



EVALUASI KONSEP RAMAH PEJALAN KAKI PADA PEDESTRIAN MALIOBORO DENGAN PENDEKATAN KONSEP *WALKABILITY*

Alexianus Thomas Miten Uak¹,

Program Studi Magister Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta

Jl. Babarsari No. 44, Yogyakarta 55281

E-mail: thomarchitecture@gmail.com

Informasi Naskah:

Diterima:

31 Oktober 2019

Direvisi:

12 Desember 2019

Disetujui terbit:

3 Maret 2020

Diterbitkan:

Cetak:

29 Maret 2020

Online

20 Maret 2020

Abstract. Malioboro Pedestrian is located in the tourist area of Malioboro, which has been arranged by the Yogyakarta Regional Government. The arrangement carried out applies the concept of the Cultural Terrace which basically has the purpose of creating a tourist area of Malioboro that is visitor-friendly, including pedestrians. Many facilities are provided for pedestrians to support this concept, for example the provision of benches, special diffable lanes and other facilities. The purpose of this paper is to evaluate the pedestrian-friendly concept applied to the Malioboro pedestrian with the walkability concept approach. The method used in this study uses descriptive qualitative method, which is direct observation to the study location to find out, understand and directly identify the actual conditions that exist in Malioboro pedestrian. In addition to knowing the comfort level of actual conditions, the concept of walkability is used as a comparison concept. The results of this study indicate that the arrangement of the Malioboro pedestrian carried out by the government has met the criteria of pedestrian friendliness in accordance with the concept of walkability, namely accessibility, aesthetics, safety and security criteria and comfort aspects. Although structuring has met the criteria, the existing facilities have not been used and utilized properly by Malioboro pedestrian users, so that there are some negative impacts that cause discomfort, such as waste problems and mastery of pedestrian space for other activities that are not in accordance with pedestrian functions.

Keyword: Malioboro, Malioboro pedestrian, pedestrian friendly, cultural terrace, the concept of walkability

Abstrak: Pedestrian Malioboro berada pada kawasan wisata Malioboro yang telah ditata oleh Pemerintah Daerah Istimewah Yogyakarta. Penataan yang dilakukan menerapkan konsep Teras Budaya yang pada dasarnya memiliki tujuan untuk menciptakan kawasan wisata Malioboro yang ramah pengunjung, termasuk pejalan kaki. Banyak fasilitas yang disediakan pada pedestrian untuk mendukung konsep ini, misalnya pengadaan bangku, jalur khusus difabel dan fasilitas lainnya. Tujuan dari penulisan ini adalah untuk mengevaluasi konsep ramah pejalan kaki yang diterapkan pada pedestrian Malioboro dengan pendekatan konsep walkability. Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif yakni melakukan observasi langsung ke lokasi studi untuk mengetahui, memahami serta mengidentifikasi secara langsung kondisi aktual yang ada pada pedestrian Malioboro. Selain itu untuk mengetahui tingkat kenyamanan kondisi aktual maka digunakan konsep walkability sebagai konsep pembandingan. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa penataan pedestrian Malioboro yang dilakukan pemerintah telah memenuhi kriteria ramah bagi pejalan kaki sesuai konsep walkability, yakni kriteria aksesibilitas, estetika, keselamatan dan keamanan serta aspek kenyamanan. Meskipun secara penataan telah memenuhi kriteria, fasilitas yang ada belum digunakan dan dimanfaatkan dengan baik oleh pengguna pedestrian Malioboro, sehingga muncul beberapa dampak negatif yang menimbulkan ketidaknyamanan, misalnya masalah sampah dan penguasaan ruang pejalan kaki untuk aktivitas lainnya yang tidak sesuai dengan fungsi pedestrian.

Kata Kunci: Malioboro, pedestrian Malioboro, ramah pejalan kaki, teras budaya, konsep walkability

PENDAHULUAN

Pedestrian merupakan fasilitas umum yang digunakan pejalan kaki untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Kehadiran pedestrian dalam

suatu kawasan atau lingkungan tidak bisa dianggap remeh karena dengan kehadirannya pejalan kaki dapat dengan aman dan nyaman melakukan

aktivitas tanpa ada gangguan dari sirkulasi kendaraan.

Menurut Hamid Shirvani pedestrian merupakan salah satu elemen dalam merancang suatu kota (Shirvani, 1985). Meskipun demikian, dalam perkembangan kota pedestrian kurang mendapat perhatian dari pihak – pihak yang bertanggung jawab dalam menata jalan raya dan lebih memprioritaskan kendaraan, sedangkan untuk pejalan kaki hanya diperhatikan dengan pemberian rambu – rambu untuk melindungi pejalan kaki (Carmona, 2008). Jika infrastruktur pejalan kaki berkualitas buruk, maka motorisasi dapat menjadi mode pilihan bahkan untuk jarak yang sangat pendek.

Kurangnya kualitas trotoar pejalan kaki di negara berkembang relatif umum. Hook (2003, 1-2) mencatat: "Lebih dari 60% jalan di Jakarta, misalnya, tidak memiliki trotoar, dan ada yang terhalang oleh tiang telepon, pohon, bahan bangunan, sampah, selokan dan drainase". Kondisi pejalan kaki yang buruk di kota-kota negara berkembang dapat mengakibatkan jarak perjalanan pejalan kaki yang jauh lebih lama dibanding jarak yang ditempuh kendaraan bermotor. Hook (2003) mendokumentasikan bagaimana hambatan trotoar dan jalan memutar lainnya di Surabaya (Indonesia) menghasilkan perjalanan yang jauh lebih lama bagi pejalan kaki (V., Steinberg, & Lindfield, 2012).

Terdapat beberapa upaya yang bertujuan untuk mengatasi masalah di atas, salah satunya adalah pengembangan pedestrian dengan konsep pedestrian friendly. Pedestrian friendly adalah suatu konsep perancangan yang mempertimbangan pengguna pejalan kaki sebagai hal yang utama. Penerapan konsep pedestrian friendly terkait dengan kenyamanan pencapaian oleh pejalan kaki (Syarlianti & Arief, 2015).

Untuk meneliti sejauh apa suatu pedestrian dalam kota mampu memberi rasa nyaman bagi pejalan kaki, dapat digunakan pendekatan dengan konsep Walkability yang merupakan suatu kondisi dimana sejauh apa suatu lingkungan memiliki kesan ramah lingkungan terhadap para pejalan kaki (Christiana, 2017). Menurut Stefano Gori dkk, untuk lingkungan perkotaan yang dianggap ramah pejalan kaki, ia harus menyediakan; jalur yang tepat untuk mencapai tujuan, kedekatan dengan titik-titik atraksi utama, pemandangan menarik, kondisi aman dengan penyeberangan multilindung yang dilindungi, trotoar dan penerangan, dan pengembangan penggunaan lahan yang sesuai dan tingkat tertentu dari campuran penggunaan lahan (Gori, Nigro, & Petrelli, 2015).

Melihat variabel walkability diatas, maka dapat kita jadikan indikator dalam mengevaluasi pedestrian Malioboro yang telah direvitalisasi yang menerapkan konsep teras budaya (konsep ramah lingkungan) oleh pemerintah dengan tujuan menciptakan kawasan Malioboro yang ramah bagi pengunjung termasuk pejalan kaki.

Pedestrian Malioboro dan Teras Budaya

Pedestrian Malioboro berada pada kawasan wisata Malioboro yang memiliki nilai ekonomi, sosial dan budaya yang tinggi, sehingga menjadi destinasi favorit bagi wisatawan. Namun dalam perkembangannya kawasan ini tidak hanya dipadati pengunjung, tetapi juga dipadati dengan kendaraan dan berkembang menjadi salah satu ruang komersial yang padat di Kota Yogyakarta.

Menurut Rankin & Mclean, ruang komersial seperti itu memainkan peran kunci dalam membuat kota mudah diakses oleh kelompok yang rentan dan terpinggirkan (Rankin & Mclean, 2015). Jalan – jalan perbelanjaan lingkungan adalah simpul dan agen yang relevan dalam transformasi perkotaan dan produksi masa depan perkotaan (Kuppinger, 2014).

Penelitian yang dilakukan oleh Pradipto dkk (2014), menyebutkan bahwa kenaikan tingkat pertumbuhan pejalan kaki sebesar 5,2% mengakibatkan kawasan Malioboro dari aspek pedestrian berada pada kondisi buruk (Pradipto, Kharis, Wicaksono, & Indriastuti, 2014). Faktor – faktor yang menyebabkan terhambatnya kawasan Malioboro menjadi kawasan pedestrian antara lain adalah parkir kendaraan bermotor yang mengambil jalur pedestrian pengunjung, dan volume lalu lintas yang meningkat di jalan Malioboro, serta minimnya fasilitas pendukung untuk kawasan pedestrian (Budiarti & Mahadi, 2015).

Dalam Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 2 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Yogyakarta Tahun 2010 – 2029 yang mengatur rencana detail tata ruang kawasan Malioboro yang akan dijadikan kawasan pedestrian, konsep penataan dan pembangunan kawasan Malioboro dengan menggunakan konsep teras budaya. Konsep teras budaya merupakan upaya mempermudah pengunjung saat berada di Malioboro. Dalam hal ini konsep ini ingin mewujudkan Malioboro sebagai ruang non-motorize yang berorientasi kepada pejalan kaki (Tarigan & Yogyakarta, 2018).

Konsep teras budaya yang diterapkan pemerintah pada kawasan Malioboro pada dasarnya memiliki tujuan untuk menciptakan kawasan wisata yang ramah bagi pengunjung, namun pada kenyataannya, saat ini masih terdapat masalah terkait kenyamanan pengunjung. Oleh karena itu perlu dilakukan evaluasi terhadap konsep teras budaya ini untuk mencari solusi yang ideal untuk menciptakan pedestrian Malioboro yang ramah terhadap para pejalan kaki. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi konsep teras budaya dalam hal keramahan yang ditimbulkan dari penataan pedestrian Malioboro saat ini serta memberikan rekomendasi sebagai solusi untuk meningkatkan keramahan pedestrian Malioboro bagi para pejalan kaki.

Definisi Walkability

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, walkability adalah kondisi dimana suatu lingkungan kota dapat memberikan kesan ramah bagi pejalan

TINJUAN PUSTAKA

kaki. Untuk menciptakan suatu lingkungan pejalan kaki yang walkable, terdapat 4 aspek yang harus diperhatikan (Premier's Physical Activity Taskforce & Department of Sport and Recreation, 2007);

- 1) Akses; menciptakan ruang pejalan kaki dengan kemudahan untuk mengakses ruang terbuka dengan cara berjalan kaki. Pentingnya memperhatikan ketersediaan fasilitas yang tentunya menunjang bagi kaum manula dan difabel, serta memadai untuk orang yang membawa kereta bayi dengan menciptakan jalur yang lebar serta ditandai dengan adanya rambu-rambu petunjuk. Selain itu penting pula memperhatikan lokasi tempat parkir, baik kendaraan bermotor atau non motor serta tempat pemberhentian transportasi publik.
- 2) Estetika; menciptakan suatu lingkungan yang memberikan kesan menyenangkan dipandangan masyarakat, dengan memperhatikan penataan landscape.
- 3) Keselamatan dan Keamanan; para pejalan kaki harus dapat merasakan mereka dan barang-barang mereka aman. Para pejalan kaki harus dapat menikmati perjalanan mereka dengan santai tentunya dengan kondisi jalan yang terawat dengan baik dengan mengambil prinsip desain yang dapat mencegah terjadinya tindak kejahatan.
- 4) Kenyamanan; para pejalan kaki harus dapat merasakan keamanan ketika berjalan pada suatu lingkungan dengan adanya ketersediaan fasilitas seperti adanya bangku – bangku umum, tempat beristirahat serta adanya fasilitas air minum untuk publik.

Pejalan kaki dan infrastruktur pendukung memiliki peran penting dalam mencapai transportasi perkotaan yang berkelanjutan. Peningkatan akses ke jaringan pejalan kaki dan fasilitas pendukung dapat meningkatkan mobilitas masyarakat, meningkatkan efektivitas transportasi umum, mengurangi penggunaan energi, meningkatkan kesetaraan sosial dan meningkatkan fungsi kota sebagai pusat pembangunan ekonomi (Winayanti, Mandiartha, Tsaputra, Setiawan, & Zuraida, 2015).

METODOLOGI PENELITIAN

Metodologi penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah metode penelitian deskriptif kualitatif. Melalui penelitian kualitatif ini peneliti dapat mengenali subjek dan merasakan apa yang mereka alami dalam kehidupan sehari-hari sehingga menghasilkan data deskriptif yang terperinci dari suatu fenomena yang diteliti (Robert C. Bogdan dan Stevcen, 1992).

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah:

- 1) Studi literatur, berupa kegiatan mengumpulkan informasi / data mengenai teori konsep walkability serta peraturan pemerintah terkait kebijakan penataan kawasan wisata Malioboro.
- 2) Survei lapangan dilakukan dengan cara peneliti meninjau langsung pada lokasi studi yakni pada pedestrian Malioboro untuk mendapatkan data

–data berupa fenomena serta masalah yang terjadi di lapangan.

- 3) Wawancara, dalam wawancara ini peneliti melakukan wawancara langsung dengan pengunjung yang ada di Malioboro, serta pengelola maupun para pengguna ruang pedestrian sebagai tempat usaha, misalnya pedagang kaki lima dan seniman.
- 4) Observasi lapangan ditujukan untuk lebih memahami kondisi terkini dari kawasan studi serta untuk mengumpulkan data mengenai kondisi fisik eksisting.

Metode analisis data komparatif berupa Data-data yang sudah ada disusun dan kemudian dianalisa dengan membandingkan data lapangan dengan data literatur. Metode komparatif digunakan untuk memperoleh kelebihan serta kekurangan yang didapat dari data lapangan. Selain itu, dengan metode komparatif dapat juga membantu untuk menemukan solusi dari permasalahan yang ada dari data lapangan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pedestrian Malioboro merupakan pedestrian yang berada pada jalan Malioboro yang telah mengalami revitalisasi oleh Pemerintah DIY. Penataan ini dilakukan setelah memberlakukan semi pedestrian di kawasan tersebut. Kepala Dinas Pekerjaan Umum (PU) Pemda DIY Rani Sjamsinarsi mengatakan tak kurang dana Rp23,8 miliar dikucurkan untuk melaksanakan penataan mulai dari jalan Margoutomo, Malioboro, Margomulyo hingga Pangurakan (Tarigan & Yogyakarta, 2018).

Akses pada pedestrian Malioboro

Pedestrian Malioboro saat ini dapat diakses oleh semua kalangan baik itu kaum difabel ataupun pengunjung pada umumnya. Lebar pedestrian sisi timur Malioboro mencapai 10 - 12 meter, dan sisi barat lebarnya mencapai 9 meter sehingga ruang yang tercipta cukup luas bagi pejalan kaki.

Selain itu untuk memudahkan aksesibilitas kaum difabel pemerintah telah memasang *guiding block* sepanjang koridor Malioboro dan pemberian *ramp* pada setiap ujung pedestrian.



Gambar 1. Kiri; *guiding block pedestrian Malioboro*; kanan; *ramp pedestrian Malioboro*

Rambu – rambu yang ada pada pedestrian sudah cukup jelas dilihat dan dapat mempermudah mengarahkan dan mengatur sirkulasi di Malioboro.



Gambar 2. Beberapa contoh rambu – rambu pada pedestrian Malioboro.

Akses pengunjung dari pedestrian ke titik – titik kendaraan tradisional dalam koridor Malioboropun dipermudah dengan kehadiran kantong – kantong parkir kendaraan tradisional yang terdapat pada sisi barat jalan Malioboro. Kendaraan tradisional yang dimaksud adalah andong dan becak.

Meskipun terdapat beberapa fasilitas dari segi akses yang sudah sesuai konsep *walkability*, letak atau titik parkir pada kawasan Malioboro masih menjadi masalah.



Gambar 3. Ujung utara jalan Malioboro (1); parkir Abu Bakar Ali (2)

Bagi pengunjung yang mengakses Malioboro dari sisi utara dan ingin memarkir kendaraan roda dua maupun roda empat, oleh pemerintah diarahkan untuk diparkirkan pada parkir Abu Bakar Ali. Meskipun cara ini mampu mengatasi masalah parkir yang selama ini berada pada sisi pedestrian, namun menimbulkan masalah baru, yakni jarak yang harus ditempuh pejalan kaki dari Abu Bakar Ali menuju ujung utara pedestrian Malioboro cukup jauh yakni 100 meter dan tidak terdapat jalur khusus difabel. Selain itu, pengunjung yang akan menuju ke pedestrian Malioboro dari parkir ini pun harus melewati dua jalur padat kendaraan yang minim akan rambu – rambu pengaman.

Selain parkir, masalah baru yang timbul terkait akses di pedestrian Malioboro adalah munculnya seniman musik Malioboro yang menggunakan ruang pejalan kaki sehingga menghalangi jalur sirkulasi pejalan kaki.



Gambar 4. Pentas Musik Malioboro

Meskipun memberikan dampak positif, kegiatan pentas musik ini berdampak pada kualitas aksesibilitas pedestrian yang buruk.

3.1 Estetika Pedestrian Malioboro

Perbedaan yang mencolok yang terlihat antara pedestrian yang saat ini dengan pedestrian Malioboro beberapa tahun yang lalu adalah kualitas estetika yang ditimbulkan. Pada dasarnya koridor Malioboro masih memiliki beberapa bangunan dengan arsitektur *indis* yang memberikan kesan estetika dari kawasan ini.

Setelah mengalami revitalisasi, pedestrian Malioboro dipercantik dengan pemasangan instalasi – instalasi seni baik permanen maupun temporer. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan, sebagian besar pengunjung merasa puas dengan kesan estetika yang dirasakan dari pedestrian Malioboro saat ini. Dalam pengamatan peneliti ketika melakukan survey, tidak sedikit pengunjung yang mengabadikan momen ketika berada di pedestrian Malioboro, khususnya pada instalasi – instalasi seni yang dipasang, misalnya patung, tiang lampu, dan sebagainya.



Gambar 5. Kiri: salah satu bangunan indis yang ada di Malioboro; kanan: salah satu instalasi seni di Malioboro

Keselamatan dan Keamanan pada Pedestrian Malioboro

Dari hasil observasi yang dilakukan, koridor Malioboro memiliki 22 titik kamera *Closed Circuit Television* (CCTV) yang tersebar di titik – titik strategis sepanjang koridor Malioboro. Selain berfungsi sebagai pemantau jalur kendaraan, kamera CCTV ini dapat membantu petugas pengamanan yang berada di kawasan Malioboro untuk menjaga keamanan pengunjung. Selain CCTV, setiap hari petugas pengamanan yang ditugaskan di Malioboro selalu berada di dalam kawasan ini, sehingga memberikan rasa aman bagi pengunjung.

Meskipun dengan adanya petugas serta CCTV, dari hasil wawancara yang dilakukan beberapa pengunjung masih merasa kurang nyaman dan memberikan masukan kepada pemerintah untuk menghadirkan pos – pos keamanan pada beberapa titik di sepanjang koridor Malioboro. Hal ini disebabkan karena pos keamanan polisi yang ada di kawasan Malioboro hanya berada pada sisi utara jalan Malioboro dan pada persimpangan titik KM Nol (ujung selatan koridor Malioboro), sehingga beberapa pengunjung masih merasa kurang aman. Selain itu, dari hasil observasi yang dilakukan pada jalan – jalan ventilator di kawasan Malioboro, misalnya jalan Sosrowijayan, Dagen dan lainnya

yang terhubung dengan jalan Malioboro, penerangan yang ada pada jalan – jalan ini kurang baik, sehingga dari hasil wawancara, terdapat beberapa kejadian kriminal terkait keselamatan dan keamanan pengunjung, misalnya pencurian, pelecehan seksual dan lainnya. Meskipun bukan dari ruang pedestrian, namun dampak yang ditimbulkan berpengaruh pada rasa aman pengunjung di kawasan Malioboro.

Kenyamanan Pedestrian Malioboro

Pada pedestrian Malioboro saat ini telah terpasang fasilitas – fasilitas yang membuat pengunjung merasa nyaman, misalnya adalah pemasangan bangku – bangku permanen di sepanjang pedestrian Malioboro, pemasangan 2 titik air minum gratis yang terpasang di sisi timur pedestrian, perbaikan serta pembangunan toilet baru yang ramah pada kaum difabel, tempat – tempat sampah dan fasilitas lainnya.



Selain itu dari hasil survey dan wawancara kepada para pengunjung Malioboro, kehadiran *green belt* pada pinggir pedestrian berupa tanaman perdu dan pohon asam semakin memberikan rasa nyaman bagi mereka.

Berdasarkan observasi yang dilakukan, meskipun fasilitas – fasilitas di atas telah disediakan pemerintah, pengunjung maupun pedagang kaki lima yang menggunakan ruang pedestrian seringkali tidak menjaga dan menggunakan fasilitas sesuai dengan fungsinya. Misalnya, sisi pedestrian yang diberi lubang untuk pertumbuhan pohon dijadikan tempat pembuangan air limbah oleh pedagang kuliner, yang mengakibatkan bau tidak sedap pada pedestrian. contoh yang lain misalnya masih ada pengunjung yang membuang sampah tidak pada tempat yang telah disediakan.



Gambar 7. Aktivitas buang air limbah pada pedestrian Malioboro oleh pedagang kuliner

Aktivitas lain yang menyebabkan ketidaknyamanan pengunjung adalah penguasaan ruang pedestrian oleh seniman musik untuk kegiatan pentas musik. Seperti yang telah disinggung sebelumnya, meskipun kegiatan ini memiliki dampak positif,

namun kehadiran mereka pada ruang pedestrian yang pada penataannya tidak disediakan ruang untuk mereka sehingga mengakibatkan rasa tidak nyaman bagi pejalan kaki.

Selain pola perilaku pengguna pedestrian yang dipaparkan diatas, terdapat beberapa faktor lain yang mengganggu kenyamanan di Malioboro dari hasil survey yang dilakukan. Misalnya intensitas kendaraan bermotor, baik roda dua, tiga dan empat yang melewati jalan Malioboro yang mengganggu kenyamanan pengunjung dari bunyi yang ditimbulkan. Dampak negatif lain misalnya ketika menyeberang dari sisi timur ke barat pedestrian atau sebaliknya, pengunjung mengalami kesulitan ketika jalan Malioboro berada pada saat ramai.

KESIMPULAN

Berdasarkan evaluasi yang dilakukan pada pedestrian Malioboro terkait ramah lingkungan dengan menggunakan pendekatan konsep *walkability*, maka dapat disimpulkan;

- 1) Aksesibilitas dalam pedestrian cukup baik, dengan lebar pedestrian yang cukup besar sehingga memudahkan pengunjung untuk berjalan. Namun keberadaan titik parkir yang jauh dan tidak terdapat jalur khusus difabel membuat pencapaian dari dan ke pedestrian menjadi buruk. Selain itu muncul aktivitas baru dalam pedestrian yang menghambat jalur akses dalam pedestrian.
 - 2) Estetika pedestrian Malioboro cukup baik, hal ini didukung dengan keberadaan bangunan *indis* yang tersisa di Malioboro serta instalasi seni dan perabot pedestrian yang ada di koridor Malioboro.
 - 3) Keselamatan dan keamanan pada pedestrian Malioboro sudah cukup baik, dengan kehadiran petugas keamanan yang berada pada pedestrian serta kamera CCTV yang terpasang sepanjang koridor Malioboro. Meskipun demikian beberapa pengunjung masih merasa kurang aman yang menilai pos polisi jauh dari titik – titik ramai Malioboro. Selain itu jalan – jalan yang terhubung dengan jalan Malioboro menjadi titik potensi tindakan kriminal dikarenakan penerangan yang kurang baik saat malam hari.
 - 4) Fasilitas yang telah disediakan sudah cukup membuat pengunjung merasa nyaman, misalnya bangku, fasilitas air minum gratis, toilet ramah difabel, tempat sampah, penerangan pada pedestrian dan lainnya. Namun kesan ketidakramahan yang timbul pada pedestrian Malioboro disebabkan oleh pola perilaku manusia yang beraktivitas di kawasan ini, misalnya masalah kebersihan dan ketertiban yang tidak ditaati. Selain itu tingkat kepadatan kendaraan yang tinggi mengakibatkan ketidaknyamanan dari segi bunyi yang mengganggu pendengaran pengunjung di Malioboro.
- 1) Penataan yang lebih baik pada jalur yang menghubungkan pedestrian dengan titik – titik parkir di kawasan Malioboro, baik itu parkir Abu Bakar Ali maupun titik – titik parkir lainnya. Penataan yang harus bersahabat dan ramah pada

semua pengunjung terkhusus bagi penyandang disabilitas.

2) Kegiatan atau aktivitas baru yang muncul pada pedestrian Malioboro yang memberikan dampak positif harus diakomodasi sehingga meningkatkan keramahan pada pengunjung, salah satu contoh adalah kegiatan pentas musik. Tidak bisa dipungkiri, bahwa kehadiran seniman – seniman musik tradisional ini mampu memberikan *sense of place* di kawasan wisata Malioboro, sehingga keberadaan mereka harus didukung dengan penataan ruang bagi aktivitas mereka pada ruang pedestrian, sehingga meskipun kegiatan pentas musik berjalan tidak menghambat sirkulasi pejalan kaki pada pedestrian Malioboro.

3) Kawasan Malioboro merupakan salah satu titik di kota Yogyakarta dengan tingkat kepadatan yang tinggi, sehingga untuk menjaga keamanan dan keselamatan pengunjung, pos – pos pengamanan harus ditempatkan pada beberapa titik strategis dalam koridor.

Selain itu pada jalan – jalan yang terhubung dengan jalan Malioboro harus memiliki penerangan yang baik. Menurut *Olga Segovia* dalam Jayanti, jalan yang kurang pencahayaan, dapat menyebabkan tindak kriminalitas, seperti pelecehan seksual, pencopetan, perampokan yang umumnya terjadi pada sarana transportasi umum (Jayanti, 2016).

Aspek keamanan dan keselamatan lain yang harus dipertimbangkan adalah masalah keamanan pada anak – anak. Aktivitas anak biasanya dipengaruhi oleh situasi (Putri, 2016). Kawasan Malioboro merupakan ruang publik yang tersusun atas pedestrian dan jalur kendaraan, oleh karenanya fasilitas untuk menjaga keamanan anak – anak harus dipertimbangkan.

4) Intensitas kendaraan yang melintasi jalan Malioboro cukup tinggi, sehingga harus segera diatasi, misalnya dengan pembatasan jenis kendaraan yang masuk hingga pengalihan jalur. Hal ini bertujuan menjaga keamanan, kenyamanan dan keselamatan pengunjung di Malioboro.

5) Pada prinsipnya, semua rekomendasi di atas akan sia – sia apabila pola perilaku manusia yang kurang baik sebagai pengguna utama pedestrian Malioboro tidak dirubah. Oleh karena itu, baik pengunjung, pengelola, pedagang kaki lima dan semua orang yang beraktivitas pada kawasan ini harus menjaga dan menciptakan kawasan Malioboro yang ramah lingkungan dari tindakan dan perilaku yang baik.

Untuk menciptakan pedestrian Malioboro yang ramah, selain rekomendasi diatas, pemerintah sebagai pengelola utama harus serius dalam menata. Menurut Wiyanti dkk, meskipun peraturan lokal untuk mendukung pejalan kaki ada, masih ada kendala dalam anggaran yang terbatas, kurangnya koordinasi antara lembaga terkait dan tidak adanya pedoman teknis untuk mendukung infrastruktur pejalan kaki yang tepat (Winayanti et al., 2015).

kawasan Malioboro menjadi kawasan pedestrian. *Jurnal Teknik Planologi: Planesa*.

- Christiana, N. E. (2017). Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Dengan Konsep Wakable City Koridor Dukuh Atas Jakarta Berdasarkan Preferensi Pengguna. Gori, S., Nigro, M., & Petrelli, M. (2015). Walkability Indicators for Pedestrian-Friendly Design. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. <https://doi.org/10.3141/2464-05>
- Jayanti, T. B. (2016). Keamanan Wanita di Ruang Publik. In *TEMU ILMIAH IPLBI 2016* (pp. 13–20).
- Kuppinger, P. (2014). A neighborhood shopping street and the making of urban cultures and economies in Germany. *City and Community*. <https://doi.org/10.1111/cico.12064>
- Pradipto, R., Kharis, Z., Wicaksono, Y. I., & Indriastuti, A. K. (2014). Evaluasi Kinerja Ruang Pejalan Kaki di Jalan Malioboro Yogyakarta. *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 3, 564–572.
- Premier's Physical Activity Taskforce, & Department of Sport and Recreation, G. of W. A. (2007). *Walk WA: A Walking Strategy for Western Australia 2007 – 2020*.
- Putri, N. C. (2016). Perancangan Alarm Keamanan Orangtua Dan Anak Untuk General Ism Radio Frequency Transceiver Design Of Parental-Child Safety Alarm To Prevent Lost Child In Public Space Using General Ism Radio Frequency Transceiver System. In *Art & Design* (Vol. 3, pp. 1366–1373).
- Rankin, K. N., & Mclean, H. (2015). Governing the commercial streets of the city: New terrains of disinvestment and gentrification in toronto's inner suburbs. *Antipode*. <https://doi.org/10.1111/anti.12096>
- Robert C. Bogdan dan Stevcen, J. T. (1992). Pengantar metoda penelitian kualitatif: suatu pendekatan fenomenologis terhadap ilmu-ilmu sosial.
- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Syarlianti, D., & Arief, A. (2015). Tinjauan Konsep Pedestrian Friendly Di Lingkungan Fakultas Teknik Universitas Sriwijaya. *ATRIUM - Jurnal Arsitektur*, 1(2), 109–121. <https://doi.org/10.21460/atvm.2016.12.12>
- Tarigan, M. K., & Yogyakarta, U. M. (2018). Mewujudkan Pembangunan Dan Penataan Wilayah Malioboro Sebagai Wilayah Wisata Ramah Lingkungan, 3(1), 305–311.
- V., B., Steinberg, F., & Lindfield, M. (2012). *Green cities. Asian Development Bank*.
- Winayanti, L., Mandiartha, P., Tsaputra, A., Setiawan, B., & Zuraida, L. (2015). Walkability and Pedestrian Facilities. In *15th Indonesian Scholars International Convention London, 3 - 4 October 2015*.

DAFTAR PUSTAKA

Budiarti, F., & Mahadi, K. I. (2015). Strategi penataan