

**ANALISIS PENILAIAN FASILITAS PEDESTRIAN
DI KAWASAN PERKOTAAN
(KASUS: JALAN MALIOBORO – JALAN MARGO MULYO, YOGYAKARTA)**

Niki Anneke R. Nasution
nikianneke@yahoo.com

Dyah Widiyastuti
dwidiyastuti@ugm.ac.id

Joni Purwohandoyo
joni_4778@yahoo.com

Abstract

The variety function of Malioboro should be able to meet all importance aspect, including pedestrian as one of the important aspect. If we are looking to the high intensity of pedestrian in Malioboro, sufficient and accessible of facility should be meet the pedestrian's need. This research aims: (1) To identify the pedestrian characteristic and (2) To identify the pedestrian's need and its availability in study location. The method used is descriptive qualitative, namely analyze the pedestrian's facilities and its characteristics by described observations data, questionnaire, documentation and supported by literature and government official documents. The results showed that the pedestrian in Malioboro is dominated by non-local citizen of Yogyakarta City, most of them is college students and mainly come to shopping. Weekend is the peak visiting time in Malioboro and most visitor use motorcycles. In terms of design, pedestrian facilities on both side of Malioboro Street to Margo Mulyo Street are meet the standards, but in terms of the availability and function have not sufficient to meet the pedestrian's need.

Keywords: *pedestrian, facility, Malioboro*

Abstrak

Keberagaman fungsi Kawasan Malioboro harus dapat memperhatikan semua aspek kepentingan, termasuk kepentingan pedestrian. Tingginya intensitas pedestrian yang berkunjung ke Kawasan Malioboro harus diimbangi dengan ketersediaan fasilitas pedestrian yang memadai dan mudah diakses. Penelitian ini bertujuan: (1) Mengidentifikasi karakteristik pedestrian dan (2) Mengidentifikasi kebutuhan dan ketersediaan fasilitas pedestrian di lokasi kajian. Metode yang digunakan adalah deskriptif kualitatif, yakni menganalisis karakteristik dan fasilitas pedestrian dengan mendeskripsikan data hasil observasi, kuesioner, dokumentasi, serta didukung dengan literatur dan dokumen resmi pemerintah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ruang pedestrian di lokasi kajian didominasi oleh penduduk non lokal Kota Yogyakarta yang berstatus sebagai mahasiswa dan memiliki aktivitas utama untuk belanja. Kunjungan pedestrian mencapai puncaknya saat *weekend* dan mayoritas menggunakan sepeda motor menuju kawasan ini. Kondisi fasilitas pedestrian di kedua ruas Jalan Malioboro hingga Jalan Margo Mulyo sebagian besar memenuhi standar dari segi desainnya, namun dari segi ketersediaan dan fungsinya belum memadai sehingga belum memenuhi kebutuhan pedestrian.

Kata kunci: pedestrian, fasilitas, Malioboro

PENDAHULUAN

Kawasan Malioboro merupakan salah satu pusat pertumbuhan di Kota Yogyakarta. Sebagai jantung Kota Yogyakarta, Kawasan Malioboro menjadi pusat kegiatan pemerintahan, perdagangan, jasa, pariwisata, dan budaya. Keberadaan fungsi Kawasan Malioboro yang beragam menyebabkan peningkatan jumlah pengunjung. Pengunjung yang dimaksud dapat berasal dari dalam maupun luar kota yang menggunakan moda transportasi pribadi atau umum (bermotor atau tidak bermotor), bahkan berjalan kaki. Keberagaman fungsi Kawasan Malioboro juga harus memperhatikan semua aspek kepentingan, termasuk kepentingan pedestrian. Pedestrian dapat bermakna pejalan kaki, yaitu orang yang sedang berjalan kaki di ruang lalu lintas jalan (Permen PU No. 03/PRT/M/2014).

Pentingnya peran Kawasan Malioboro dapat ditinjau dari upaya penyediaan fasilitas bagi pedestrian. Akan tetapi, kenyataannya kini jalur pedestrian Kawasan Malioboro terlihat semakin beralih fungsi menjadi area parkir kendaraan pengunjung dan kegiatan PKL, bahkan kedua kegiatan tersebut telah mengganggu fasilitas pedestrian bagi penyandang cacat (*difabel*) (Harian Jogja, 2013). Sejak tahun 1995 jalur pedestrian di Kawasan Malioboro telah dipadati aktivitas PKL (Lulie, 1995). Selain itu, penelitian Ulfah (2003) menyebutkan bahwa kesemerawutan trotoar di Kawasan Malioboro juga telah menyebabkan gangguan ketertiban.

Kondisi-kondisi di atas membuktikan bahwa jalur pedestrian di Kawasan Malioboro semakin buruk, terutama menyebabkan gangguan saat berjalan kaki sehingga pedestrian harus turun ke badan jalan dan bersaing dengan kendaraan bermotor lainnya. Aribowo (2008) dalam penelitiannya mengemukakan bahwa fasilitas pendukung pedestrian (*vegetasi, bangku, tempat sampah, telepon umum, papan informasi, lampu, dan sign*) di Kawasan Malioboro dinilai cukup lengkap dalam kondisi kurang baik, kecuali lampu penerangan dan halte.

Guna mengembalikan kenyamanan pedestrian, terdapat rencana untuk mengarahkan Kawasan Malioboro menjadi kawasan pedestrian yang menjadi satu kesatuan dalam kebijakan revitalisasi Stasiun Tugu dan

Malioboro. Salah satunya rencana ini dapat ditempuh dengan pembatasan jumlah kendaraan yang akan berlalu-lalang di sekitar Kawasan Malioboro agar area parkir yang berada di jalur pedestrian dapat dihilangkan. Kedua jalan di Kawasan Malioboro yakni Jalan Malioboro dan Jalan Margo Mulyo termasuk target area pedestrian berdasarkan RTRW Kota Yogyakarta Tahun 2010 – 2029.

Berbagai gangguan atau hambatan pada fasilitas pedestrian menyebabkan kebutuhan pedestrian di Kawasan Malioboro belum terpenuhi atau belum dapat digunakan dengan baik. Berdasarkan gambaran di atas, penelitian ini dilakukan untuk menilai fasilitas pedestrian khususnya di jalur pedestrian Jalan Malioboro dan Jalan Margo Mulyo yang terdiri atas dua tujuan yakni (1) Mengidentifikasi karakteristik pedestrian di lokasi kajian dan (2) Mengidentifikasi kebutuhan dan ketersediaan fasilitas pedestrian di lokasi kajian.

Menurut Rubenstein (1987), karakteristik pedestrian dapat dilihat berdasarkan sarana perjalanannya yang terbagi atas:

- a) Pedestrian penuh. Tipe ini menggunakan moda jalan kaki sebagai moda utama dari tempat asal ke tempat tujuan.
- b) Pedestrian pemakai kendaraan umum. Tipe ini menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat asal ke tempat kendaraan umum, atau pada jalur perpindahan rute kendaraan umum, atau tempat pemberhentian kendaraan umum menuju tempat tujuan akhir.
- c) Pedestrian pemakai kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Tipe ini menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadi menuju tempat kendaraan umum dan dari tempat parkir kendaraan umum menuju tujuan akhir perjalanan.
- d) Pedestrian pemakai kendaraan pribadi penuh. Tipe ini menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat tujuan akhir.

Rubenstein (1978) juga menjelaskan bahwa pedestrian dapat dibedakan berdasarkan kepentingan perjalanan yang terbagi atas:

- a) Perjalanan terminal berpandangan bahwa perjalanan dilakukan antara asal dengan area transportasi, seperti tempat parkir dan halte bus.

- b) Perjalanan fungsional berpandangan bahwa perjalanan dilakukan untuk mencapai tujuan tertentu, seperti dari atau ke tempat kerja, sekolah, belanja, dan lain-lain.
- c) Perjalanan rekreasional berpandangan bahwa perjalanan dilakukan dalam rangka mengisi waktu luang, misalnya menikmati pemandangan.

Penjabaran klasifikasi pedestrian berdasarkan sarana perjalanan di atas dijelaskan bahwa akan berhubungan dengan penggunaan moda transportasi. Warpani (1990) menjelaskan lebih lanjut tentang faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi, termasuk berjalan kaki. Faktor tersebut berupa tujuan dan jarak perjalanan. Tujuan perjalanan yang dimaksudkan yaitu zona tujuan yang akan dicapai. Seseorang akan cenderung memilih moda transportasi yang tidak terlalu padat penumpang. Jarak perjalanan yang dimaksudkan adalah jarak fisik udara, jarak fisik yang diukur sepanjang lintasan yang dilalui, dan jarak yang diukur dengan waktu perjalanan seseorang. Semakin dekat jarak dari zona asal ke zona tujuan maka biasanya seseorang cenderung menggunakan moda transportasi yang sederhana, termasuk berjalan kaki. Bruton (1975) dalam Warpani (1990) beranggapan bahwa komponen lama waktu tempuh antara kedua tempat merupakan faktor yang paling berpengaruh terhadap pilihan moda transportasi.

Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman (ENCLOSURE) yang ditulis oleh Indraswara (2007) mengemukakan empat faktor utama yang mempengaruhi sejauh mana seseorang akan berjalan kaki menurut Untermann (1984). Keempat faktor tersebut adalah waktu, kenyamanan, ketersediaan kendaraan bermotor, dan pola tata guna tanah.

1) Faktor waktu

Faktor waktu memiliki keterkaitan yang erat dengan kepentingan seseorang saat berjalan kaki. Kepentingan yang ingin dicapai akan mempengaruhi cepat atau lamanya seseorang berjalan kaki. Misalnya pejalan kaki dengan kepentingan untuk berbelanja akan memerlukan waktu yang lebih singkat dibandingkan dengan pejalan kaki yang memiliki kepentingan untuk rekreasi. Pejalan kaki yang memiliki kepentingan untuk rekreasi juga akan menempuh jarak yang relatif jauh, sedangkan

pejalan kaki yang ingin berbelanja kadang menghabiskan waktu 2 jam atau lebih.

2) Faktor kenyamanan

Dua faktor yang dapat mempengaruhi kenyamanan adalah cuaca dan jenis aktivitas. Cuaca yang terlalu panas atau hujan akan mengurangi minat seseorang untuk berjalan kaki sehingga kenyamanan berjalan kaki dapat dicapai saat cuaca cerah namun tidak terlalu panas. Jenis aktivitas juga akan mempengaruhi lamanya waktu yang dihabiskan untuk berjalan kaki. Semakin nyaman suatu aktivitas maka semakin lama pula waktu yang diperlukan.

3) Faktor ketersediaan kendaraan bermotor

Ketersediaan moda transportasi yang memadai dapat mendorong seseorang untuk berjalan kaki dengan jarak yang lebih jauh, baik transportasi umum maupun pribadi. Selain itu, ketersediaan dan kemudahan mengakses moda transportasi umum, jaringan jalan yang baik, sarana parkir yang memadai, lokasi penyeberangan, dan pola penggunaan lahan campuran turut serta mempengaruhi aktivitas berjalan kaki.

4) Faktor pola tata guna tanah

Kota yang memiliki penggunaan lahan yang beragam (campuran) akan menghasilkan jarak tempuh pedestrian yang lebih panjang dibandingkan kota dengan satu penggunaan lahan saja atau kurang beragam, misalnya kota di Eropa yang memiliki penggunaan lahan yang lebih beragam dibandingkan kota di Amerika. Pedestrian dapat menempuh jarak hingga 500 m pada kawasan perbelanjaan dan membutuhkan fasilitas pedestrian (misalnya tempat duduk serta kios atau kafe makanan dan minuman ringan) untuk mendukung perjalanan dengan jarak lebih dari 500 m.

Permen PU No. 03/PRT/M/2014 menerjemahkan fasilitas pedestrian sebagai prasarana dan sarana pedestrian yang harus mampu menunjang kelancaran, kemudahan, dan kemandirian para pedestrian, termasuk pedestrian yang memiliki keterbatasan fisik, lansia, ibu hamil, maupun anak kecil. Prasarana pedestrian terbagi atas:

- (a) Jalur pedestrian (trotoar)
- (b) Penyeberangan:
 - Sebidang: *zebra cross* dan *pelican cross*
 - Tidak sebidang: jembatan penyeberangan dan terowongan

Sementara sarana pedestrian terdiri atas perabot atau pelengkap pedestrian. Sarana tersebut antara lain:

- a) Jalur hijau
- b) Lampu penerangan
- c) Tempat duduk
- d) Pagar pengaman
- e) Tempat sampah
- f) Perambuan dan *signage* (papan informasi)
- g) Halte/*shelter* bus dan lapak tunggu
- h) Telepon umum
- i) Rak sepeda
- j) Leretan

Ruang yang dibutuhkan oleh satu pedestrian normal dengan keadaan bergerak sekaligus membawa barang memiliki lebar minimum 0,75–0,9 m x 1,8 m atau luas minimum 1,35–1,62 m². Sementara pedestrian berkebutuhan khusus harus memiliki lebar minimum sebesar 1,5 m x 1,5 m. Publikasi *Project for Public Spaces (PPS)* tahun 2009 dalam Yulianto (2011) mengemukakan tiga fungsi utama keberadaan ruang pedestrian dalam suatu kawasan, yaitu:

- a) Meningkatkan akses aliran pedestrian
Peningkatan akses aliran pedestrian dapat ditempuh dengan memberikan *space* atau ruang yang lebih luas atau lebar kepada pedestrian baik secara individu maupun kelompok sehingga akan terwujud rasa nyaman tanpa terganggu atau mengganggu pedestrian lainnya. Ruang untuk pedestrian dapat diwujudkan dengan penentuan lebar maksimum dan minimum trotoar yang mempertimbangkan jumlah pedestrian yang biasa menggunakan trotoar pada waktu puncak.
- b) Menyediakan ruang untuk fasilitas pedestrian
Ruang pedestrian di dalam trotoar seharusnya tidak hanya berfungsi sebagai penampung pergerakan pedestrian tapi juga harus mampu menyediakan berbagai kebutuhan pedestrian seperti tempat duduk, pepohonan, dan *shelter* bus. Dengan demikian, penetapan lebar trotoar yang akan digunakan sebagai ruang

pedestrian harus memperhitungkan luasan fasilitas yang akan dibangun.

- c) Memberikan kemudahan dalam menyeberang jalan

Desain *zebra cross* yang memberikan rasa aman dan nyaman sangat diperlukan bagi pedestrian usia kanak-kanak, lansia, dan manula.

METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian berada di Jalan Malioboro dan Jalan Margo Mulyo. Populasi dalam penelitian ini terbagi atas dua bagian, yakni populasi segmen trotoar dan populasi responden (pedestrian). Trotoar di Jalan Malioboro dan Jalan Margo Mulyo dibagi menjadi 6 segmen ruas timur dan 6 segmen ruas barat untuk mempermudah proses pengamatan. Selain itu, pembagian segmen trotoar juga dipengaruhi oleh pola penggunaan lahan di kedua jalan yang cukup variatif sehingga dapat menimbulkan perbedaan karakteristik pedestrian maupun keberadaan fasilitasnya. Trotoar yang digunakan dalam penelitian ini berada pada bagian luar koridor bangunan (pertokoan, perkantoran, dan bangunan lainnya). Pemilihan responden yang berupa pedestrian (pejalan kaki) menggunakan teknik *accidental sampling* pada kedua belas segmen trotoar. Responden yang diperoleh dalam penelitian ini sebanyak 429 pedestrian.

Data yang dikumpulkan meliputi data primer dan sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi, kuesioner, dan dokumentasi. Data sekunder diperoleh melalui studi literatur dan institusional. Data primer dari kuesioner pedestrian diolah dengan menggunakan analisis statistik deskriptif. Data sekunder mendukung hasil olahan dan analisis data primer yang dikembangkan dengan teknik analisis deskriptif kualitatif. Data-data disajikan dalam bentuk tabulasi silang (matriks), grafik, dan foto.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik Pedestrian

Keberadaan pedestrian yang berstatus sebagai mahasiswa memiliki proporsi yang paling dominan yakni sebesar 46,6%. Mayoritas

mahasiswa ini berada pada rata-rata rentang usia 19 – 23 tahun (terlihat pada Tabel 1). Kondisi ini dapat dipengaruhi oleh fungsi Kota Yogyakarta sebagai kota pelajar sekaligus lokasi Kawasan Malioboro yang berada dalam wilayah yang memiliki banyak perguruan tinggi sehingga besar peluangnya dikunjungi oleh mahasiswa. Buktinya dari 46,6% mahasiswa, sebesar 87% merupakan mahasiswa dari perguruan tinggi yang berada dalam D.I. Yogyakarta dan sisanya berasal dari perguruan tinggi luar D.I. Yogyakarta seperti di D.K.I. Jakarta, Provinsi Jawa Barat, Provinsi Jawa Tengah, dan Provinsi Jawa Timur.

Tabel 1. Proporsi Status Sosial (Pekerjaan) Pedestrian Berdasarkan Kelompok Usia

Status Sosial (Pekerjaan)	Proporsi Kelompok Usia (%)							Total
	0 – 6 Tahun	7 – 12 Tahun	13 – 15 Tahun	16 – 18 Tahun	19 – 23 Tahun	24 – 64 Tahun	≥ 65 Tahun	
Dokter	0	0	0	0	0	0,2	0	0,2
DPRD	0	0	0	0	0	0,2	0	0,2
Guru dan Dosen	0	0	0	0	0	0,5	0	0,5
Karyawan BUMN	0	0	0	0	0	0,5	0	0,5
Karyawan Swasta	0	0	0	0,9	6,3	16,8	0	24
Mahasiswa	0	0	0	4,2	35,4	7	0	46,6
Pelajar	0	0	6,1	8,4	1,6	0	0	16,1
Perangkat Desa	0	0	0	0	0	0,2	0	0,2
Petani	0	0	0	0	0,5	0	0	0,5
PNS	0	0	0	0	0,2	1,6	0	1,9
Tidak Bekerja	0	0	0	0,2	1,2	1,2	0,2	2,8
TNI-Polri	0	0	0	0	0	0,2	0	0,2
Wiraswasta	0	0	0	0	0,9	5,4	0	6,3
Total	0	0	6,1	13,8	46,2	33,8	0,2	100*

*Jumlah responden: 429 pedestrian

Sumber: Hasil Olahan, 2015

Mayoritas pedestrian merupakan penduduk luar Kota Yogyakarta (termasuk luar provinsi D.I. Yogyakarta, luar Pulau Jawa, hingga luar negara). Dari 53,1% pedestrian yang berdomisili asal di dalam Provinsi D.I. Yogyakarta, hanya 86 pedestrian saja yang merupakan penduduk lokal Kota Yogyakarta Sementara sisanya merupakan penduduk lokal Kabupaten Sleman, Kabupaten Bantul, Kabupaten Gunung Kidul, dan Kabupaten Kulonprogo. Proporsi penduduk non lokal Kota Yogyakarta semakin bertambah tinggi dikarenakan sebanyak 46,9% pedestrian merupakan penduduk lokal dari dalam dan luar Pulau Jawa, bahkan beberapa pedestrian

merupakan wisatawan dari luar negeri. Dari 46,9% tersebut, sebanyak 41,3% merupakan penduduk lokal Pulau Jawa. Dengan demikian, pedestrian yang merupakan penduduk lokal (asli) Kota Yogyakarta yang berkunjung ke Kawasan Malioboro memiliki proporsi yang tidak begitu dominan bila dibandingkan dengan wisatawan dari luar Kota Yogyakarta.

Setiap pedestrian memiliki titik awal pergerakan. Pergerakan yang berawal dari dalam Provinsi D.I. Yogyakarta, khususnya dari dalam Kota Yogyakarta, lebih tinggi dibandingkan dengan pergerakan yang berawal dari luar Provinsi D.I. Yogyakarta. Tingginya proporsi pergerakan dari dalam Kota Yogyakarta tersebut dipengaruhi oleh mayoritas pedestrian yang merupakan penduduk non lokal Kota Yogyakarta juga memulai aktivitasnya dari dalam Provinsi D.I. Yogyakarta. Alasan yang melatarbelakanginya ialah karena pengaruh peran Kota Yogyakarta dan sekitarnya sebagai kota pelajar sehingga mayoritas pedestrian yang berkunjung ke Kawasan Malioboro merupakan mahasiswa atau karyawan swasta (bukan penduduk lokal Kota Yogyakarta) yang memiliki tempat tinggal sementara di sekitar Kota Yogyakarta. Alasan kedua, pedestrian merupakan penduduk non lokal Kota Yogyakarta yang memiliki penginapan atau melakukan kegiatan lainnya di Kota Yogyakarta sebelum ke Kawasan Malioboro.

Merujuk pada teori Miro (2005) yang membagi basis perjalanan menjadi *home based* dan *non home based*, mayoritas pedestrian memiliki perjalanan *home based*. Dari total 429 pedestrian yang ada, sebanyak 392 pedestrian bergerak dari tempat tinggalnya atau *home based* (baik tempat tinggal permanen maupun sementara) seperti rumah, penginapan, atau kontrakan/*kostan*/asrama. Sementara hanya 37 pedestrian saja yang termasuk pedestrian *non home based* yakni bergerak dari tempat wisata, tempat kerja (kantor), fasilitas sosial (masjid dan rumah sakit), maupun fasilitas pendidikan (sekolah dan kampus).

Sebagian besar pedestrian yang bergerak dari kontrakan/*kostan*/asrama merupakan mahasiswa yang sedang menempuh perkuliahan dan memiliki tempat tinggal sementara di dalam Provinsi D.I. Yogyakarta. Akan tetapi, proporsi mahasiswa yang memiliki kontrakan/*kostan*/asrama di luar Kota Yogyakarta (masih di dalam

Provinsi D.I. Yogyakarta) lebih tinggi dibandingkan di dalam Kota Yogyakarta.

Sebagian besar pedestrian yang bertempat tinggal di luar Provinsi D.I. Yogyakarta atau bukan wisatawan lokal memilih menginap di penginapan yang lokasinya berdekatan dengan Kawasan Malioboro. Proporsi ini terlihat dari jumlah pedestrian yang menginap di dalam Kota Yogyakarta lebih banyak dibandingkan luar Kota Yogyakarta. Pemilihan lokasi penginapan yang memiliki jarak yang berdekatan dengan Kawasan Malioboro disebabkan untuk mengurangi biaya transportasi dan mengurangi waktu tempuh menuju Kawasan Malioboro. Penginapan yang dimaksud dapat berupa *home stay*, mess, hotel, dan losmen. Beberapa lokasi yang menjadi tempat penginapan pedestrian antara lain: Hotel 101, Hotel Ambarukmo, Hotel Arjuna, Hotel Dermaga, Hotel Ibis Malioboro, Hotel Indah, Hotel Inna Garuda, Hotel Munajat 26, Hotel Satya Graha, Hotel *Summer Season*, Hotel Yogyakarta Plaza, dan beberapa losmen/mess/*home stay* di sekitar Kawasan Malioboro.

Terdapat tiga motivasi atau tujuan awal pedestrian berkunjung ke Kawasan Malioboro, yakni motivasi untuk rekreasi, belanja, dan bekerja. Tata guna lahan yang terbentuk di Kawasan Malioboro cukup beragam dan banyak pula *public space* yang terbentuk sehingga menciptakan daya tarik yang cukup kuat sebagai ruang untuk rekreasi, terutama bagi pendatang. Alasan inilah yang melatarbelakangi perjalanan untuk rekreasi memiliki peran yang paling tinggi, yakni sebesar 55,76%. Di samping itu, sebagian besar ruang di Kawasan Malioboro diperuntukkan sebagai ruang perdagangan dan jasa yakni sebesar 40,59% sehingga menimbulkan potensi wisata belanja yang cukup tinggi pula. Ruang-ruang tersebut relatif saling berdekatan dalam wujud bangunan pertokoan maupun gerobak-gerobak pedagang non permanen. Kondisi ini dinilai menjadi faktor pendorong para pedestrian yang bergerak dengan motivasi untuk belanja. Hal ini dibuktikan dengan cukup tingginya proporsi motivasi pedestrian untuk berbelanja yakni mencapai angka 38,16%. Motivasi pedestrian untuk bekerja hanya sebesar 3,78% saja. Rendahnya proporsi motivasi ini disebabkan oleh tidak terlalu dominannya ruang yang diperuntukkan sebagai perkantoran.

Kawasan Malioboro dapat diakses dengan menggunakan transportasi pribadi Selain itu, keberadaan kawasan ini dalam lingkaran sistem transportasi perkotaan menyebabkan kawasan ini juga relatif banyak dilalui oleh transportasi umum. Lokasi Kawasan Malioboro yang dekat dengan permukiman juga memungkinkan adanya pedestrian yang berkunjung tanpa menggunakan moda transportasi. Klasifikasi pedestrian terkait penggunaan moda transportasi atau sarana perjalanannya pernah dikemukakan oleh Rubenstein (1987). Pedestrian dalam suatu kawasan dapat diklasifikasikan menjadi pedestrian penuh, pedestrian berkendara pribadi penuh, pedestrian berkendara umum, serta pedestrian berkendara pribadi dan umum. Pedestrian penuh ialah pejalan kaki yang hanya berjalan kaki dari lokasi asal menuju Kawasan Malioboro. Pedestrian berkendara pribadi penuh merupakan pedestrian yang menggunakan moda transportasi pribadi seperti sepeda, sepeda motor, dan mobil. Pedestrian berkendara umum merupakan pedestrian yang menggunakan moda transportasi umum seperti andong, becak, bus pariwisata, Bus Reguler Jalur 2, Bus Reguler Jalur 4, Bus Reguler Jalur 5, kereta api, taksi, dan Trans Jogja. Berdasarkan data hasil kuesioner, diperoleh sebanyak 9,6% pedestrian penuh, sebanyak 63,9% pedestrian berkendara pribadi penuh, dan hanya hanya 26,6% pedestrian berkendara umum. Pedestrian berkendara pribadi didominasi oleh penggunaan sepeda motor sedangkan pedestrian berkendara umum lebih didominasi oleh penggunaan Trans Jogja. Pedestrian berkendara pribadi dan umum dilakukan oleh pedestrian yang menggunakan kendaraan sepeda motor atau mobil menuju Kawasan Malioboro dan saat berada di Kawasan Malioboro juga menggunakan andong atau becak untuk berwisata keliling kawasan.

Terdapat tujuh belas pola kepentingan pedestrian, yakni kepentingan untuk bekerja, bekerja dan rekreasi, belanja, belanja dan kuliner, belanja dan rekreasi, beribadah, beristirahat, beristirahat kuliner, beristirahat dan rekreasi, kuliner, kuliner dan rekreasi, mencari penginapan, mengambil uang, mengirim surat, pendidikan, pendidikan dan rekreasi, serta rekreasi. Kepentingan untuk belanja mendominasi dari semua pola kepentingan pedestrian di Kawasan Malioboro ini. Buktinya hampir setengah dari seluruh pedestrian yang

berkunjung ke kawasan ini menghabiskan waktunya untuk belanja, baik di Pasar Beringharjo, *mall*, pertokoan maupun kios-kios PKL. Kegiatan belanja berlangsung mulai pukul 09.00 WIB hingga 21.00 WIB yang merupakan jam dimulai dan diakhirinya kegiatan perdagangan dan jasa di Kawasan Malioboro. Tingginya kepentingan pedestrian untuk belanja dapat dipicu oleh ketersediaan penggunaan lahan untuk perdagangan dan jasa yang cukup luas yakni sebesar 40,59%. Kepentingan ini termasuk kepentingan fungsional menurut Rubenstein (1978).

Fasilitas Pedestrian

Fungsi utama fasilitas pedestrian ialah memberikan kemudahan dan kelancaran bagi pedestrian dalam rangka memenuhi kebutuhannya selama berada dalam kawasan tertentu. Permen PU No. 03/PRT/M/2014 menjabarkan beberapa fungsi fasilitas pedestrian yang harus dicapai, antara lain:

- 1) Jalur penghubung antarpusat kegiatan, blok ke blok, dan persil ke persil di kawasan perkotaan.
- 2) Bagian yang tidak terpisahkan dalam sistem pergantian moda pergerakan lainnya.
- 3) Ruang interaksi sosial.
- 4) Pendukung keindahan dan kenyamanan kota.
- 5) Sebagai jalur evakuasi bencana.

Melihat fungsi Kawasan Malioboro sendiri, fasilitas pedestrian yang telah disediakan lebih berperan pada tiga fungsi di atas yakni sebagai jalur penghubung, sistem pergantian moda pergerakan, dan ruang interaksi sosial. Fungsi fasilitas sebagai jalur penghubung antarpusat kegiatan sangat jelas terlihat di Kawasan Malioboro, terutama antarkegiatan perdagangan dan jasa. Fungsi fasilitas sebagai bagian dalam sistem pergantian moda pergerakan juga memiliki peluang yang tinggi di kawasan ini sebab Kawasan Malioboro dilalui oleh beberapa transportasi perkotaan. Fungsi fasilitas sebagai ruang interaksi sosial di kawasan ini terlihat dari adanya beberapa tempat (ruang) yang cukup luas dan terbuka bagi masyarakat untuk bertemu dan saling berkomunikasi tatap muka secara langsung, salah satunya tersedia di KM 0.

1) Kebutuhan Fasilitas Pedestrian

Pedestrian paling membutuhkan fasilitas pendukung aktivitas berjalan kaki berupa trotoar. Dari total keseluruhan pedestrian yang menjadi responden, sebesar 42,89% pedestrian beranggapan ketersediaan trotoar di Kawasan Malioboro merupakan fasilitas penunjang utama kelancaran dan kemudahan saat berjalan kaki. Trotoar yang dibutuhkan oleh pedestrian mengarah pada kualitasnya. Pedestrian membutuhkan trotoar yang benar-benar dikhususkan untuk pedestrian saja tanpa berbagi ruang yang sama untuk kegiatan lain, seperti tempat parkir kendaraan atau lapak PKL. Selain itu, pedestrian juga membutuhkan trotoar yang luas, lebar, bersih, dan teduh. Spesifikasi kualitas yang diinginkan tersebut dinilai dapat menunjang dan meningkatkan keamanan dan kenyamanan pedestrian selama berada dalam kawasan ini.

Fasilitas kedua yang sangat dibutuhkan oleh pedestrian adalah tempat duduk. Sebanyak 19,35% pedestrian membutuhkan tempat duduk agar merasa nyaman saat berjalan kaki. Tempat duduk berfungsi sebagai sarana untuk beristirahat saat kelelahan atau kepanasan. Pedestrian menilai ketersediaan tempat duduk di Kawasan Malioboro belum cukup menampung jumlah pedestrian yang ada dan kebanyakan tempat duduk yang tersedia tidak layak untuk digunakan. Pedestrian membutuhkan tempat duduk yang bersih, dan tidak terhalang PKL maupun tempat parkir. Pedestrian juga membutuhkan tempat duduk yang dilengkapi oleh peneduh sehingga dapat terlindung dari cuaca tidak mendukung, seperti hujan atau panas, terutama saat siang hari.

Fasilitas ketiga yang dibutuhkan oleh pedestrian berupa peneduh. Peneduh dibutuhkan sebanyak 9,79% pedestrian. Walaupun tidak terlalu besar permintaan fasilitas peneduh, namun melihat kondisi Kawasan Malioboro secara fisik yang belum memiliki peneduh yang memadai menyebabkan hampir sebagian besar pedestrian memiliki masalah saat cuaca sedang tidak mendukung. Pedestrian tidak memiliki tempat bernaung saat kepanasan atau kehujanan. Pedestrian membutuhkan peneduh baik yang berwujud atap peneduh trotoar, pepohonan, taman-taman, lapak tunggu, maupun jalur hijau yang tertutup dedaunan.

Kebutuhan pedestrian atas fasilitas pendukung moda transportasinya setidaknya

terdiri atas jalur khusus dan tempat parkir moda baik pedestrian pengguna moda transportasi pribadi maupun umum. Sementara, pedestrian yang tidak menggunakan moda transportasi atau berjalan kaki setidaknya membutuhkan lima jenis fasilitas pendukung yang terdiri atas kendaraan pendukung gratis, lampu penerangan, peneduh trotoar, tempat duduk, dan trotoar.

2) Kondisi Fasilitas Pedestrian Kawasan Malioboro

a) Jalur Pedestrian (Trotoar)

Lebar yang dimiliki kedua ruas telah memenuhi standar Permen PU No. 03/PRT/M/2014 dengan lebar minimum yang disyaratkan sebesar 1,8 – 3 m dalam kawasan yang memiliki intensitas pedestrian yang tinggi. Hanya beberapa trotoar saja yang memiliki pembatas berupa *kerb* seperti trotoar di depan Kompleks Benteng Vredeburg dan Istana Kepresidenan D.I. Yogyakarta. Seluruh trotoar di ruas timur terbuat dari bahan *paving block* berbentuk persegi, sedangkan ruas barat berbahan aspal, kecuali trotoar di depan Istana Kepresidenan D.I. Yogyakarta yang juga dari bahan *paving block*. Berdasarkan hasil observasi, turunan/tanjakan pada trotoar dalam kondisi landai tetapi belum disertai dengan tanda pemberitahuan/peringatan. Keberadaan turunan/tanjakan yang landai dapat menunjang keamanan dan kenyamanan pedestrian saat berjalan kaki. Kondisi trotoar di kedua ruas relatif kotor disebabkan banyaknya sampah yang berserakan dan sisa-sisa makanan dari lapak PKL yang berjualan di dalam trotoar.

b) Jalur Penyeberangan

Secara keseluruhan kondisi kedua jalur penyeberangan di ruas Jalan Malioboro hingga Jalan Margo Mulyo sudah memenuhi standar Permen PU No. 03/PRT/M/2014 ditinjau dari lebarnya yang sudah melebihi batas minimum sebesar 1,5 m, dilengkapi marka, terletak di persimpangan atau beberapa lokasi-lokasi keramaian, serta keberadaan *timer* penyeberangan jalan pada *pelican cross*. *Timer* yang dimiliki *pelican cross* dengan lama waktu penyeberangan selama 9 detik dan 14 detik.

c) Jalur Hijau

Jalur hijau di Jalan Malioboro hingga Jalan Margo Mulyo hanya tersedia sebagai jalur amenitas yang berisi peneduh, sedangkan jalur

hijau sebagai pemisah/pembatas dengan jalur kendaraan belum tersedia. Akan tetapi, jalur amenitas itu juga belum tersedia secara merata di sepanjang kedua ruas jalan sehingga sebagian besar jalur pedestrian di ruas barat cenderung dirasakan lebih panas karena belum tertutup dengan pepohonan yang rindang.

d) Lampu Penerangan

Hasil observasi kondisi lampu penerangan di Jalan Malioboro hingga Jalan Margo Mulyo, khususnya pada jalur pedestrian, keberadaannya sudah tersebar cukup merata di sepanjang jalan pada kedua ruas tetapi kualitas penerangannya masih rendah saat malam hari. Kondisi penerangan saat malam hari dinilai masih kurang memadai dikarenakan banyak lampu penerangan dalam kondisi redup hingga padam sehingga suasana jalur pedestrian cenderung gelap. Kondisi ini tentu tidak memberikan rasa aman dan nyaman mengingat padatnya aktivitas pada jalur pedestrian sehingga tumbuhnya perasaan khawatir adanya tindak kriminal.

e) Tempat Duduk

Lebar dan panjang semua tempat duduk yang ada sudah memenuhi standar Permen PU No. 03/PRT/M/2014. Semua tempat duduk juga telah memiliki unsur bahan metal dan beton cetak sehingga lebih kokoh. Akan tetapi, bila meninjau lokasi keberadaannya belum memenuhi standar karena semua tempat duduk masih berada di dalam jalur pedestrian. Berdasarkan hasil observasi, tempat duduk yang tersedia tidak tersebar secara merata di seluruh jalur pedestrian.

f) Pengaman

Berdasarkan hasil observasi, jalur pedestrian di kedua jalan memiliki dua tipe pengaman yakni batu dan pegangan pengaman. Kedua tipe pengaman hanya tersedia di titik-titik tertentu saja sehingga fungsi utama sarana ini belum terlalu nyata. Ditinjau dari bentuknya, sebenarnya kedua sarana pengaman belum memenuhi standar karena bentuk ideal yang disarankan berupa pagar pengaman.

g) Tempat Sampah

Tempat sampah yang teridentifikasi berbentuk permanen dan tidak permanen. Tempat sampah permanen dilengkapi dengan beton sehingga lebih kokoh dan tidak mudah

rusak. Tempat sampah tidak permanen terbuat dari bahan plastik, anyaman, bahkan ban. Kondisi sebagian besar tempat sampah yang ada cukup kotor, bahkan beberapa terlihat sudah tidak layak lagi untuk digunakan. Kondisi ini semakin mengurangi unsur estetika atau keindahan Kawasan Malioboro.

h) Perambuan dan *Signage* (Papan Informasi)

Perambuan yang ada di ruang pedestrian berupa rambu untuk memberikan perlindungan pada pedestrian seperti rambu khusus pedestrian dan rambu kendaraan bermotor dilarang melintas, berhenti, atau parkir. Berdasarkan hasil observasi, jumlah perambuan yang tersedia mencapai 62 tiang yang tersebar pada titik-titik tertentu, baik pada jalur pedestrian maupun median jalan. *Signage* (papan informasi) yang tersedia di ruang pedestrian berwujud peta obyek-obyek atau tempat penting di sekitar Kawasan Malioboro dan papan penamaan atau arah lokasi. Keseluruhan *signage* yang berwujud peta ini terletak pada jalur pedestrian di ruas timur.

i) Lapak Tunggu dan Halte

Sebagian besar lapak tunggu tidak dapat digunakan pedestrian dikarenakan peletakkannya yang sejajar dengan lapak PKL koridor atau terhalang oleh parkir sepeda motor. Dengan demikian, pedestrian tidak dapat berlindung di bawah lapak tunggu dalam kondisi cuaca yang tidak mendukung. Selain itu, hanya sebagian kecil saja lapak tunggu yang dilengkapi dengan atap/kanopi penutup berupa vegetasi (dedaunan).

Halte Trans Jogja yang disediakan berjumlah tiga sarana yang dilengkapi dengan tempat duduk, kipas angin, mesin otomatis pembayaran, petugas, tempat sampah, dan peralatan lainnya yang semakin meningkatkan rasa keamanan dan kenyamanan pedestrian. Akan tetapi, ruang halte yang didesain tersebut masih terlalu sempit bila dibandingkan dengan jumlah pedestrian yang menggunakan Trans Jogja dari atau menuju Jalan Malioboro dan Jalan Margo Mulyo. Kondisi ini terlihat dari padatnya antrian pedestrian hingga memenuhi beberapa bagian ruang jalur pedestrian, terutama saat siang hari dan sore menjelang malam hari.

j) Telepon umum

Kondisi telepon umum dalam keadaan yang sangat buruk dikarenakan sudah tidak berfungsi lagi. Kondisinya semakin bertambah tidak layak disebabkan tumpukkan sampah yang berada di sekitar telepon umum sehingga terlihat menyerupai TPS.

k) Sarana Berkebutuhan Khusus

Ruang disabilitas yang tersedia berbentuk leretan berbahan *paving block* berwarna kuning dengan tekstur yang lebih kasar dibandingkan pada jalur pedestrian normal. Leretan ini belum dilengkapi dengan jalur pemandu berupa bunyi-bunyian maupun pegangan. Posisinya berada di tengah-tengah jalur pedestrian sehingga sangat membahayakan keselamatan pedestrian disabilitas. Kondisi ini semakin buruk mengingat jalur pedestrian kawasan ini tidak pernah sepi pengunjung maupun aktivitas lainnya, seperti parkir motor dan lapak PKL. Beberapa leretan juga sudah tidak utuh bentuknya dan teksturnya juga mulai hilang.

KESIMPULAN

1. Ruang pedestrian di Jalan Malioboro hingga Jalan Margo Mulyo didominasi oleh mahasiswa dengan rentang usia 19 – 23 tahun yang memiliki aktivitas untuk belanja ke Kawasan Malioboro. Kawasan Malioboro lebih dipadati oleh pedestrian yang bukan merupakan penduduk lokal Kota Yogyakarta, namun memiliki tempat tinggal sementara di dalam Provinsi D.I. Yogyakarta dengan mayoritas memiliki basis perjalanan *home based*. Kunjungan pedestrian mencapai puncaknya saat *weekend* dengan proporsi penggunaan moda sepeda motor yang sangat tinggi (dominan) sehingga tidak heran Kawasan Malioboro sangat dipadati oleh parkir sepeda motor.
2. Kondisi fasilitas pedestrian di kedua ruas Jalan Malioboro hingga Jalan Margo Mulyo sebagian besar memenuhi standar dari segi desainnya. Akan tetapi, dari segi ketersediaan dan fungsinya berada dalam kondisi yang tidak memadai dan terdapat banyak hambatan penggunaannya. Fasilitas yang tersedia cenderung tidak merata dan sebagian besar terpusat pada ruas timur. Pemerintah Kota Yogyakarta dan D.I.

Yogyakarta bersama-sama dalam melakukan pengembangan Kawasan Malioboro, khususnya penataan ulang Kawasan Malioboro pada ruang pedestrian sejak tahun 2015 hingga 2020.

DAFTAR PUSTAKA

- Aribowo, M.A. (2008). Penataan Jalur Pejalan Kaki pada Koridor Jalan Malioboro Berdasarkan Persepsi dan Preferensi Pengunjung. *Tugas Akhir*. Semarang: Fakultas Teknik UNDIP.
- Harian Jogja. (2013). Fasilitas *Difabel* di Malioboro Terhalang Parkir & PKL, *Harian Jogja*. Diakses tanggal 17 September 2014, dari <http://wargaberdaya.wordpress.com/2013/04/10/fasilitas-difabel-di-malioboro-terhalang-parkir-pkl/>
- Indraswara, M. S. (2007). Kajian Kenyamanan Jalur Pedestrian pada Jalan Imam Barjo, Semarang. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman ENCLOSURE*, 6 (2), hal. 59–69.
- Lulie (1995). Karakteristik dan Analisis Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki Studi Kasus di Jalan Malioboro, Yogyakarta. *Tesis*. Bandung: Magister Teknik Sipil ITB.
- Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Pemerintah RI. (2014). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta: Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia.
- Rubenstein, H. M. (1978). *Central City Malls*. New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Rubenstein, H. M. (1987). *A Guide to Site and Landscape Construction Planning*. New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Ulfah, R. N. (2003). Studi Identifikasi Bentuk dan Tingkat Partisipasi Pedagang serta Pengaruhnya dalam Penataan Ruang Aktivitas PKL (Studi Kasus: PKL Malioboro). *Tugas Akhir*. Semarang: Fakultas Teknik UNDIP.
- Pemerintah Kota Yogyakarta. (2010). *Peraturan Daerah Kota Yogyakarta No. 2 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Yogyakarta Tahun 2010–2029*. Yogyakarta: Pemerintah Kota Yogyakarta.
- Warpani, S. (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Yulianto, A. (2011). Pergerakan dan Fasilitas Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan Kabupaten Sumedang. *Tesis*. Yogyakarta: Fakultas Teknik UGM.