah satu area pariwisata, sudah seharusnya Area Panggung Krpyak memperhatikan kualitas *walkability*. Dapat dimulai dengan membuat lahan parkir diluar ruang jalan, membuat jalur pejalan kaki dengan material yang nyama & aman, dan membuat halte bus. Dengan membuat lahan parkir di luar ruang jalan, wisatawan dapat leluasa memarkirkan kendaraannya untuk melakukan tur jalan kaki diatas jalur pejalan kaki yang nyaman dan aman. Kemudian dengan adanya halte bus yang mudah dijangkau, wisatawan jadi dipermudah untuk mencapai lokasi-lokasi tujuan lainnya.

LAMPIRAN

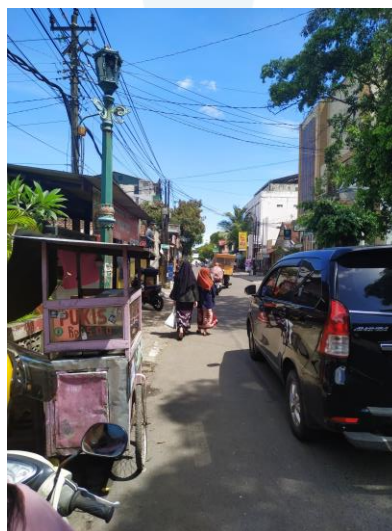
Lampiran 1



Lampiran 2



Lampiran 3

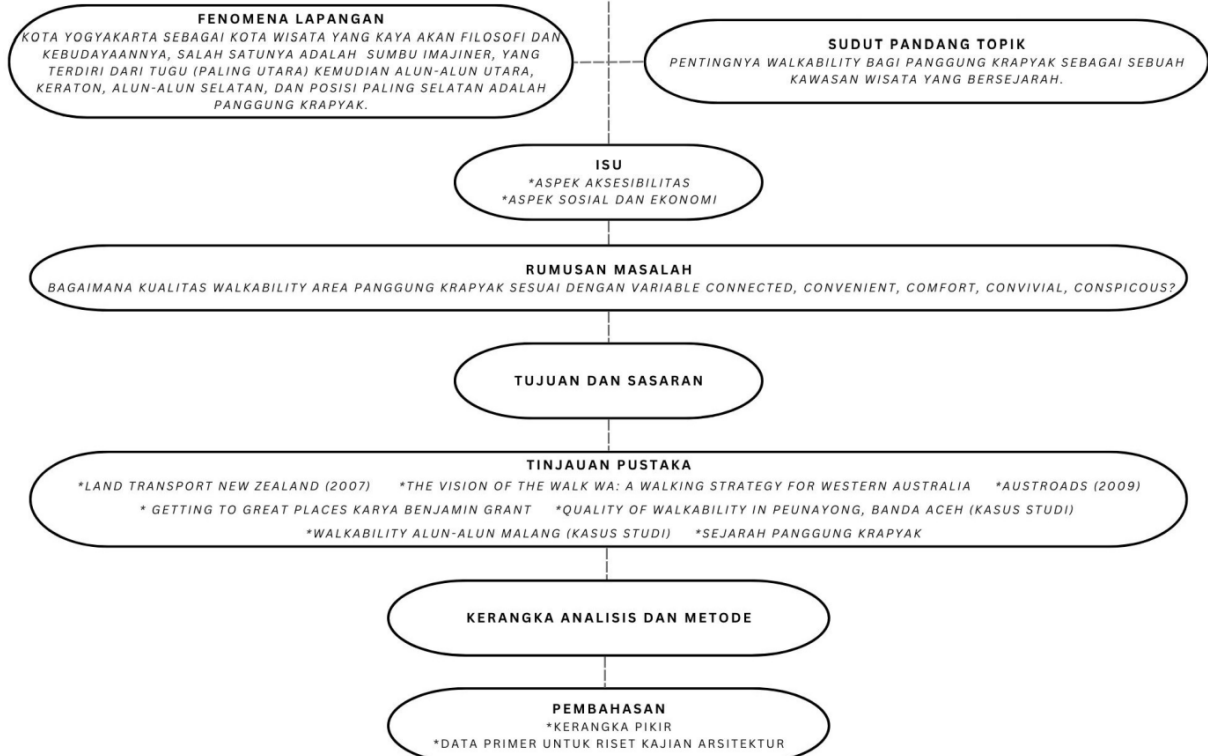


Lampiran 4

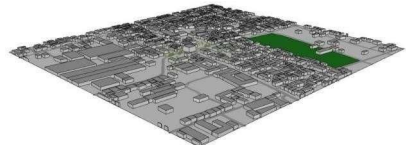


Lampiran 5

KUALITAS WALKABILITY DI PANGGUNG KRAPYAK



Lampiran 6



2021

- Terjadi gempa tahun 2006 sehingga Pangkung Krapyak kemudian direnovasi
- Ukuran blok semakin mengecil
 - Blok permukiman
 - Blok industri batik
 - Blok kampung santri



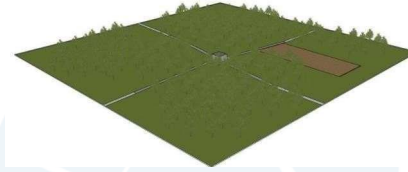
1944

- lahan hijau semakin berkurang akibat semakin banyaknya pemukiman warga disekitar pangkung krapyak.
- Hak keistimewaan DIY (HB XI) bagi rakyat untuk mendirikan tempat tinggal di sekitar area jeron beteng
- Muncul pengrajin industri batik pada tahun 1962 yang bernama Kurnia Lurik
- Muncul Pesantren Al Munawwir 1976



1911

- Sebagian besar lahan liar menjadi pemukiman warga dan terbagi-bagi menjadi 7 blok
- Empat jalan semakin bercabang seiring dengan perkembangan bangunan dan permukiman



1760

- Lahan berupa hutan liar dan terdapat makam di sebelah tenggara pangkung krapyak.
- Pangkung Krapyak berada di pertemuan 4 jalan (perempatan) namun jalan belum terdefiniskan hirarki & materialnya

Lampiran 7

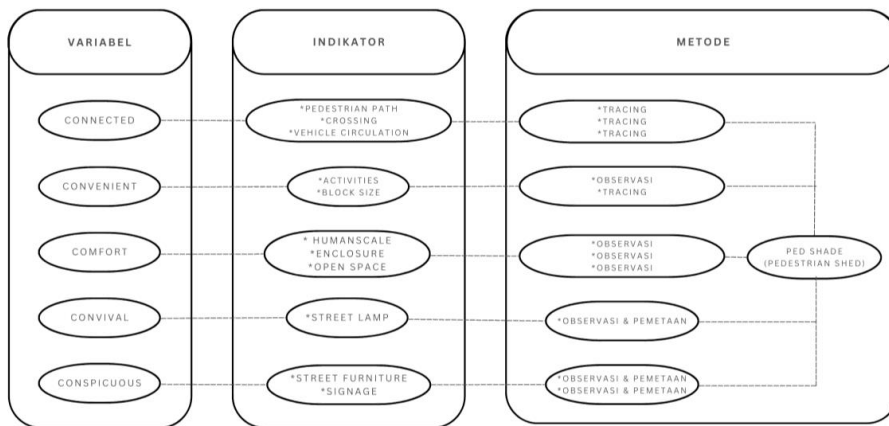
JUDUL	Analisis Bangunan Bersejarah Pangkung Krapyak Terhadap Geometri (2020)	Konservasi Kawasan Pangkung Krapyak Yogyakarta Melalui Pendekatan Urban Linkage (2020)	Studi Tata Bangunan pada Jalan Di Panjaitan dan Ali Maksud Yogyakarta	Quality of Walkability in Peunayong, Banda Aceh (2021)	Penerapan Konsep Walkability di Kawasan Alun-Alun Kota Malang (2017)
LATAR BELAKANG	Aritektur memiliki kaitan yang kuat dengan geometri karena kebutuhannya akan keteraturan dan efisiensi dari konstruksi, dan hasrat untuk menciptakan struktur yang memuaskan secara estetika. Bentuk-bentuk geometri akan diolah menjadi karya-karya yang indah, pintu dan jendela memperlihatkan karakter bentuk-bentuk geometri.	Pangkung Krapyak yang dibangun pada masa pemerintahan Sultan Hamengku Buwana I pada tahun 1785, sampai saat ini masih tegak berdiri, tidak banyak kerusakan berarti pada bangunan ini. Namun sebagaimana umumnya kerusakan bangunan bersejarah faktor utama adalah karena faktor alam dan minimnya pemeliharaan bangunan.	Koridor jalan Di Panjaitan dan jalan Ali Maksud hingga Pangkung Krapyak berkembang cukup pesat khususnya pada sektor ekonomi. Secara fisik terlihat dengan jelas perubahan tampilan dan fungsi bangunan yang semula adalah hunian rumah tinggal bertambah fungsi menjadi rumah tinggal dan rumah usaha. Selain itu ditemui pula penggunaan badan jalan untuk parkir kendaraan.	Peunayong merupakan pusat perdagangan dan jasa serta cagar budaya daerah. Sebagai kawasan pusat perdagangan dan jasa, kegiatan yang terjadi di Peunayong sangat beragam dengan intensitas yang tinggi. Padatnya aktivitas di Peunayong menyebabkan tingginya kendaraan aksesibilitas yang menyebabkan kemacetan di kawasan, parkir di lokasi, yang mempersempit ruang gerak pejalan kaki dan kendaraan.	Alun-alun pada Jalan Merdeka sebagai kasus pada penelitian ini merupakan salah satu kawasan perdagangan dan ruang terbuka publik di Kota Malang. Tingginya tarikan pergerakan di Jalan Merdeka disebabkan oleh beragamnya aktivitas guna lahan yang ada. Pada sistem pergerakan transportasi, pola pergerakan pejalan kaki juga dapat menjadi tarikan pergerakan, sehingga hal tersebut sangat penting untuk diperhatikan
METODE RISET	DESKRIPTIF	KONSERVASI	PENELITIAN	DESKRIPTIF	accidental sampling
TEKNIK PENGUMPULAN DATA	wawancara dan dokumentasi secara langsung	Observasi secara langsung	Observasi secara langsung	Observasi secara langsung	Observasi secara langsung
PENDEKATAN	KUALITATIF	KUALITATIF	KUALITATIF	KUALITATIF	KUANTITATIF
OBJEK PENELITIAN	Pangkung Krapyak	Pangkung Krapyak	Koridor jalan Di Panjaitan dan jalan Ali Maksud hingga Pangkung Krapyak.	Jalan yang membentuk Peunayong yaitu Jl. Jend. Ahmad Yani, Jl. Kartini, Jl. WR Supratman, Jl. TWK Daudsyah, Jl. Khairil Amwar, Jl. Sri Ratu Safatuddin, dan Jl. T.Panglima Polem	Jalan Merdeka Utara, Merdeka Barat, Merdeka Timur dan Merdeka selatan.
PARAMETER	Geometri	Urban Linkage	Tata Bangunan	Walkability	Walkability
VARIABEL	Sejarah Pangkung Krapyak, Analisis Bangunan, Pendekatan Geometri	Pangkung Krapyak, konservasi kawasan, kontinuitas linkage	identifikasi, Evaluasi, Perbandingan, Tata Bangunan, Ekspresi	Connected, Convenient, Comfort and Safety, Convivial, Conspicuous.	Fasilitas pejalan kaki, permasalahan pejalan kaki, penyeberangan, pemeliharaan, ukuran jalur pejalan kaki, buffer, aksesibilitas, estetika, peneduh
HASIL PENELITIAN	Pangkung Krapyak merupakan sebuah benteng yang berada di Kampung Krapyak. Pangkung Krapyak pada awalnya dimaksudkan sebagai tempat pangung tempat sultan dan keluarganya beristirahat dan mengawasi anggota keluarganya berburu rusa, merupakan bangunan yang terdiri dari dua lantai, terbagi dalam 9 segmen dan mempunyai pintu ke 4 arah mata angin.	Kontinuitas linkage dicapai melalui upaya presevasi/konservasi titik-titik simpul yang menghubungkan antara Alun-Alun Selatan ke arah Krapyak, dalam hal ini titik-titik simpul itu adalah Gapura (Plengkung) Gading dan Toko Batik diujung Jalan Tirtodipuran, titik-titik simpul tersebut akan dihubungkan dengan jalur pedestrian (path) untuk membuka dan menghubungkan Kraton ke arah Krapyak.	Berdasarkan aturan mengenai pemanfaatan lahan pada kawasan Pangkung Krapyak, setiap bangunan yang terbangun sudah memenuhi arahan tersebut, yakni pemanfaatan ruang untuk perdagangan dan jasa. Namun dampak yang ditimbulkan dan pemanfaatan ruang ini adalah, masyarakat melakukan pemanfaatan secara bebas dengan memanfaatkan ruang publik sebagai area perluasan perdagangan.	Peunayong tidak bisa dikatakan sebagai area walkable karena ada beberapa aspek standar walkability yang belum terpenuhi. Dari segi pedestrian connected, kawasan Peunayong masih belum terhubung antara satu tempat dengan tempat lainnya. Kemudian tidak adanya pohon rindang dan sempitnya pedestrian juga membuat pejalan kaki tidak nyaman.	1. Mayoritas kinerja jalur pejalan kaki di Jalan Merdeka pada saat weekday dan weekend berbeda 2. Tingkat walkability di Jalan Merdeka adalah cukup walkable 3. Penataan jalur pejalan kaki dilakukan berdasarkan hasil IPA terhadap kinerja jalur pejalan kaki dan indikator-indikator walkability. Hasilnya menunjukkan bahwa setiap ruas jalan memiliki prioritas perbaikan yang berbeda-beda.

Lampiran 8



Lampiran 9

KUALITAS WALKABILITY DI PANGGUNG KRAPYAK

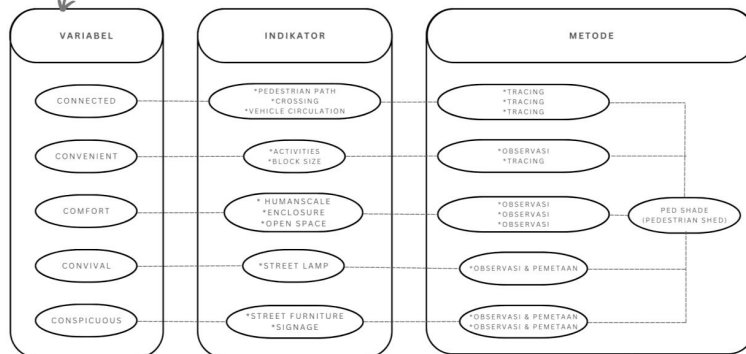


Lampiran 10

ISU KAWASAN PANGGUNG KRAPYAK (WALKABILITY)

PUSTAKA YANG DIGUNAKAN

- HAL-HAL YANG HARUS DIPERHATIKAN UNTUK MENCiptAKAN WALKABLE (THE VISION OF THE WALK WA: A WALKING STRATEGY FOR WESTERN AUSTRALIA)
- ELEMEN YANG HARUS DIPERTIMBANGKAN UNTUK MENCiptAKAN WALKABLE (AUSTRROADS, 2009)
- 7 KOMPONEN DESAIN WALKABILITY (BENJAMIN GRANT)



KUALITAS WALKABILITY PANGGUNG KRAPYAK

Lampiran 11

VARIABLE	PARAMETER	SANGAT RENDAH (0)	RENDAH (1)	CUKUP BAIK (2)	SANGAT BAIK (3)
CONNECTED	Konektivitas jalur pejalan kaki	Tidak ada jalur pejalan kaki	Jalur pejalan kaki tidak terhubung pada kedua sisi bahu jalan	Jalur pejalan kaki terhubung pada satu sisi bahu jalan	Jalur pejalan kaki terhubung pada kedua sisi bahu jalan
	Konflik pada jalur pejalan kaki	Tidak ada jalur pejalan kaki	Jalur pejalan kaki memiliki konflik dengan parkir atau kegiatan perdagangan di kedua sisi jalan	Jalur pejalan kaki memiliki konflik dengan parkir atau kegiatan perdagangan di satu sisi jalan	Jalur pejalan kaki tidak memiliki konflik dengan parkir atau kegiatan perdagangan di kedua sisi jalan
	Ketersediaan penyeberangan	Tidak ada penyeberangan	Ada penyeberangan, tetapi tidak ada rambu-rambu, dan batas yang tidak pasti	Ada penyeberangan dan batas yang jelas, tetapi tidak ada rambu-rambu	Ada penyeberangan, ada rambu-rambu, dan batas yang jelas
CONVENIENT	Ketersediaan rambu-rambu lalu lintas, papan petunjuk, dan papan informasi	Tidak ada rambu-rambu lalu lintas, papan petunjuk, dan papan informasi	Ada rambu-rambu lalu lintas, papan petunjuk, dan papan informasi di salah satu titik pada jalur pejalan kaki	Ada rambu-rambu lalu lintas, papan petunjuk, dan papan informasi di satu sisi jalur pejalan kaki	Ada rambu-rambu lalu lintas, papan petunjuk, dan papan informasi di kedua sisi jalur pejalan kaki
	Jarak transit (halte bus), ke tempat tujuan yang bisa dicapai dengan berjalan kaki	Jarak halte bus ke tempat tujuan > 1 km	Jarak halte bus ke tempat tujuan 400 m - 500 m	Jarak halte bus ke tempat tujuan 200 m - 300 m	Jarak halte bus ke tempat tujuan < 150 m
COMFORT AND SAFETY	Adanya street furniture (tempat duduk, tempat sampah, tempat cuci tangan, dll)	Tidak ada street furniture (tempat duduk, tempat sampah, tempat cuci tangan, dll)	Adanya street furniture (tempat duduk, tempat sampah, tempat cuci tangan, dll) di salah satu titik pada kedua sisi jalan	Adanya street furniture (tempat duduk, tempat sampah, tempat cuci tangan, dll) di salah satu sisi jalan	Adanya street furniture (tempat duduk, tempat sampah, tempat cuci tangan, dll) di kedua sisi jalan
	Lebar jalur pejalan kaki	Tidak ada jalur pejalan kaki	Lebar jalur pejalan kaki < 1 m	Lebar jalur pejalan kaki < 1,2 m	Lebar jalur pejalan kaki > 1,5 m
	Kondisi material dari jalur pejalan kaki	Tidak ada jalur pejalan kaki	Kondisi material buruk, rusak, dan berlubang di salah satu titik pada jalur pejalan kaki	Kondisi material adalah baik, tidak rusak, dan tidak berlubang di salah satu sisi pada jalur pejalan kaki	Kondisi material adalah baik, tidak rusak, dan tidak berlubang di kedua sisi pada jalur pejalan kaki
	Mix used	Tidak adanya mix used	Adanya bangunan mix used di salah satu titik pada jalan	Adanya bangunan mix used di salah satu sisi jalan	Adanya bangunan mix used di kedua sisi jalan
	Pedagang kaki lima	Tidak ada pedagang kaki lima	Adanya pedagang kaki lima di salah satu titik di jalan yang menghambat kegiatan berjalan kaki	Adanya pedagang kaki lima di salah satu sisi jalan yang tidak menghambat kegiatan berjalan kaki	Adanya pedagang kaki lima di kedua sisi jalan yang tidak menghambat kegiatan berjalan kaki
CONVIVAL	Spatial enclosure and skala manusia	Kehilangan enclosure sehingga pengaruh ruang tidak terasa	Terdapat minimum enclosure sehingga pengaruh ruang mulai terasa	Full enclosure dan terasa seimbang	Batas terakhir enclosure sehingga pengaruh ruang sangat terasa
	Kontrol kecepatan pengendara	Tidak ada kontrol kecepatan	Pada jalan sempit, terdapat rambu batas kecepatan kendaraan	Adanya polisi tidur, rambu batas kecepatan, dan jalan sempit	Adanya jembatan penyeberangan, polisi tidur, rambu batas kecepatan, dan jalan sempit
	Ramp pada jalur pejalan kaki	Tidak ada ramp	Terdapat ramp di salah satu titik pada jalan	Terdapat ramp pada salah satu sisi jalan	Terdapat ramp pada kedua sisi jalan
	Petunjuk blok di jalur pejalan kaki	Tidak ada petunjuk blok di jalur pejalan kaki	Terdapat petunjuk blok di salah satu titik pada jalan	Terdapat petunjuk blok di salah satu sisi jalan	Terdapat petunjuk blok di kedua sisi jalan
CONSPICUOUS	Mode pembagian transportasi	Tidak ada mode pembagian transportasi	Adanya pembagian antara arus kendaraan pribadi dan parkir	Adanya pembagian antara pedestrian, arus kendaraan pribadi, dan parkir	Adanya pembagian antara angkutan umum, sepeda, pedestrian, arus kendaraan pribadi, dan parkir
	Parkir pada jalan	Terdapat parkir kendaraan pada kedua sisi jalan dengan posisi 45	Terdapat parkir kendaraan pada salah satu sisi jalan dengan posisi 45°	Terdapat parkir kendaraan pada salah satu sisi jalan dengan posisi 0°	Terdapat parkir kendaraan pada beberapa titik pada jalan dengan posisi 0°
	Parkir di luar ruang jalan (lahan kosong, area parkir, bangunan bawah tanah, & gedung parkir)	Tidak ada parkir disepanjang jalan	Parkir berada pada lahan di belakang bangunan	Terdapat ruang parkir diluar area jalan, berupa lahan kosong yang digunakan untuk parkir ataupun gedung parkir	Terdapat ruang parkir diluar area jalan, berupa lahan kosong yang digunakan untuk parkir, basement, ataupun gedung parkir
	Lampu jalan	Tidak ada lampu jalan	Terdapat lampu jalan pada titik-titik tertentu	Terdapat lampu jalan pada salah satu sisi jalan	Terdapat lampu jalan pada kedua sisi jalan

Lampiran 12

VARIABLE	Segmen A	Segmen B	Segmen C	Segmen D	Segmen E
CONNECTED	Buruk	Buruk	Buruk	Baik	Buruk
CONVENIENT	Buruk	Buruk	Buruk	Buruk	Buruk
COMFORT	Buruk	Buruk	Buruk	Buruk	Buruk
CONVIVAL	Buruk	Buruk	Buruk	Buruk	-
CONSPICUOUS	Buruk	Buruk	Buruk	Buruk	Buruk

DAFTAR PUSTAKA

Walk WA. (2007). A Walking Strategy for Western Australia 2007 – 2020. Department of Sport and Recreation, Government of Western Australia.

Austroroads (2009)

Grant Benjamin (2013). Getting to Great Places. Spur Report

Adil Mushaithir Darmawan., & Dwita Hadi Rahmi. Quality of Walkability in Peunayong, Banda Aceh. International Journal of Multidisciplinary Research and Publications.

Imma Widyawati Agustin. (2017). PENERAPAN KONSEP WALKABILITY DI KAWASAN ALUN-ALUN KOTA MALANG. Department of Urban and Regional Planning, Brawijaya University.

<https://journal.ugm.ac.id/v3/BEST/article/view/2039>

<https://kebudayaan.kemdikbud.go.id/bpcbyogyakarta/sumbu-filosofis-kotayogyakarta>

Widyaningsih, E., Septena, V. A., & Pamungkas, M. D. (2020). Analisis Bangunan Bersejarah Panggung Krpyak Terhadap Geometri. *Union : Jurnal Ilmiah Pendidikan Matematika*

L. Edhi Prasetya. (2020). Konservasi Kawasan Panggung Krpyak Yogyakarta Melalui Pendekatan Urban Linkage. Universitas Pancasila

Onie Dian Sanitha. (2014). Studi Tata Bangunan pada Jalan DI.Panjaitan dan Ali Maksum Yogyakarta. Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Nursita, E. D. (2020). Penentuan Jarak Antar Tiang Penerangan Jalan Umum Untuk Jalan Lurus Dan Jalan Melengkung Pada Jalan Tol Ruas Lingkar Luar Jakarta W2 Utara Seksi I. *ENERGI & KELISTRIKAN*, 12(2), 121–130

Ombretta Romice, Sergio Porta, Alessandra Feliciotti. (2020). Masterplanning For Change. Riba Publishing

Groat Linda, Wang David.(2002). Architectural Research Method