

Kajian Kelayakan Nilai Inklusivitas Pada Pedestrian Sudirman Kota Palembang

Monaliza Agustina¹⁾, Endy Agustian²⁾, Arya Fanza³⁾, Kharisma Wahyu Ilahi⁴⁾

^{1),4)} Arsitektur, Universitas Indo Global Mandiri

^{2),3)} Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Indo Global Mandiri

Jl. Jend. Sudirman No.Km.4 No. 62, 20 Ilir D. IV, Kec. Ilir Tim. I, Kota Palembang, Sumatera Selatan 30129

Email : monaliza@uigm.ac.id, endyagustian@uigm.ac.id

ABSTRACT

Palembang City has a pedestrian or pedestrian path which is located in the middle of the city and is one of the main urban routes in Palembang City, namely the pedestrian path which is in the area of Jalan Jendral Sudirman. This pedestrian has undergone repairs and additional facilities and special facilities for disabilities. However, the Sudirman pedestrian is considered not yet to fill the pedestrian inclusiveness rules, so further studies are needed on the feasibility of the inclusivity value on the Sudirman pedestrian in Palembang City by looking at the existing problems according to the pedestrian inclusivity value variables, that is accessibility, comfort, and safety. Methods of data collection obtained through secondary data and primary data based on observations. Obtained that the Sudirman Pedestrian is considered not yet inclusive because there is still much that needs to be fixed in terms of accessibility, comfort and safety. In terms of accessibility, it was found that pedestrians have not provided facilities for the needs of persons with disabilities and it is difficult for wheelchair users to access it. In terms of convenience, it is considered uncomfortable for persons with disabilities who use public transportation (transmusi) because it is not disabled friendly and has not been connected between bus stops and pedestrians, while for security there is still a lack of lighting at night for pedestrians which can lead to criminal acts.

Keywords : *inclusivity, pedestrian, pedestrian sudirman*

ABSTRAK

Kota Palembang terdapat jalur pejalan kaki atau pedestrian yang terletak di tengah kota dan merupakan salah satu jalur utama perkotaan di Kota Palembang yaitu pedestrian yang berada pada kawasan Jalan Jendral Sudirman. Pedestrian ini telah mengalami perbaikan dan penambahan sarana serta fasilitas khusus untuk disabilitas. Namun, pedestrian Sudirman dianggap belum memenuhi kaidah inklusivitas pedestrian sehingga dibutuhkan kajian lebih lanjut tentang kelayakan nilai inklusivitas pada pedestrian Sudirman Kota Palembang dengan melihat permasalahan yang ada sesuai dengan variabel nilai inklusivitas pedestrian yaitu aksesibilitas, kenyamanan, dan keamanan. Metode pengumpulan data didapatkan melalui data sekunder dan data primer berdasarkan hasil observasi. Didapatkan bahwa Pedestrian Sudirman dinilai belum inklusif karena masih banyak yang perlu dibenahi dari aksesibilitas, kenyamanan dan keamanan. Pada aksesibilitas didapatkan bahwa pedestrian belum menyediakan fasilitas untuk kebutuhan penyandang disabilitas dan sukar untuk diakses pengguna kursi rod. Dari kenyamanan dianggap belum nyaman untuk penyandang disabilitas yang menggunakan kendaraan umum (transmusi) karena tidak ramah difabel dan belum terkoneksi antara halte dengan pedestrian, sedangkan untuk keamanan masih kurangnya pencahayaan di malam hari pada pedestrian yang bisa menyebabkan terjadinya tindak kriminal.

Kata Kunci : *inklusivitas, pedestrian, pedestrian sudirman*

1. Pendahuluan

Kebutuhan akan infrastruktur fisik sangat esensial untuk menunjang kemudahan aksesibilitas kegiatan dan perkembangan di perkotaan. Infrastruktur fisik itu misalnya adalah jalan. Jalur pedestrian merupakan salah satu prasarana infrastruktur fisik berupa jalan yang diperuntukan bagi aktifitas pejalan kaki (Maxim Abraham Mamuaja et al., 2018). Jalur pejalan kaki atau *pedestrian ways* merupakan elemen penting perancangan kota pada era modern sekarang terutama pada suatu ruang kota. Ruang pejalan kaki dalam konteks kota dapat berperan untuk menciptakan lingkungan yang lebih manusiawi (Mauliani et al, 2015). Pejalan kaki adalah orang yang bergerak dalam satu ruang dengan berjalan kaki. Semua orang adalah pejalan kaki, untuk menuju ke tempat lain atau sebaliknya. Pedestrian berasal dari bahasa latin, dari kata *pedestres-pedestris* yang berarti orang yang berjalan kaki (Mauliani et al, 2013).

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan dimaksudkan sebagai acuan bagi pemerintah kabupaten/kota, maupun pihak-pihak lain yang terkait dalam perencanaan, penyediaan, dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW). Jalur pedestrian merupakan sarana akses yang mempunyai kelayakan, terutama dari aspek dampak dan potensinya terhadap kawasan, sementara inklusivitas digunakan sebagai teori utama untuk menjelaskan nilai-nilai ideal yang harus dicapai dalam suatu jalur pedestrian (Wardani, 2018).

Di Kota Palembang terdapat jalur pejalan kaki atau pedestrian yang terletak di tengah kota dan merupakan salah satu jalur utama perkotaan di Kota Palembang yaitu pedestrian yang berada pada kawasan Jalan Jendral Sudirman (atau disebut dengan pedestrian Sudirman) dan pemanfaatan pedestrian jalan Jendral Sudirman merupakan peluang terbesar bagi masyarakat (Alimin, 2018). Perda Nomor 15 Tahun 2012 tentang RTRW Kota Palembang tahun 2012-2032 menyatakan bahwa kawasan pusat kota dan pusat pertokoan ditetapkan dan diarahkan di sepanjang jalan Jendral Sudirman. Pedestrian Sudirman telah dilakukan perbaikan dan revitalisasi. Pada bagian pedestrian dilakukan pelebaran, dilakukan juga penambahan sarana bagi orang-orang dengan kebutuhan khusus (disabilitas), ditambah dengan fasilitas kursi, pot tanaman, tempat sampah, lampu hias (Ditarani, 2020).

Namun, meskipun telah dilakukan perbaikan, pedestrian Sudirman dianggap masih belum memenuhi kaidah nilai inklusivitas untuk pedestrian. Sedangkan dalam teori, salah satunya adalah teori inklusivitas oleh Burton (2006) terdapat 3 variabel dalam melihat nilai inklusif jalur pedestrian yaitu *accessibility*, *comfort*, dan *safety*. Lalu, faktor-faktor yang mempengaruhi pemanfaatan ruang pasca peningkatan kualitas fisik adalah aksesibilitas, kenyamanan dan identitas, daya tarik, fungsi lahan dan aktivitas, fungsi sosial dan keamanan. (Ditarani, 2020). Hal ini selaras dengan penelitian yang

menyatakan bahwa perencanaan akan kebutuhan jalur pedestrian harus direncanakan dengan baik sesuai ketentuan dan standar aturan perencanaan jalur pedestrian dengan mempertimbangkan dan mengutamakan aspek keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki (Maxim Abraham Mamuaja et al., 2018).

Namun di Kota Palembang, bukan hanya jalur pedestrian Sudirman yang dianggap belum memenuhi kaidah inklusivitas, beberapa ruang terbuka publik di Kota Palembang juga dianggap belum memenuhi nilai inklusif terutama pada aksesibilitas. Seperti pada penelitian yang mengatakan bahwa ruang terbuka publik di kota Palembang untuk variable aksesibilitas dominan berada pada interval buruk dengan kendala aksesibilitas tertinggi berupa permasalahan pedestrian dan tidak ada jalur khusus difabel (Agustina, 2021). Sehingga dibutuhkan kajian lebih lanjut tentang kelayakan nilai inklusivitas pada pedestrian Sudirman Kota Palembang dengan melihat permasalahan yang ada sesuai dengan variabel nilai inklusivitas pada jalur pedestrian.

2. Pembahasan

Dalam penelitian ini untuk mewujudkan pedestrian kota Palembang terutama pedestrian Sudirman yang inklusif dibutuhkan observasi dan analisis pada kawasan dengan mempertimbangkan permasalahan yang ada pada lokasi dengan tujuan untuk mempengaruhi secara positif suatu wilayah, terutama perkotaan. Pembahasan penelitian ini dibagi dalam tiga kelompok yang berlandaskan pada permasalahan yang didapatkan dari hasil observasi yaitu *accessibility* (aksesibilitas), *comfort* (kenyamanan), dan *safety* (keamanan). Berikut pembahasan yang dapat menggambarkan penilaian inklusivitas pada pedestrian Sudirman Kota Palembang.



Gambar 1. Fasilitas Pedestrian Sudirman
Sumber: Observasi, 2023

2.1 Aksesibilitas

Aksesibilitas pejalan kaki ialah hak jalan seluruh masyarakat di publik. Hal yang akan dibahas adalah permasalahan termasuk akses untuk pejalan kaki difabel di persimpangan jalan, akses kursi roda ke parkir di jalan, dan berbagai kendala yang ditimbulkan oleh keterbatasan ruang. Penyandang disabilitas adalah orang yang memiliki keterbatasan fisik, mental, intelektual atau

sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dan sikap masyarakatnya dapat menemui hambatan yang menyulitkan untuk berpartisipasi penuh dan efektif berdasarkan kesamaan hak (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas).



Gambar 2. Pagar Pedestrian Sudirman
Sumber: Observasi, 2023

Dari hasil observasi yang dilakukan terdapat kesulitan untuk melewati pedestrian dikarenakan terdapat pagar pembatas dan tidak tersedianya jalur khusus untuk difabel. Dilihat dari gambar di atas kondisi jalan Pedestrian yang tidak sepenuhnya baik terdapat juga kerusakan di area pedestrian seperti lobang pada jalan yang akan menghambat perjalanan terutama untuk para penyandang disabilitas atau difabel.

Area pedestrian tidak memiliki jalan untuk masuk bagi penyandang disabilitas terutama pemakai kursi roda. Hal ini dilakukan dengan maksud agar para pengendara tidak lewat dan menobos masuk ke area pedestrian karena tempat tersebut digunakan hanya untuk para pejalan kaki namun hal tersebut menimbulkan permasalahan baru untuk penyandang disabilitas.

2.2 Kenyamanan

Kenyamanan masyarakat menjadi salah satu prioritas terbangunnya pedestrian yang inklusif. Dalam observasi didapatkan bahwa kenyamanan masyarakat di Pedestrian Sudirman masih dalam kondisi yang cukup baik, namun juga memiliki beberapa permasalahan berdasarkan dengan kondisi lapangan.

2.2.1 Kendaraan Bermotor

Satu penyediaan prasarana bagi pejalan kaki faktor kenyamanannya masih kurang disebabkan adanya pengguna kendaraan roda dua yang melintas dijalan pedestrian sehingga mengganggu kenyamanan bagi para pejalan kaki sekitar. Faktor penyebabnya diakibatkan oleh kemacetan transportasi roda dua maupun empat diarea jalur lalu lintas yang menyebabkan masyarakat pengendara roda dua terpaksa menggunakan jalur pejalan kaki dalam unsur menghindari kemacetan jalan. Hal ini merupakan permasalahan yang perlu diatasi lebih lanjut untuk penyempurnaan fasilitas pedestrian, pemantauan terhadap fasilitas tersedia, dan larangan bagi pengendara membawa motor untuk melintas di pedestrian.

2.2.2 Ketersediaan Lahan Parkir

Faktor lain yang bisa mengakibatkan kurangnya kenyamanan disebabkan oleh penyediaan lahan parkir sembarang di area pejalan kaki. Faktor ini disebabkan karena jarak antara sirkulasi parkir khusus kendaraan roda dua yang cukup jauh dari lokasi yang dituju masyarakat atau tempat kegiatan masyarakat. Sirkulasi Parkir merupakan lahan penyediaan bagi kendaraan pribadi masyarakat. Melonjaknya penggunaan transportasi pribadi mengakibatkan beberapa permasalahan sehingga perlu melibatkan penggunaan lahan untuk dibangun.



Gambar 3. Parkir Liar di Pedestrian Sudirman
Sumber: Observasi, 2023

Dari hasil observasi dapat dilihat penggunaan kendaraan yang cukup padat menjadi efek kawasan pedestrian Sudirman kurang nyaman untuk dilintasi. Kemacetan yang ditimbulkan beberapa kendaraan dan kurangnya ketersediaan lahan parkir menjadi pengaruh kenyamanan masyarakat karena masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi memarkirkan kendaraannya disamping jalan, maupun diatas jalur pejalan kaki sehingga membuat pejalan kaki sulit dan kurang nyaman, terutama penyandang disabilitas yang membutuhkan *space* lebih untuk mengakses pedestrian tersebut.

2.2.3 Penyediaan Tempat Sampah

Berdasarkan hasil observasi lapangan terdapat sebanyak 41 titik lokasi tempat pembuangan sampah yang sudah disediakan. Namun permasalahan yang terjadi yaitu penyediaan tempat yang kurang sempurna, pemberdayaan masyarakat terhadap tempat sampah dalam membedakan sampah organik maupun non-organik yang masih kurang teredukasi, dan beberapa masyarakat masih membuang sampah sembarangan di area tanaman, jalan maupun fasilitas yang tersedia.

Walaupun demikian dinas kebersihan berperan untuk membantu dalam merawat kawasan maupun lingkungan sekitar setiap harinya. Antisipasi ini dapat mendukung perlindungan terhadap lingkungan kawasan yang kotor diakibatkan oleh sampah. Akan tetapi, masih terdapat masyarakat yang kurang bertanggung jawab seperti menghilangkan tempat penyediaan sampah, dan kurang sadarnya masyarakat dalam mengenal kebersihan lingkungan kawasan. Hal tersebut mengganggu nilai kenyamanan pada pedestrian Sudirman, bukan hanya

penyandang disabilitas namun juga masyarakat umum yang melintas.

2.2.4 Fasilitas Halte



Gambar 5. Halte Pedestrian Sudirman
Sumber: Observasi, 2023

Berdasarkan hasil observasi diketahui bahwa terdapat 7 titik fasilitas halte yang tersedia di lokasi Jl Sudirman. Penggunaan halte bus masih banyak digunakan oleh masyarakat lokal, namun bila dinilai dari kondisi fisik keadaan halte cukup memprihatinkan dikarenakan fasilitas yang sudah disediakan masih sering dipergunakan oleh masyarakat sebagai tempat parkir serta masih ada beberapa pihak yang kurang bertanggung jawab dalam merusak fasilitas halte yang telah disediakan.

Dalam hal ini sikap masyarakat masih belum sigap dalam menghadapi permasalahan tersebut. Selain itu, halte bus yang tersedia belum ramah terhadap penyandang disabilitas karena tidak memiliki ramp dan belum terkoneksi langsung ke pedestrian Sudirman. Hal ini menyebabkan penyandang disabilitas tidak bisa mengakses pedestrian dengan mandiri dan nyaman.

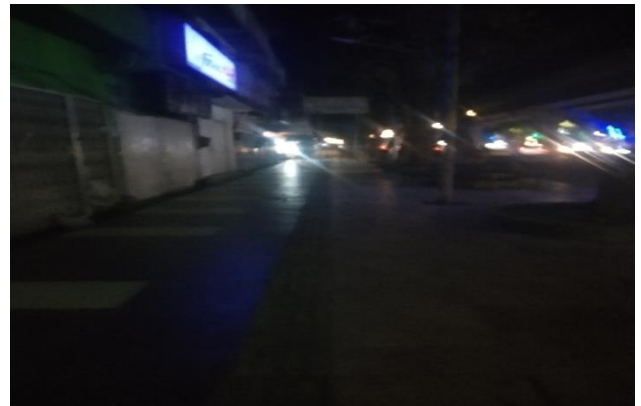
2.3 Keamanan

Keamanan pada pedestrian dinilai dari sistem penerangan dan tingkat kriminalitas yang berada pada kawasan pedestrian tersebut. Bila untuk masyarakat umum dinilai belum aman, terlebih lagi dinilai tidak aman untuk penyandang disabilitas yang membutuhkan kebutuhan khusus.

2.3.1 Sistem Penerangan

Sistem penerangan jalan menjadi bagian dalam kenyamanan masyarakat yang terbantu dengan adanya penerangan jalan. Berdasarkan kondisi eksisting penerangan jalan di Pedestrian Sudirman masih kurang memenuhi hal ini disebabkan pemadaman lampu jalan khusus lalu lintas yang mengakibatkan kesulitan bagi pengendara yang melintas di area jalur jalan, begitu juga

dengan sistem penerangan jalan pada area pedestrian yang kurang pada malam hari dan sangat berbahaya. Jika dibiarkan dapat menimbulkan dampak buruk dan kesulitan dalam mengakses pedestrian terlebih lagi bagi penyandang disabilitas dengan klasifikasi *low vision*.

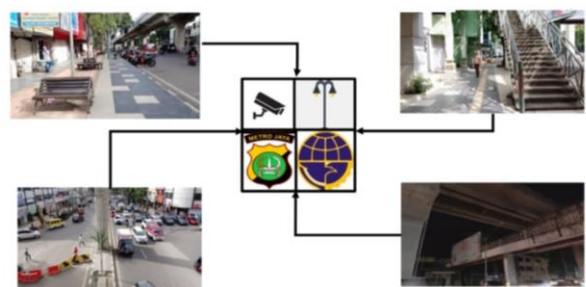


Gambar 4. Penerangan Buruk pada Pedestrian Sudirman
Sumber: Observasi, 2023

2.3.2 Tingkat Kriminalitas

Tingkat Kriminalitas menjadi salah satu kurangnya kenyamanan bagi masyarakat hal ini disebabkan oleh aktivitas masyarakat kurang bertanggung jawab dan merusak kenyamanan masyarakat. Berdasarkan hasil observasi lapangan, selain tingkat kriminalitas terdapat faktor lainnya yaitu adanya kegiatan balap liar yang dilakukan di area jalur jaringan jalan pedestrian, dan hal faktor ini menyebabkan kurangnya tingkat keamanan pada lokasi pedestrian.

2.4 Strategi Perencanaan Pedestrian Inklusif di Jalan Jenderal Sudirman Kota Palembang



Gambar 6. Strategi Perencanaan Pedestrian Sudirman
Sumber: Penulis, 2023

Berdasarkan kondisi lapangan, telah diidentifikasi elemen-elemen yang dapat mendukung pengembangan dan perencanaan menuju pedestrian yang inklusif pada Kawasan Pedestrian Sudirman di Kota Palembang. Elemen-elemen tersebut secara tidak langsung memberikan gambaran umum mengenai lokasi strategi pengembangan dan sebagai acuan untuk mengetahui potensi dan masalah di kawasan. Atas dasar itu, maka dapat diketahui faktor dari dalam (internal) yang diturunkan dari potensi dan masalah di lokasi perencanaan, sekaligus faktor dari luar (eksternal) sebagai cara mengetahui peluang dan ancaman dari lokasi

perencanaan pembangunan. Maka dengan menggunakan analisis SWOT dapat diketahui kekuatan, peluang, kelemahan dan ancaman pada lokasi Pedestrian Sudirman.

Tabel 1. SWOT Pedestrian Sudirman

<i>Strengths</i>	<i>Weakness</i>
<ul style="list-style-type: none"> Lokasi yang terletak di pusat kota dan memiliki infrastruktur yang memadai (S1) Alur Pedestrian yang cukup luas (S2) 	<ul style="list-style-type: none"> Kurangnya sistem penerangan khusus pejalan kaki dan jalan raya (W1) Kondisi Lingkungan kurang bersih (W2) Kurangnya kepedulian masyarakat terhadap Kawasan (W3) Adanya aksi kriminalitas seperti koboy jalan, balap liar, dan pencopetan (W4) Rawan terjadinya Kemacetan lalu lintas (W5) Kurang tersedianya lahan parkir dan Kendaraan yang parkir sembarang di area fasilitas pejalan kaki dan fasilitas halte khusus transportasi umum yang ramah difabel (W6)
<i>Opportunities</i>	<i>Threats</i>
<ul style="list-style-type: none"> Memiliki peluang dalam menjadikan Kawasan sebagai rekreasi (O1) Menjadi tempat kegiatan ekonomi dan pertumbuhan ekonomi (O2) 	<ul style="list-style-type: none"> Tindakan merusak penyediaan infrastruktur yang sudah dibangun (T1) Penumpukan lahan parkir kendaraan (T2) Kurang tersedianya jalur penyandang disabilitas (T3)

2.4.1 Strategi Strengths – Opportunities (SO)

- Strategi pertama (S1-O1)** adalah Pengembangan Kawasan Pedestrian dengan memberikan suatu kenyamanan masyarakat sekitar dengan tersedianya beberapa infrastruktur yang memadai dan menjadikan kawasan ini sebagai lokasi yang sesuai untuk rekreasi dan kegiatan publik terbuka untuk umum dan semua golongan masyarakat termasuk penyandang disabilitas.
- Strategi kedua (S2-O2)** adalah pejalan kaki atau pedestrian menjadi fasilitas utama bagi masyarakat yang ingin menikmati sensasi Kawasan *Central Bussines District* karena berada di tengah kota dan merupakan kawasan kegiatan dan pertumbuhan ekonomi.

2.4.2 Strategi Strengths-Threats (ST)

- Strategi pertama (S1-T1)** adalah Merumuskan Strategi dalam mengantisipasi tindak kriminalitas yang sering terjadi pada pedestrian dengan menggunakan system pemantauan seperti ATCS yang tersebar dan terpantau masyarakat. Tindakan kriminalitas juga

sering terjadi mulai dalam kondisi siang maupun malam aksi ini dapat meresahkan masyarakat yang berdatangan dan minat ketertarikan masyarakat berkinjung di Pedestrian Sudirman sangat kurang.

- Strategi kedua (S1-T3)** yaitu memberikan jalur khusus penyandang disabilitas dan menyediakan alat bantu fasilitasbuntuk penyandang disabilitas seperti *guiding block*.

Tujuan dari strategi ini untuk memfokuskan kenyamanan masyarakat dengan menggunakan sistem patroli dengan teknologi dan informasi dalam membantu mengurangi tindak kriminalitas serta memberikan keamanan penyandang disabilitas dalam mengakses pedestrian.

2.4.3 Strategi Weakness-Opportunities (WO)

- Strategi pertama (W2, W3, W4, W5 - O1,O2)** adalah memperbaiki sistem penerangan jalan dan infrastruktur yang masih belum terawat di sekitar kawasan oedestrian sebagai acuan untuk menjadi pedestrian yang inklusif dengan adanya sistem penerangan jalan, kemacetan lalu lintas, dan kurang efisien peyediaan infrastruktur menjadi suatu perbaikan yang harus ditangani. Oleh karena itu strategi ini bertujuan untuk mengembangkan kembali infrastruktur dan sistem penerangan jalan masyarakat dengan satu fokus yaitu memberi kenyamanan masyarakat umum serta penyandang disabilitas terutama *low vision* yang bermasalah terhadap penglihatan.

- Strategi kedua (W1, W2 – O6)** yaitu menyediakan akses penyandang disabilitas dengan menyediakan ramp di Halte Bus/ Transmusi yang ada dan memberikan koneksi dari turun halte menuju pedestrian agar dapat diakses oleh penyandang disabilitas terutama yang menggunakan kursi roda.

2.4.4 Strategi Weakness-Threats (WT)

Strategi (W3, W5 - T1, T2, T3) adalah memfokuskan peningkatan dalam sistem keamanan kawasan berbasis teknologi dengan tujuan menanggulangi tindak kemacetan lalu lintas yang sedang terjadi. Serta menyediakan lahan parkir yang mudah diakses oleh masyarakat untuk menuju lokasi tujuan. Selain mudah diakses, lahan parkir juga menyediakan lahan parkir khusus penyandang disabilitas yang aksesibel yang terkoneksi dengan pedestrian Sudirman.

Tujuan strategi ini untuk menanggulangi tindakan pelanggaran aturan yang menjadi dampak bagi pengguna jalur lalu lintas dengan mengandalkan sistem informasi yang dapat memantau keadaan lalu lintas dan menyediakan ruang yang aksesibel dari kendaraan pribadi ke pedestrian untuk menuju lokasi tujuan demi keamanan dan kenyamanan bersama.

3. Kesimpulan

Pedestrian Sudirman dikategorikan belum inklusif

bila dinilai dari variable inklusivitas pedestrian yaitu aksesibilitas, kenyamanan dan keamanan. Pada variable aksesibilitas masih banyak penyandang disabilitas yang kesulitan untuk mengakses pedestrian dikarena beberapa *obstacles* yang ada pada lokasi terutama untuk pengguna kursi roda. Bila dinilai dari variable kenyamanan, masih banyak beberapa titik pedestrian yang rusak dan fasilitas halte tidak terhubung dengan pedestrian, tidak ramah difabel, masih banyak kendaraan yang naik ke pedestrian yang mengambil *space* pejalan kaki, serta keadaan di pedestrian terbilang cukup kotor. Sedangkan, dari variabel keamanan masih sangat kurang pada pencahayaan di malam hari yang menyebabkan timbulnya tingkat kriminalitas dan sangat berbahaya untuk masyarakat umum serta penyandang disabilitas.

Sehingga bisa disimpulkan bahwa Pedestrian Sudirman belum inklusif karena masih banyak yang perlu dibenahi dengan pengembangan dan perencanaan secara umum berdasarkan dari kaidah perencanaan pedestrian. Pedestrian yang belum ramah terhadap masyarakat umum tentunya akan sangat tidak ramag terhadap penyandang disabilitas yang membutuhkan kebutuhan khusus dalam mengakses pedestrian tersebut.

Daftar Pustaka

- Agustina, M. (2021). Evaluasi Kualitas Ruang Terbuka Publik Menggunakan *Good Public Space Index* Di Kota Palembang. *Jurnal Desiminasi Teknologi*, 9(2).
- Alimin. (2018). Menggali Kearifan Lokal Sumatera Selatan Melalui Pedestrian Jalan Jendral Sudirman. *Prosiding Seminar Nasional 21 Universitas PGRI Palembang*, 238 -248.
- Burton, E. (2006). *Inclusive Urban Design Streets for Life*. Architectural Press
- Ditarani, F., Wibisono, B.H. (2020). Dampak Peningkatan Kualitas Fisik Terhadap perkembangan Aktivitas Sosial-Ekonomi Di Pedestrian Sudirman Palembang. *Geodika: Jurnal Kajian Ilmu dan Pendidikan Geografi*, 4(1), 55-64.
- Mauliani, L., Purwantiasning, A.R., & Aqli, W. (2013). Kajian Jalur Pedestrian Sebagai Ruang Terbuka Pada Area Kampus. *Jurnal Arsitektur NALARs*, 12(2), 1-9.
- Mauliani, L., Purwantiasning, A.R., & Aqli, W. (2015). Menciptakan Lingkungan Yang Lebih Baik Dengan Penyediaan Jalur Pedestrian Bagi Pejalan Kaki. *Jurnal Arsitektur NALARs*, 14(1), 47-58.
- Maxim Abraham Mamujaja, D., R Rompis, S. J., & Timboeleng, J. A. (2018). Analisa Tingkat Kenyamanan Pejalan Kaki Di Kota Tomohon. *Jurnal Ilmiah Media Engineering*, 8(2), 1132–1143.
- Peraturan Daerah (PERDA) Kota Palembang Nomor 15 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Palembang Tahun 2012-2032
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2016 Tentang Penyandang Disabilitas.
- Wardani, D.E., Roychansyah, M.S. (2018). Inklusivitas Jalur Pedestrian Di Sekitar Kampus UMS. *Jurnal RUANG: Jurnal Lingkungan Binaan (SPACE: Journal of the Built Environment)*, 5(1), 6-14.