

ANALISIS PERILAKU PEJALAN KAKI PADA PENGGUNAAN FASILITAS PENYEBERANGAN DI SEPANJANG JALAN KAWASAN MALIOBORO YOGYAKARTA

Lilis Trianingsih¹, Retna Hidayah²

¹Mahasiswa Program Pascasarjana, Universitas Negeri Yogyakarta

²Jurusan Pendidikan Teknik Sipil dan Perencanaan FT – UNY

retna.hidayah@uny.ac.id

ABSTRACT

This study aims to provide information on the behavior of pedestrians using the crossing facilities along the Malioboro in Yogyakarta and to describe the perception of pedestrians on the crossing condition of the facilities available. This study used survey method. the type of research design used in this research is descriptive qualitative research is to depict or describe the naturally occurring condition. While data collection is done through a literature study, observation, and interviews. The population of this research is all pedestrian with the number of respondents as many as 20 people and sample collection techniques are Snowball Sampling. There are three aspects of the indicator analysis study, namely: security and safety, comfort, and ease of access. The results of this study are descriptions of the various behaviors of pedestrians in using the facilities crossings in terms of security and safety aspects, comfort, and ease of access as well as describe the condition of the facilities crossings available, so it can be used as an input policy development and design facilities crossings better.

Keywords: Crossing Facilities, Security and Safety, Walking Behavior

PENDAHULUAN

Kawasan Malioboro merupakan jantungnya kota Yogyakarta (Kimpraswil, 2013: 1). Kawasan ini merupakan salah satu tempat wisata utama di Yogyakarta yang banyak dikunjungi wisatawan domestik maupun mancanegara dan merupakan jalur perdagangan (*bazaar-street*) yang paling sibuk serta menarik bagi banyak orang. Jalan Malioboro terletak di tengah kota di antara Kraton Yogyakarta, alun-alun utara, dan Tugu Yogyakarta. Kawasan Malioboro sebagai ruang publik menjadi penghubung utama berbagai interaksi manusia, dan juga menjadi bagian penting yang membentuk karakter masyarakat sekaligus menjadi cerminan dari budaya di suatu wilayah.

Karakteristik ruang publik sebagai tempat interaksi warga masyarakat sangat penting dalam menjaga dan meningkatkan kualitas kawasan perkotaan termasuk psikologi masyarakat. Ruang publik di Indonesia memiliki arti yang sangat penting dan strategis secara hukum yaitu dengan ditetapkannya Undang-Undang No. 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang. Oleh sebab itu, pengelolaan ruang publik yang ramah dan memadai dengan berbagai pertimbangan di atas sudah semestinya menjadi salah satu kerja yang harus diprioritaskan.

Malioboro sebagai jalur perdagangan (*bazaar-street*) yang paling sibuk, mengundang orang dengan berbagai aktivitas komersial dan bangunan sejarahnya serta fungsi bangunan yang beraneka ragam, sehingga banyak wisatawan yang berdatangan. Oleh karenanya, untuk mendukung berbagai aktivitas yang cukup tinggi ini, perlu adanya elemen pendukung jalan di sepanjang kawasan Malioboro yang menjamin Kenyamanan dan keselamatan para pengunjung khususnya pejalan kaki. Hal ini terutama karena bertambah dan meningkatnya arus lalu lintas kendaraan dan pergerakan orang setiap waktu di sepanjang jalan kawasan Malioboro, sehingga perlu dibarengi dengan fasilitas elemen pendukung yang memadai.

Salah satu elemen pendukung jalan yang memadai sebagai ruang publik pada kawasan Malioboro adalah fasilitas penyeberangan, yang dibangun untuk melindungi pejalan kaki sehingga dapat dengan aman menyeberang jalan kendaraan dan menghindari kecelakaan lalu lintas serta kemacetan. Menurut Munawar (2006: 199) para pejalan kaki berada pada posisi yang paling lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan. Oleh karena itu, pejalan kaki adalah elemen penting yang perlu mendapatkan perhatian dalam sistem transportasi (Pignataro, 1973 dalam Gatoet, W. et al., 2012: 194). Hal ini khususnya berkaitan dengan besarnya potensi terjadinya konflik antara pejalan kaki dengan arus lalu lintas yang dapat menimbulkan hambatan, kemacetan, dan membahayakan pemakai jalan bahkan dapat mengakibatkan kecelakaan, salah satunya adalah pada lokasi penyeberangan pejalan kaki.

Menurut Munawar (2006: 199) pejalan kaki itu terdiri atas: 1) mereka yang keluar dari tempat parkir mobil ataupun motor menuju ke tempat tujuan; 2) mereka yang menuju atau turun dari angkutan umum, sebagian besar masih memerlukan berjalan kaki; dan 3) mereka yang melakukan perjalanan kurang dari 1 km sebagian besar dilakukan dengan berjalan kaki. Tiga macam karakter pejalan kaki ini tentunya menjadi bagian yang integral dalam sistem transportasi jalan yang perlu difasilitasi, khususnya prasarana ruang bagi pejalan kaki berupa fasilitas penyeberangan yang digunakan sebagai jalur menyeberang.

fasilitas penyeberangan ini harus direncanakan dengan efektif, sehingga mengarahkan pejalan kaki untuk menyeberang pada fasilitas penyeberangan yang telah direncanakan dan tidak menyeberang sembarangan. Maka, salah satunya pada tempat penyeberangan dapat diisi rambu-rambu sebagai penyampai informasi baik perintah, larangan ataupun petunjuk, kepada pengguna jalan serta dapat mempengaruhi pengguna jalan. Sayangnya kesadaran masyarakat pengunjung Malioboro untuk menyeberang jalan pada tempatnya, masih rendah. Pada umumnya, masyarakat asal menyeberang, padahal di sepanjang jalan Malioboro sudah ditempatkan 4 *pelican crossing* dan 16 *zebracross* untuk membantu para penyeberang jalan. Selain itu, *zebracross* sepertinya di mata para pengguna kendaraan seperti debu tipis di kaca depan, sedikit penghalang pandangan yang bisa diabaikan. Eksistensi *zebracross* belum bisa mengajak mereka berbagi ruang dengan pejalan kaki. Minimnya pemahaman pengguna jalan akan maksud rambu dan ketidaktahuan penyeberang mengenai fasilitas penyeberangan yang ada menjadi salah satu faktor pemicunya ataukah karena adanya faktor lain.

Fokus penulisan paper ini adalah menjawab permasalahan mengenai kenapa sebagian besar pengunjung Malioboro masih enggan menyeberang jalan dengan tertib. Maka penulis melakukan penelitian sederhana dengan melakukan pengamatan, studi literatur, dan wawancara kepada pengunjung Malioboro khususnya para pejalan kaki sebagai responden di sepanjang jalan Malioboro sampai dengan jalan Ahmad Yani. Tujuannya adalah untuk menyediakan informasi mengenai berbagai Perilaku pejalan kaki terhadap pemanfaatan fasilitas penyeberangan yang tersedia ditinjau dari aspek Keamanan dan keselamatan, Kenyamanan, Kemudahan akses serta mendeskripsikan hasil survei tentang kondisi fasilitas penyeberangan sehingga dapat digunakan sebagai masukan pengembangan kebijakan dan desain fasilitas penyeberangan yang lebih baik

METODE

Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah survei, dengan jenis rancangan penelitian yang digunakan dalam penelitian adalah penelitian kualitatif deskriptif yaitu dengan menggambarkan atau menjabarkan kondisi alamiah yang terjadi. Metode survei yang digunakan bertujuan untuk memperoleh gambaran aktual mengenai kondisi fasilitas penyeberangan dan berbagai Perilaku pejalan kaki di sepanjang jalan kawasan Malioboro Yogyakarta. Pengumpulan data dilakukan melalui studi literatur, pengamatan, dan wawancara.

Lokasi penelitian ini berada pada jalan Malioboro sampai dengan jalan Ahmad Yani yang merupakan jalan Kolektor Sekunder namun di arahkan sebagai area semi pedestrian. Populasinya adalah semua pejalan kaki dengan jumlah responden ditentukan sendiri oleh peneliti, hal ini dilakukan karena jumlah populasi tidak dapat diketahui dengan pasti jumlahnya. Peneliti memilih responden di tiap ruas jalan yang menjadi wilayah studi yaitu sebanyak 20 orang.

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah *Snowball Sampling* yakni teknik penentuan sampel yang pada awalnya jumlahnya sedikit, lama-lama menjadi besar. Hal ini dilakukan karena dari jumlah sumber data yang sedikit tersebut belum mampu memberikan data yang lengkap, maka mencari orang lain lagi yang dapat digunakan sebagai sumber data. Dengan demikian, jumlah sampel sumber data akan semakin besar seperti bola salju yang menggelinding lama-lama menjadi besar (Sugiyono, 2013: 300).

Alat penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah roll meter untuk mengukur geometri penyeberangan seperti lebar *zebracross* dan jarak antar penyeberangan, seperangkat alat tulis untuk mencatat dan menggambar lokasi setiap titik fasilitas penyeberangan di sepanjang kawasan Malioboro, pedoman wawancara serta kamera video untuk merekam pendapat responden saat diwawancarai. Prosedur penelitian ini mengikuti bagan alir pada gambar berikut.



Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

Fokus studi ini adalah menganalisis hasil wawancara mengenai Perilaku pejalan kaki dalam menggunakan fasilitas penyeberangan ditinjau dari pertimbangan aspek Keamanan dan keselamatan, Kenyamanan, serta Kemudahan akses bagi pejalan kaki sebagai penyeberang. Disamping itu, juga akan mendeskripsikan mengenai kondisi fasilitas penyeberangan yang telah tersedia di sepanjang jalan kawasan Malioboro berdasarkan hasil pengamatan. Hasilnya akan dituangkan dalam sebuah tulisan paper yang sifatnya mendeskripsikan, menggambarkan, dan menjabarkan kondisi sebenarnya mengenai berbagai Perilaku pejalan kaki dalam penggunaan fasilitas penyeberangan serta mendeskripsikan kondisi fasilitas penyeberangan

yang telah tersedia, sehingga dapat digunakan sebagai bahan informasi dan masukan pengembangan kebijakan yang dapat menguntungkan semua pihak yang terkait.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil dari studi literatur, pengamatan, dan wawancara yang dilakukan dibagi menjadi beberapa indikator aspek pertimbangan Perilaku pejalan kaki pada penggunaan fasilitas penyeberangan di sepanjang jalan kawasan Malioboro. Indikator aspek yang ditinjau tersebut antara lain: Keamanan dan keselamatan, Kenyamanan serta Kemudahan akses. Disamping itu, juga akan mendeskripsikan tentang kondisi fasilitas penyeberangan yang telah tersedia berdasarkan hasil survei dan pengamatan. Masing-masing indikator di atas serta gambaran mengenai kondisi tentang fasilitas penyeberangan selanjutnya akan dijelaskan pada sub bab di bawah ini.

Kebutuhan akan Keamanan dan keselamatan pejalan kaki ketika hendak menyeberang pada fasilitas penyeberangan yang telah tersedia sepanjang jalur perdagangan (*bazaar street*) dan wisata di Malioboro, semestinya menjadi kesadaran dan motivasi bagi pejalan kaki untuk memutuskan tertib berlalu lintas menggunakan fasilitas penyeberangan yang tersedia saat hendak menyeberang. Namun sayangnya tidak sedikit masyarakat pengunjung Malioboro yang kesadarannya masih rendah untuk menyeberang jalan pada tempatnya.



Gambar 2. Pejalan kaki yang tidak Tertib Menyeberang di dekat Halte kedua Transjogja area Hotel Mutiara



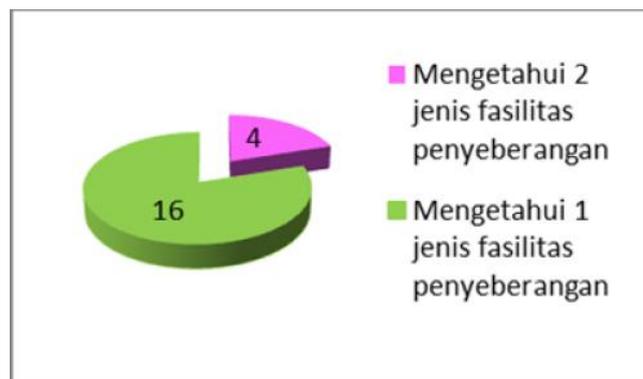
Gambar 3. Pejalan kaki yang tidak Tertib Menyeberang di dekat Halte Pertama Transjogja area Hotel Ina Garuda

Salah satu sudut jalan Malioboro pada gambar menunjukkan pengunjung Malioboro yang tidak tertib menyeberang, lebih memilih menyeberang jalan di dekat lokasi yang akan ditujunya. Padahal, *zebracross* berada dekat dengan lokasinya. Mewujudkan hal ideal dalam kenyataan memang tidak mudah. Fasilitas penyeberangan yang telah direncanakan dengan baik pada lokasi-lokasi dengan tingkat keramaian tertentu di sepanjang jalan kawasan Malioboro, semestinya telah mengarahkan pejalan kaki untuk menyeberang dengan tertib. Namun kenyataan tidak seperti teori. Pemahaman dan kesadaran akan maksud rambu serta

pengetahuan akan keberadaan fasilitas penyeberangan yang ada merupakan kebutuhan utama pengguna jalan dan pejalan kaki untuk saling tertib.

Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Bagian Keenam tentang Hak dan Kewajiban Pejalan Kaki dalam Berlalu Lintas pasal 131 ayat 2 menjelaskan bahwa pejalan kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang Jalan di tempat penyeberangan. Oleh karena itu, pejalan kaki wajib menyeberang pada tempat penyeberangan yang telah disediakan bagi pejalan kaki demi keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas. Pentingnya untuk menaati peraturan yang berlaku demi keselamatan dan Kenyamanan bersama seharusnya juga menjadi kesadaran dan kebiasaan masyarakat untuk tertib berlalu lintas.

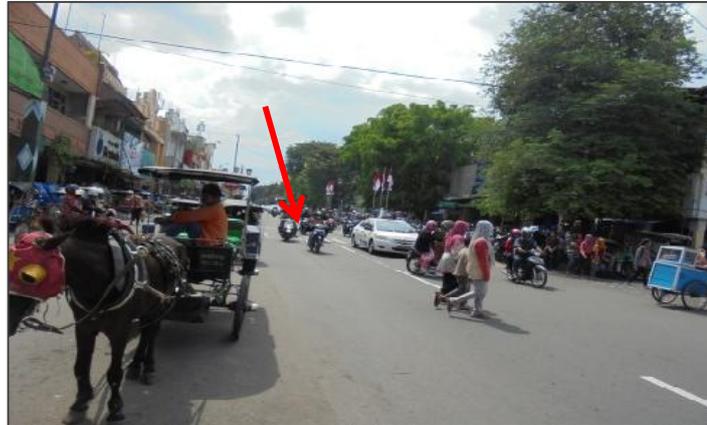
Studi kasus di sepanjang jalan Malioboro sampai dengan jalan Ahmad Yani hampir semua dari 20 orang sampel mengetahui tentang adanya fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki. 4 dari 20 orang mengetahui dua jenis fasilitas penyeberangan yang ada berupa *zebracross* dan *zebracross* yang juga disediakan lampu lalu lintas (*pelican crossing*) sedangkan selebihnya hanya mengetahui satu jenis fasilitas penyeberangan yang berupa *zebracross*. Sebagian orang menambahkan komentarnya tentang *zebracross* dengan lampu lalu lintas (*pelican crossing*) yang jauh lebih menguntungkan mereka berkenaan dengan konsekuensi atau resiko yang mungkin dihadapi ketika menyeberang. Penyeberang lebih merasa terjamin Keamanan dan keselamatannya menggunakan sarana penyeberangan *zebracross* dengan lampu lalu lintas (*pelican crossing*), karena penyeberangan pejalan kaki ini dikontrol dengan lampu lalu lintas dan dioperasikan oleh pejalan kaki. Dimana pejalan kaki harus menekan tombol untuk meminta "waktu hijau" pada pengendara kendaraan sehingga pengguna kendaraan berhenti karena lampu lalu lintasnya berganti menjadi warna merah dan pejalan kaki dapat menyebrangi jalan dengan aman.



Gambar 4. Pie Chart jumlah data tentang pengetahuan pejalan kaki mengenai jenis penyeberangan yang tersedia di sepanjang jalan kawasan Malioboro

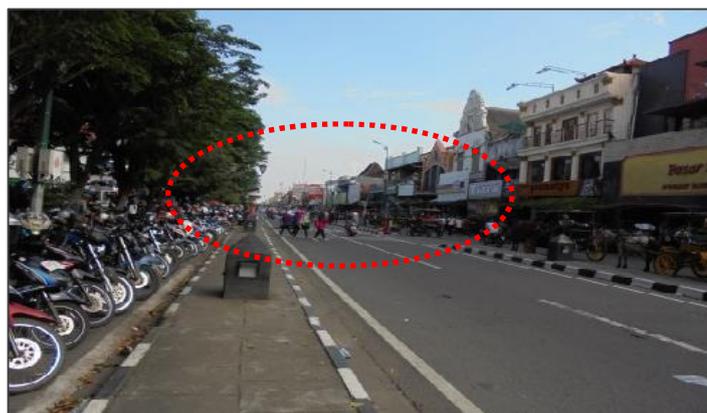
Saat diajukan pertanyaan tentang pernahkah atau selalu para sampel menyeberang menggunakan fasilitas penyeberangan di sepanjang jalan kawasan Malioboro, 4 dari 20 orang menyatakan selalu, 2 orang menyatakan tidak pernah dan 14 orang menyatakan kadang-kadang. Sebagian besar sampel yang menyatakan kadang-kadang menggunakan fasilitas penyeberangan ketika menyeberang memaparkan komentarnya bahwa pertama mereka akan menyeberang jalan langsung tanpa mencari terlebih dahulu fasilitas penyeberangan jika tempat yang akan dituju tepat berada di depan mereka dengan alasan efisien waktu dan malas berjalan menuju *zebracross*, kedua tergantung kondisi jalan, apabila volume kendaraan yang melintas sedikit maka mereka memilih menyeberang sembarang tempat, namun jika ramai lebih memilih menggunakan fasilitas penyeberangan. Ketiga ketika hendak menyeberang dan pas di depannya ada *zebracross* maka mereka akan menggunakan *zebracross*. Keempat adalah sampel merasa jauh menuju ke tempat penyeberangan dan untuk menuju ke penyeberangan trotoar bagi pejalan kaki sangat padat yang menyusahakan untuk menuju ke tempat penyeberangan sehingga menjadikan lebih lama dan tidak efisien maka mereka langsung menyeberang saja. Namun, jika di jalan selain kawasan Malioboro yang arus kendaraan tinggi dan kecepatannya juga tinggi pejalan kaki lebih memilih untuk menyeberang di *zebracross* agar

aman dan juga karena trotor bagi pejalan kakinya tidak sepadat yang ada di Malioboro tegasnya.



Gambar 5. Pejalan kaki yang menyeberang tidak tertib sementara disampingnya terdapat *zebracross* yang tidak terlalu jauh

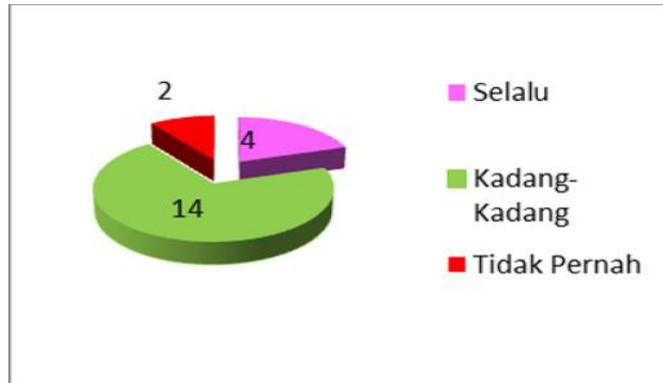
Untuk sampel yang menyatakan selalu menyeberang menggunakan fasilitas penyeberangan memaparkan komentarnya bahwa demi keselamatan dan keamanan serta memberi teladan kepada para penyeberang lainnya agar tertib berlalu lintas. Selain itu dengan selalu menyeberang menggunakan *zebracross* adalah banyak temannya atau orang lain yang tujuannya sama akan menyeberang sehingga merasa lebih aman. Yang terakhir adalah selalu menyeberang menggunakan fasilitas penyeberangan karena merasa takut kalau menyeberang sembarang tempat berkenaan dengan bahaya yang mungkin dihadapi seandainya tidak menyeberang melalui fasilitas penyeberangan yang ada dan merasa terjamin keselamatannya serta menjamin posisi mereka sebagai pihak yang benar seandainya mengalami kecelakaan terkait pengguna kendaraan seperti tertabrak dan terserempet karena sesuai peraturan mereka telah menyeberang melalui fasilitas penyeberangan.



Gambar 6. Pejalan Kaki yang Ramai-Ramai Menyeberang dengan Tertib pada *Zebracross* di area *Jogja Library Center*

Untuk sampel yang menyatakan tidak pernah menyeberang menggunakan fasilitas penyeberangan yang ada memaparkan komentarnya ketika ditanya mengenai hal apa saja yang menyebabkan menyeberang sembarang tempat yaitu pertama karena mereka tidak takut menyeberang sembarang tempat dengan alasan menunggu dulu jalannya sepi sampai ada kesempatan untuk dapat menyeberang baru mereka menyeberang sehingga aman dan karena Malioboro juga merupakan jalur perdagangan maka kendaraan yang melajupun rata-rata kecepatannya rendah jadi tidak terlalu beresiko untuk menyeberang sembarang tempat. Selain INERSIA, Vol. X No.2, Desember 2014

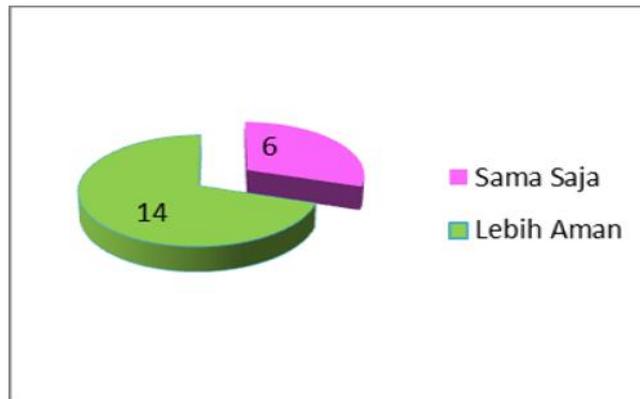
itu juga karena pengguna jalan memberi kesempatan untuk menyeberang pejalan kaki yang menyeberang sembarang tempat. Berdasarkan uraian penjelasan baik pejalan kaki yang selalu, kadang-kadang, ataupun tidak pernah menyeberang menggunakan fasilitas penyeberangan yang ada di atas dapat dilihat ternyata kesadaran masyarakat untuk menaati tata tertib untuk menyeberang menggunakan fasilitas penyeberangan masih sangat kurang.



Gambar 7. Pie Chart Jumlah Data tentang Seberapa Sering Pejalan Kaki Menggunakan Fasilitas Penyeberangan

Ketika membandingkan tentang mana yang lebih aman dan menguntungkan menyeberang menggunakan fasilitas penyeberangan dengan tidak menggunakan fasilitas penyeberangan atau sama saja memperoleh hasil bahwa 14 dari 20 orang menyatakan dengan menggunakan sarana penyeberangan akan lebih aman dan menguntungkan. Komentar yang ditambahkan adalah bahwa mereka merasa sangat aman dan terjamin keselamatannya ketika menyeberang di *zebracross* yang difasilitasi lampu pengatur lalu lintas penyeberangan bagi pejalan kaki (*pelican crossing*) karena pengguna kendaraan memang benar-benar berhenti untuk memberi kesempatan untuk menyeberang. Disamping itu, ketika menggunakan *zebracross* tetap merasa aman dan menguntungkan karena meskipun pejalan kaki tetap menghadapi kontak langsung dengan pengguna kendaraan, setidaknya jika tetap harus menghadapi kecelakaan pejalan kaki tetap menerima pembenaran karena telah menyeberang di tempatnya sesuai aturan.

Enam orang dari 20 sampel yang berpendapat menyeberang di sembarang tempat sama saja dengan menggunakan fasilitas penyeberangan, memaparkan pendapatnya bahwa fasilitas penyeberangan *zebracross* bukan menjadi standar untuk menyeberang soalnya pengguna kendaraan banyak yang tidak berhati-hati tetap tidak memberi kesempatan untuk menyeberang justru menambah kecepatannya meskipun dari jarak tertentu sudah tahu ada pejalan kaki yang hendak menyeberang pada *zebracross*. Selain itu ada yang menambahkan komentarnya bahwa lebih penting memberi aba-aba menggunakan tangan ketika hendak menyeberang sebagai kode untuk pengemudi memberi kesempatan untuk menyeberang daripada menyeberang pada fasilitas penyeberangan yang ada. Perbedaannya kalau menyeberang pada *zebracross* kadang banyak temannya bareng-bareng dengan orang lain yang mau menyeberang kalau menyeberang bukan di *zebracross* sendirian, hal itu pula yang membuat pengguna kendaraan juga jauh lebih sedikit menghargai penyeberang dan memberi kesempatan untuk menyeberang, kalau tidak seperti itu mungkin akan banyak orang yang tertabrak. Pendapat mereka mengatakan Keamanan dan keselamatan benar-benar terjamin ketika ada jembatan penyeberangan bagi pejalan kaki karena pejalan kaki tidak menghadapi kontak langsung dengan pengguna kendaraan.



Gambar 8. *Pie Chart* Jumlah Data tentang Perbandingan Mana yang Lebih Aman & Menguntungkan Pejalan Kaki dalam Menggunakan ataupun tidak Menggunakan Fasilitas Penyeberangan

Apabila meninjau dari segi Keamanan dan keselamatan yang telah diuraikan di atas, hampir sebagian besar pejalan kaki dari 20 orang sampel menyatakan eksistensi fasilitas penyeberangan di sepanjang jalan Malioboro sampai dengan jalan Ahmad Yani sangat krusial, yang dibutuhkan untuk menjamin Keamanan dan keselamatan bagi penyeberang. Disamping itu juga dibutuhkan untuk menjamin posisi mereka sebagai pihak yang benar seandainya mereka mengalami kecelakaan terkait dengan pengguna kendaraan seperti tertabrak dan terserempet karena sesuai peraturan mereka telah menyeberang melalui fasilitas penyeberangan.

Sebagian besar pejalan kaki menyadari tentang bahaya yang mungkin dihadapi seandainya tidak menyeberang melalui fasilitas penyeberangan. Konsekuensi atau resiko dari bahaya itu meliputi timbulnya potensi yang besar terjadinya konflik dengan moda angkutan lain, yang akibatnya menimbulkan hambatan, kemacetan lalu lintas, dan dapat mengakibatkan kecelakaan. Akhirnya pejalan kaki yang tidak tertib dalam menyeberang adalah pihak yang salah dan tidak pula diperolehnya pembenaran terhadap dirinya seandainya mereka terlibat kecelakaan yang melibatkan pengguna kendaraan karena pejalan kaki tidak menyeberang menggunakan fasilitas penyeberangan yang tersedia bagi pejalan kaki sesuai aturan.

Namun kondisi tingkat kesadaran masyarakat yang minim dikarenakan minimnya upaya pemerintah untuk menghimbau masyarakat, menerapkan sanksi, dan memaksimalkan kondisi fasilitas penyeberangan itu sendiri sehingga sikap batin masyarakat sudah terbiasa untuk melanggar karena tidak pernah menghadapi konsekuensi yang berarti karena pelanggarannya. Terlebih para pengunjung Malioboro yang setiap saat datang silih berganti dari berbagai penjuru, sehingga kebiasaan di mana asal tempat mereka tinggal terbawa ketika berkunjung ke Malioboro. Alasan para pejalan kaki yang tidak taat menyeberang bukan pada fasilitas penyeberangan, karena di sepanjang jalan kawasan Malioboro sudah tersebar banyak lokasi tempat penyeberangan bagi pejalan kaki dan di tempatkan sesuai aturan dan kebutuhan, namun alasan yang paling banyak ditemukan adalah efisiensi waktu. Mereka mengeluhkan kalau harus membuang waktu mereka berjalan ke tempat di mana fasilitas penyeberangan ditempatkan.

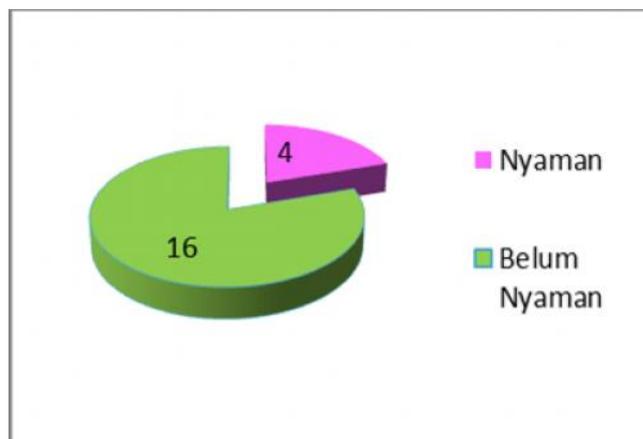
Kurangnya kesadaran hukum dari seseorang untuk berperilaku sesuai aturan merupakan faktor mengapa pelanggaran ini selalu terjadi. Kesadaran hukum yang kurang karena pola pikir masyarakat yang sempit dan kurang pengetahuan mengenai hal-hal yang berkaitan dengan fasilitas yang ada. Masyarakat terlalu acuh terhadap fasilitas yang ada dan terlalu malas untuk menggunakan fasilitas yang ada. Oleh karena itu, masyarakat lebih memilih jalan yang lebih dekat dan secara praktis dapat langsung mereka lewati.

Kenyamanan menjadi kebutuhan penting sepertihalnya Keamanan dan keselamatan bagi pejalan kaki ketika menyeberang menggunakan fasilitas penyeberangan yang tersedia di jalan Malioboro sampai dengan jalan Ahmad Yani. Sesuai dengan visi kawasan Malioboro dalam

Rencana Tata Bangunan Lingkungan yaitu “Mewujudkan Kawasan Malioboro Sebagai Pusat Pelayanan Jasa yang Berbasis Budaya, Humanis, Berwawasan Lingkungan dan Berkelanjutan”. Kenyamanan suatu kota dapat diciptakan bilamana kota mempertimbangkan faktor kemanusiaan untuk mewujudkan kehidupan yang berkelanjutan (Wunas dan Wijaya, 2001 dalam Kimpraswil, 2013:6). Artinya menempatkan posisi manusia sebagai elemen pembangunan kota yang paling prioritas.

Kaitannya dengan fasilitas penyeberangan tingkat Kenyamanan pejalan kaki saat ataupun hendak menyeberang menggunakan fasilitas penyeberangan yang ada di sepanjang jalan kawasan Malioboro adalah keberadaannya dapat dicapai dengan mudah, bebas hambatan dan gangguan dari aktivitas lain seperti median jalan sebagai ruang tunggu saat hendak menyeberang harus bebas dari halangan. Selain itu, jalur penyeberangan harus memiliki lebar yang memenuhi standar kriteria agar dapat menampung arus lalu lintas pejalan kaki yang hendak menyeberang dari dua arah. Adapun untuk menunjang Kenyamanan pejalan kaki di jalur penyeberangan adalah adanya fasilitas berupa rambu lalu lintas yang dapat menyampaikan informasi (perintah, peringatan, dan petunjuk) kepada pemakai jalan serta dapat mempengaruhi pengguna jalan untuk tertib (Ahmad Munawar 2006: 125).

Saat diajukan pertanyaan tentang Kenyamanan yang dirasakan pejalan kaki ketika menyeberang pada fasilitas penyeberangan yang ada, 4 dari 20 orang menyatakan bahwa merasa nyaman pada saat menyeberang menggunakan fasilitas penyeberangan yang tersedia karena pengguna jalan khususnya pengendara sepeda motor ataupun mobil telah memberi kesempatan untuk menyeberang saat menyeberang di jalur penyeberangan yang semestinya. Sebagai pengguna jalan baik pengendara kendaraan ataupun pejalan kaki sudah tertib sama-sama tahu akan maksud rambu lalu lintas dan fungsi *zebracross*. Sedangkan 16 dari 20 orang menyatakan bahwa belum merasa nyaman pada saat menyeberang menggunakan fasilitas penyeberangan yang tersedia. Hal ini karena fasilitas penyeberangan yang tersedia tidak semuanya dilengkapi dengan lampu pengatur lalu lintas penyeberangan yang dapat dikontrol oleh pejalan kaki, sudah ada tapi hanya di beberapa titik, sementara hampir di sepanjang jalan kawasan malioboro ini sangat padat oleh arus kendaraan dan pejalan kakinya. Selain itu banyak sepeda motor, andong, ataupun becak yang parkir di area dekat penyeberangan sehingga menghalangi pejalan kaki untuk menjangkau ke *zebracross*, pejalan kaki harus mencari bukaan jalan terlebih dulu agar bisa ke median jalan sebagai ruang tunggu menuju ke *zebracross*-nya. Selain itu ketidaknyamanan saat telah menyeberang menggunakan fasilitas penyeberangan yang ada adalah pengguna kendaraan masih belum memberi kesempatan pejalan kaki untuk menyeberang dan rambu lalu lintas sebagai penyampai informasi baik perintah, peringatan ataupun petunjuk kepada pengguna jalan tidak terlihat dengan jelas sehingga belum dapat mempengaruhi pengguna jalan untuk mematuhi.



Gambar 9. Pie Chart Jumlah Data tentang Kenyamanan yang Dirasakan Pejalan Kaki ketika Menyeberang pada Fasilitas Penyeberangan

Ketika menanyakan tentang seperti apa fasilitas penyeberangan yang mudah dan nyaman, sebagian besar dari 20 orang sampel memaparkan kriteria fasilitas penyeberangan

yang mudah dan nyaman itu yang pertama adalah fasilitas penyeberangan yang mudah untuk menjangkaunya, adanya rambu lalu lintas yang jelas dilihat sehingga dapat mempengaruhi pengguna jalan untuk mematuhi rambu lalu lintas tersebut baik pejalan kaki ataupun pengguna kendaraan dengan maksud agar saling menghargai antara pengguna jalan dengan penyeberang, adanya penanda yang jelas yang menunjukkan bahwa itu adalah tempat penyeberangan bagi pejalan kaki, ada petugas seperti polisi yang tersebar di setiap titik area penyeberangan untuk membantu siapa saja yang hendak menyeberang termasuk para difabel juga agar pengguna jalan sadar dan tertib berlalu lintas, dan memfungsikan *zebracross* sebagaimana fungsinya yaitu sebagai fasilitas yang khusus untuk menyeberang jadi baik pejalan kaki ataupun pengguna kendaraan sama-sama mengetahui kalau memang area-area tersebut digunakan untuk jalur menyeberang bagi pejalan kaki sehingga pengguna kendaraan lebih menghargai dan memberi kesempatan untuk menyeberang. Disamping itu, seharusnya difasilitasi *zebracross* dengan lampu pengatur lalu lintas (*pelican crossing*) yang dikontrol oleh pejalan kaki, terutama di dekat area halte transjogja, depan Benteng Vredenburg dan Gedung Agung, seperti halnya yang sudah ada di depan mall, pasar Beringharjo, dinas pariwisata, dan depan bukaan jalan Dagen, jadi saat menyeberang jauh lebih nyaman dan aman pejalan kaki tinggal menekan tombol untuk meminta waktu hijau kepada pengguna kendaraan dan otomatis kendaraan berhenti karena lampu lalu lintas untuk pengendara berwarna merah. Tambahan argumen dari beberapa responden adalah kalau bisa ada jembatan penyeberangan bagi pejalan kaki.

Apabila meninjau dari segi Kenyamanan yang telah diuraikan di atas, menggambarkan bahwa fasilitas penyeberangan *zebracross* dengan lampu pengatur lalu lintas (*pelican crossing*) yang dikontrol oleh pejalan kaki sangat menunjang Kenyamanan pejalan kaki sebagai penyeberang. Sementara eksistensi fasilitas penyeberangan *zebracross* belum memberikan Kenyamanan yang begitu berarti bagi pejalan kaki sebagai pengguna fasilitas penyeberangan tersebut. Hal ini karena keberadaan *zebracross* di sepanjang jalan Malioboro sampai dengan jalan Ahmad Yani hanya dianggap seperti debu tipis di kaca depan, sedikit penghalang pandangan yang dapat diabaikan. Eksistensi *zebracross* belum dapat mengajak pengguna kendaraan berbagi ruang dengan pejalan kaki. Minimnya pemahaman pengguna jalan akan maksud rambu yang ada menjadi salah satu pemicu tidak patuhnya berlalu lintas.

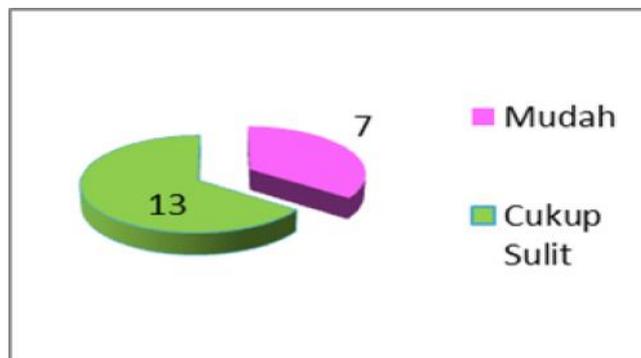
Namun, dengan tersedianya fasilitas penyeberangan yang tersebar di sepanjang Jalan Malioboro sampai dengan jalan Ahmad Yani, masyarakat sebagai pejalan kaki merasa memperoleh Kenyamanan karena memiliki tempat yang telah ditentukan secara jelas untuk mereka menyeberang. Oleh karena itu, mereka juga memperoleh hak seandainya terlibat dalam suatu kecelakaan yang melibatkan pengguna kendaraan. Fasilitas penyeberangan yang nyaman juga bilamana mudah dilalui dari berbagai tempat dan terhindar dari hambatan.

Kebutuhan terhadap Kemudahan akses bagi pejalan kaki dalam menggunakan fasilitas penyeberangan yang ada menjadi hal penting yang dapat mendasari keputusan pejalan kaki untuk dapat mematuhi peraturan berlalu lintas. Dengan adanya fasilitas penyeberangan semestinya dapat menghubungkan dengan baik antara satu tempat ke tempat lain, bebas hambatan dan memiliki akses langsung serta mudah dicapai oleh semua pejalan kaki.

Saat diajukan pertanyaan tentang kemudahan menuju jalur penyeberangan ketika hendak menyeberang 7 dari 20 orang sampel menyatakan mudah untuk menjangkau ketempat jalur penyeberangan yang telah tersedia, dengan menambahkan komentarnya bahwa mereka merasa cukup mudah untuk menjangkaunya karena jalur penyeberangan tidak terlalu jauh dan banyak tersebar di sepanjang jalan kawasan Malioboro tapi tinggal bagaimana masing-masing orang mempunyai kemauan untuk tertib dan sabar atau tidak. Sedangkan 13 dari 20 orang sampel menyatakan cukup sulit untuk menjangkaunya dengan berkomentar bahwa jarak tempuhnya cukup jauh serta beberapa *zebracross* yang kondisi catnya rusak sulit dilihat bahkan catnya sudah mengelupas dan tidak terlihat lagi bahwa ditempat itu sebenarnya ada *zebracrossnya*. Selain itu banyak halangan menuju ke ruang tunggu saat hendak menyeberang terutama dengan adanya kendaraan motor yang parkir sampai ke median jalan.



Gambar 10. Ruang Tunggu Penyeberang Terganggu oleh Sepeda Motor yang Parkir di Median Jalan



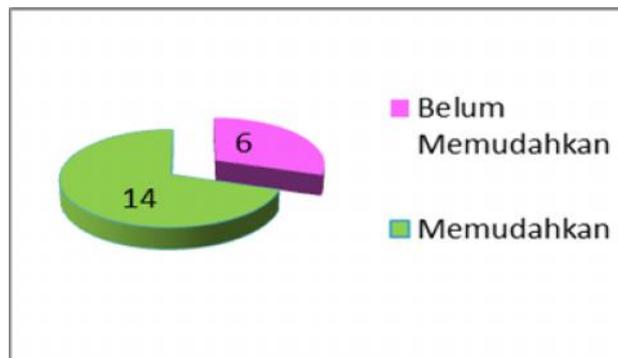
Gambar 11. *Pie Chart* Jumlah Data tentang Kemudahan Pejalan Kaki Menuju Jalur Penyeberangan

Penilaian pejalan kaki mengenai kemudahan mengakses tempat tujuan yang akan dituju dengan keberadaan fasilitas penyeberangan yang tersebar di sepanjang jalan kawasan Malioboro, 6 dari 20 orang menyatakan belum memudahkan karena keberadaan *zebracross* dinilai sama saja ada ataupun tidak adanya fasilitas penyeberangan, pejalan kaki beranggapan bahwa volume jumlah kendaraan yang melintas jauh lebih sedikit jika dibandingkan dengan volume jumlah pejalan kaki yang berada di sepanjang jalan Malioboro sampai dengan jalan Ahmad Yani sehingga ketempat manapun yang akan dituju tinggal menyeberang saja sembarang tempat. Selain itu rata-rata kecepatan kendaraan yang melintas cukup rendah jadi memungkinkan untuk menyeberang sembarang tempat lagi pula kawasan Malioboro merupakan jalur perdagangan dan wisata. Disamping itu keberadaan *zebracross* sebagian besar kondisi catnya rusak, mengelupas, pudar bahkan sudah tidak terlihat dengan jelas bahwa di tempat tersebut adalah *zebracross*.



Gambar 12. *Zebracross* Sulit Dilihat dengan Jelas

Sebanyak 14 dari 20 orang sampel menyatakan keberadaan fasilitas penyeberangan yang tersebar di sepanjang jalan kawasan Malioboro telah memudahkan untuk mengakses tempat yang akan dituju dengan beranggapan bahwa mereka merasa terbantu ketika hendak menyeberang menuju tempat yang akan dituju dengan banyaknya lokasi-lokasi penyeberangan yang cukup strategis serta pengguna jalan dapat melihat penyeberang yang hendak menyeberang di *zebracross*.



Gambar 13. *Pie Chart* Jumlah Data tentang Kemudahan Mengakses Tempat Tujuan yang akan Dituju dengan Keberadaan Fasilitas Penyeberangan

Apabila meninjau dari segi Kemudahan akses yang telah diuraikan di atas, hampir sebagian besar dari 20 orang sampel beranggapan bahwa untuk menjangkau keberadaan fasilitas penyeberangan ketika hendak menyeberang masih sulit, namun keberadaannya sangat membantu penyeberang untuk mengakses tempat yang akan menjadi tujuan penyeberang.

fasilitas penyeberangan yang terdapat di sepanjang Jalan Malioboro sampai dengan jalan Ahmad Yani ini berupa 16 *zebracross* dan 4 *pelican crossing*. Keenambelas lokasi dan kondisi *zebracross* dapat dijelaskan pada tabel berikut.

Tabel 1. Kondisi Cat di beberapa lokasi Jalan Malioboro

No.	Lokasi <i>Zebracross</i>	Kondisi Cat	Jumlah
1	Di depan area hotel Ina Garuda	Baik	1
2	Di depan area Jogja <i>Library Center</i> atau di dekat halte Transjogja pertama	Baik	1
3	Di depan area DPRD DIY serta sesudah pertigaan jalan Sosrowijayan	Baik	2
4	Di depan area Mall Malioboro serta sebelum pertigaan jalan Perwakilan	Baik	2

No.	Lokasi <i>Zebracross</i>	Kondisi Cat	Jumlah
5	Di depan Hotel Mutiara atau toko batik Krisna	Sebagian cat rusak	1
6	Di sekitar area halte Transjogja kedua	Sebagian cat rusak	1
7	Di sekitar area Kantor Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta	Sebagian cat rusak	1
8	Di depan area Bank BRI sesudah perempatan jalan Suryatmajan	Sebagian cat rusak	1
9	Di depan area Ramayana	Sebagian cat rusak	2
10	Di area depan pasar sore atau Gereja	Hampir seluruh bagian pudar	1
11	Di area halte Transjogja ketiga atau di depan Gedung Agung dan Benteng Vredeburg	Tak terlitat	3

Jenis fasilitas penyeberangan *pelican crossing* terdapat pada area depan Pasar Beringharjo, area sebelum perempatan jalan Ketandan dan jalan Beskalan, area sebelum pertigaan Jalan Dagen atau di depan Toko Buccheri, dan terletak di area sebelum pertigaan jalan Sosrowijayan atau di depan Dinas Pariwisata. Satu dari keempat *pelican crossing* ini tidak dapat berfungsi dengan baik. *Pelican crossing* sebagai fasilitas penyeberangan yang semestinya dapat dikontrol oleh pejalan kaki dengan menekan tombol untuk meminta waktu hijau kepada pengguna kendaraan ketika hendak menyeberang, namun lampu pengatur lalu lintasnya bekerja sebagai mana fungsinya.



Gambar 14. *Pelican crossing* beserta papan rambu penyampai informasi petunjuk sebagai tempat penyeberangan orang.

Pada jenis fasilitas penyeberangan khususnya *pelican crossing* ini dilengkapi dengan polisi tidur jenis *road humps/speed humps* yang disusun secara paralel sebelum sampai di jalur penyeberangan tujuannya agar membuat pengguna kendaraan berhati-hati dan mengurangi kecepatan. Namun ketinggiannya tidak memenuhi kriteria *speed hump* dan hanya berjumlah tiga. Selain itu juga di lengkapi dengan rambu penyampai informasi petunjuk sebagai tempat penyeberangan orang dan rambu yang berisi perintah bila mana ingin menyeberang silahkan tekan tombol pengatur lampu lalu lintas penyeberangan untuk meminta waktu hijau kepada pengguna jalan. Sementara untuk *zebracross* juga terdapat rambu penyampai informasi petunjuk sebagai tempat penyeberangan orang.



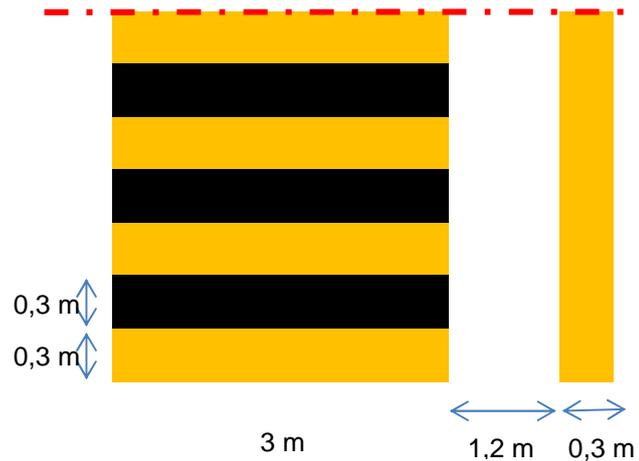
Gambar 15. *Pelican Crossing* yang dilengkapi dengan Polisi Tidur Jenis *Road Humps/Speed Humps* yang disusun Secara Paralel

Zebracross merupakan tempat penyeberangan di jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki yang akan menyeberang jalan, dinyatakan dengan marka jalan berbentuk garis membujur berwarna putih dan hitam (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum, 2014: 22). Sedangkan *Pelican crossing* adalah penyeberangan pejalan kaki yang dikontrol lampu lalu lintas dan dioperasikan oleh pejalan kaki. Dimana pejalan kaki harus menekan tombol untuk meminta "waktu hijau" pada pengendara kendaraan sehingga pengendara kendaraan berhenti dan pejalan kaki dapat menyebrangi jalan. *Pelican crossing* memiliki lampu *traffic light 2* (dua) warna, yaitu merah yang berarti tidak boleh menyeberang dan hijau yang berarti penyeberang jalan diperbolehkan berjalan, serta *zebracross* dan rambu-rambu pendukung lainnya (Runa Razen, 2011).



Gambar 16. Cara Kerja *Pelican Crossing* [1]

Data geometri fasilitas penyeberangan yang terdapat di sepanjang jalan kawasan Malioboro dari hasil pengamatan diperoleh lebar *zebracross* sebesar 3 m, lebar garis membujur sebesar 0,3 m, jarak antara garis yang membujur satu dengan yang lainnya sebesar 0,3 jarak antara garis-garis yang membujur dengan garis stop sebesar 1,2 m, lebar garis stop sebesar 0,3 m dan jumlah garis yang membujur sebanyak 11. Berdasarkan peraturan Direktorat Jenderal Bina Marga tahun 1995 dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum, 2014: 22) telah memenuhi standar kriteria minimum.

Gambar 17. Ilustrasi Geometri *Zebra*cross

Hasil dari pengukuran jarak antar fasilitas penyeberangan satu dengan yang lain beragam. Dari sejumlah 20 fasilitas penyeberangan yang tersedia di sepanjang jalan kawasan Malioboro, diperoleh hasil pengukuran jarak terjauh antara fasilitas penyeberangan satu dengan penyeberangan yang lain sebesar ± 82 m. Sementara jarak terdekat antara fasilitas penyeberangan satu dengan penyeberangan lainnya sebesar ± 30 m. Sedangkan jika diambil rata-ratanya jarak antara fasilitas penyeberangan satu dengan yang lain sebesar ± 60 m. Adanya perbedaan jarak antar penyeberangan satu dengan penyeberangan yang lainnya ini, karena menyesuaikan dengan kebutuhan para pejalan kaki dengan tingkat keramaian tertentu.

SIMPULAN

Berdasarkan dari analisis Perilaku pejalan kaki pada penggunaan fasilitas penyeberangan di sepanjang jalan kawasan malioboro yogyakarta dapat disimpulkan: (1) Meninjau dari aspek keamanan dan keselamatan, eksistensi fasilitas penyeberangan di sepanjang jalan Malioboro sampai dengan jalan Ahmad Yani sangat krusial bagi pejalan kaki, yang dibutuhkan untuk menjamin Keamanan dan keselamatan bagi penyeberang serta menjamin posisi mereka sebagai pihak yang benar seandainya mereka mengalami kecelakaan karena sesuai peraturan mereka telah menyeberang melalui fasilitas penyeberangan. Namun, kondisi tingkat kesadaran pejalan kaki masih minim dikarenakan minimnya upaya pemerintah untuk menghimbau masyarakat dan menerapkan sanksi, sehingga sikap batin masyarakat sudah terbiasa untuk melanggar karena tidak pernah menghadapi konsekuensi yang berarti karena pelanggarannya. Kurangnya kesadaran hukum dari seseorang untuk berperilaku sesuai aturan merupakan faktor mengapa pelanggaran ini selalu terjadi; (2) Meninjau dari aspek Kenyamanan, masyarakat sebagai pejalan kaki merasa memperoleh Kenyamanan dengan tersedianya fasilitas penyeberangan yang tersebar di sepanjang Jalan Malioboro sampai dengan jalan Ahmad Yani, karena memiliki tempat yang telah ditentukan secara jelas untuk mereka menyeberang. Oleh karena itu juga, mereka memperoleh hak seandainya terlibat dalam suatu kecelakaan yang melibatkan pengguna kendaraan. Pejalan kaki menilai sangat menunjang Kenyamanan sebagai penyeberang ketika menyeberang menggunakan fasilitas penyeberangan *zebracross* dengan lampu pengatur lalu lintas (*pelican crossing*) yang dikontrol dan dioperasikan oleh pejalan kaki. Sementara eksistensi fasilitas penyeberangan *zebracross* belum memberikan Kenyamanan yang begitu berarti bagi pejalan kaki sebagai pengguna fasilitas penyeberangan tersebut. Hal ini karena keberadaan *zebracross* di sepanjang jalan Malioboro sampai dengan jalan Ahmad Yani hanya dianggap seperti debu tipis di kaca depan, sedikit penghalang pandangan yang dapat diabaikan. Eksistensi *zebracross* belum dapat mengajak pengguna kendaraan berbagi ruang dengan pejalan kaki. Minimnya pemahaman pengguna jalan akan maksud rambu yang ada menjadi salah satu pemicu tidak patuhnya

berlalu lintas; (3) Meninjau dari aspek Kemudahan akses, pejalan kaki beranggapan bahwa untuk menjangkau keberadaan fasilitas penyeberangan ketika hendak menyeberang masih sulit, namun keberadaannya sangat membantu penyeberang untuk mengakses tempat yang akan menjadi tujuan penyeberang; (4) Meninjau tentang kondisi fasilitas penyeberangan, terdapat 4fasilitas penyeberangan pelican crossing dan 16 zebracross. Satu dari keempat pelican crossing ini tidak dapat berfungsi dengan baik. Sementara 6 dari 16 *zebracross* kondisi cat masih baik sedangkan 6 kondisi cat *zebracross* lainnya sebagian rusak dan 4 kondisi cat *zebracross* pudar serta sudah tidak terlihat sebagai *zebracross*. Geometri *zebracross* diperoleh dimensi lebar *zebracross* sebesar 3 m, lebar garis membujur sebesar 0,3 m, jarak antara garis yang membujur satu dengan yang lainnya sebesar 0,3 jarak antara garis-garis yang membujur dengan garis stop sebesar 1,2 m, lebar garis stop sebesar 0,3 m dan jumlah garis yang membujur sebanyak 11. Jarak terjauh antara fasilitas penyeberangan satu dengan penyeberangan yang lain sebesar ± 82 m. Sementara jarak terdekat antara fasilitas penyeberangan satu dengan penyeberangan lainnya sebesar ± 30 m. Sedangkan rata-ratanya sebesar ± 60 m.

DAFTAR RUJUKAN

- [1] Ahmad Munawar. (2006). *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Yogyakarta: Betta Offset.
- [2] Dinas Permukiman dan Prasarana Wilayah (KIMPRASWIL) Kota Yogyakarta. (2013). *Penyusunan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan Kawasan Malioboro Yogyakarta*. Yogyakarta: PT. Cipta Nindita Buana.
- [3] Gatoet, Wardianto, Eko Budihardjo, & Eddy Prianto. (2012). *Tuntutan Atribut Persepsi Pejalan Kaki pada Penggunaan Jembatan Penyeberangan di Jatingaleh Semarang*. Jurnal Dinamika Teknik Sipil, Vol. 12, No. 2, Hal. 194-200. Universitas Diponegoro.
- [4] Hestin Mulyandari. (2011). *Pengantar Arsitektur Kota*. Yogyakarta: Andi Offset.
- [5] Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
- [6] Runa Razen. (2011). *Tipe Penyeberangan Jalan Bagi Pejalan Kaki*. <http://www.kaskus.co.id/thread/5357ab7ec3cb17c03e8b4a32/mengenal-tipe-penyebrangan-jalan-bagi-pejalan-kaki-bukan-hanya-zebra-cross-gan>. diakses, 8 Juni 2014. Pukul 5.05 WIB.
- [7] Sugiyono. (2006). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- [8] Undang-Undang Lalu Lintas No. 22 Tahun 2009