



Tingkat Pelayanan Jalur Pedestrian di Kawasan Wisata Malioboro, Kota Yogyakarta

The Service Level of Pedestrian Paths in Malioboro Tourism Area, Yogyakarta City

Hifaa Nursabrina Rahmah^{1*}, Murtanti Jani Rahayu^{1,2}, Erma Fitria Rini^{1,2}

¹Program Studi S1 Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia

²Pusat Informasi Pembangunan Wilayah (PIPW), LPPM Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia

*e-mail: hifaasabrina@student.uns.ac.id

(Submitted: 20 August 2024; Reviewed: 10 September 2024; Accepted: 2 October 2024)

Abstrak

Kawasan Malioboro sebagai kawasan wisata di perkotaan perlu memperhatikan fasilitas yang menjadi daya tarik pariwisata perkotaan. Fasilitas perkotaan yang menjadi perhatian di kawasan Malioboro adalah jalur pedestrinya yang merupakan fasilitas yang penting dalam mendukung integrasi pariwisata kawasan Malioboro. Penataan jalur pedestrian oleh Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta melalui realisasi kebijakan relokasi Pedagang Kaki Lima (PKL) pada awal tahun 2022 memberi perubahan signifikan pada jalur pedestrian di kawasan Malioboro. Penelitian ini mengkaji tingkat pelayanan jalur pedestrian dengan memperhatikan enam komponen, yaitu aksesibilitas, daya tarik, keamanan, kenyamanan, inklusivitas, dan kelembagaan dengan indikatornya masing-masing yang didasarkan pada komponen kawasan wisata, ruang publik, dan jalur pedestrian. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah jalur pedestrian di kawasan Malioboro sudah dapat melayani dengan baik melalui penilaian tingkat pelayanannya. Pengumpulan data penelitian ini dilakukan melalui observasi lapangan serta penyebaran kuesioner. Penelitian ini merupakan jenis penelitian kuantitatif dengan pendekatan deduktif. Teknik analisis penelitian menggunakan analisis skoring dengan skala *Guttman* pada tiap indikator penilaian yang datanya dikumpulkan dengan teknik survei data primer melalui observasi lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa aksesibilitas, daya tarik, keamanan, kenyamanan, inklusivitas, dan kelembagaan di kawasan menghasilkan tingkat pelayanan jalur pedestrian kawasan wisata Malioboro sangat baik.

Kata kunci: jalur pedestrian; kawasan wisata; ruang publik; tingkat pelayanan

Abstract

Malioboro as an urban tourist area needs to take account of facilities that are objects of attraction of urban tourism. Urban facilities that are the main concern in the Malioboro area are its pedestrian paths which have distinctive characteristics and become connecting paths between attractions within the area. The arrangement of pedestrian paths by the Yogyakarta Government through the implementation of the street vendor relocation policy in early 2022 has made significant changes to pedestrian paths in the area. This study analyzes the level of pedestrian path service by considering six components, namely accessibility, attractiveness, safety, comfort, inclusivity, and institutional, with their respective indicators based on the components of tourist areas, public spaces, and pedestrian paths. This study aims to determine the level of pedestrian path service in the Malioboro tourist area. Data collection was conducted through field observation and questionnaires. The research is quantitative research with a deductive approach. The research analysis technique uses scoring analysis with the Guttman scale on each assessment indicator whose data is collected by primary data survey techniques through field observation. Results of the study indicate that accessibility, attraction, safety, comfort, inclusivity, and institutional services provide an excellent rate of path service for the Malioboro area.

Keywords: level of service; pedestrian path; public space; tourism

1. PENDAHULUAN

Pariwisata perkotaan berkembang karena kota merupakan bagian dari destinasi dan daya tarik wisata. Hal ini disebabkan kota memiliki ragam budaya, gaya hidup, serta heterogenitas permintaan yang kompleks (Law, 1996). Perkembangan pariwisata perkotaan terjadi di berbagai kota di dunia, salah satunya Kota Yogyakarta dengan kawasan

Malioboro sebagai pusat dan jantung Kota Yogyakarta. Kawasan Malioboro dibangun sejak awal abad ke-19 sebagai pusat perekonomian dan pemerintahan Hindia Belanda. Kawasan Malioboro masih mempertahankan karakteristiknya hingga saat ini sehingga memiliki nilai sejarah yang tinggi dan menjadi salah satu destinasi utama bagi wisatawan yang berkunjung ke Yogyakarta. Selain bersejarah, kawasan Malioboro kini berkembang menjadi kawasan wisata perbelanjaan. Wisatawan di kawasan Malioboro dapat merasakan berbagai pengalaman wisata mulai pengalaman berbelanja produk lokal dan beragam cendera mata, mencicipi makanan khas Yogyakarta, hingga menghabiskan waktu untuk menikmati suasana khas Malioboro. Tidak seperti pariwisata pada umumnya yang memiliki daya tarik khusus bagi wisatawan yang berkunjung, kawasan Malioboro sebagai pariwisata perkotaan menggunakan fasilitas perkotaan yang biasa digunakan oleh masyarakat lokal sebagai daya tarik wisata. Fasilitas perkotaan berupa jalur pedestrian yang dapat diakses dan digunakan secara bebas tanpa pungutan biaya sekaligus menjadi ruang publik menjadi daya tarik kawasan Malioboro dengan karakteristiknya yang khas.

Jalur pedestrian kawasan Malioboro memiliki panjang sekitar 1,3 km yang menghubungkan tiap titik atraksi di dalamnya, mulai dari Titik Nol Jogja, Benteng Vredenburg, Pasar Beringharjo, Plaza Malioboro, Teras Malioboro, hingga Stasiun Tugu. Dalam proses perkembangannya untuk dapat memberikan pelayanan yang baik bagi wisatawan dan masyarakat Yogyakarta secara umum, Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta terus melakukan penataan kawasan Malioboro. Salah satunya, yaitu melalui penerapan kebijakan relokasi Pedagang Kaki Lima (PKL) yang ada di sepanjang jalur pedestrian kawasan Malioboro ke kawasan khusus yang kini disebut Teras Malioboro. Melalui kebijakan relokasi tersebut, jalur pedestrian kawasan Malioboro yang dahulu digunakan bersama sektor informal kini terlihat lebih kondusif dan menyisakan penyewaan sepeda listrik dan skuter listrik yang dapat digunakan di jalur pedestrian. Meskipun demikian, hingga saat ini masih ditemukan PKL yang berjualan di jalur pedestrian Malioboro. Perubahan signifikan yang terjadi pada jalur pedestrian kawasan Malioboro ini menjadi latar belakang utama perlunya kajian terkait tingkat pelayanan jalur pedestrian di kawasan Malioboro setelah realisasi kebijakan relokasi PKL Malioboro.

2. KAJIAN TEORI

2.1 KOMPONEN KAWASAN WISATA

Kawasan wisata merupakan area yang dikembangkan secara khusus untuk kegiatan rekreasi/relaksasi yang juga menyediakan fasilitas dan pelayanan yang komprehensif. Berkaitan dengan komponen pariwisata, Departemen Kebudayaan dan Pariwisata Republik Indonesia sejak lama menetapkan program Sapta Pesona yang memuat tujuh aspek, yaitu aspek keamanan, ketertiban, kebersihan, kesejukan, keindahan, keramahan, dan kenangan. Supaya dapat memberikan pelayanan yang baik bagi wisatawan, suatu kawasan wisata harus memiliki sekurang-kurangnya enam dari ketujuh aspek tersebut, yaitu keamanan, ketertiban, kebersihan, keindahan, keramahan, dan kenangan.

Aspek pertama adalah keamanan. Keamanan kawasan wisata diharapkan dapat menciptakan rasa aman pengunjung dari kejahatan maupun dari sikap masyarakat, seperti sikap memaksa dari para pedagang untuk membeli. Keamanan juga dapat tercermin dari aktivitas wisata terutama wisata alam yang menggunakan alat-alat keselamatan, seperti helm, pelampung, tali, dan ketersediaan P3K. Aspek kedua adalah ketertiban. Kawasan wisata yang tertib berarti kondisi kawasan yang tenang dan teratur dapat meningkatkan kenyamanan wisatawan. Aspek ini dapat dilihat dari kedekatan kawasan wisata dengan sumber suara yang menimbulkan keributan dan kebisingan. Aspek ketiga adalah kebersihan. Kawasan wisata dianggap memenuhi aspek kebersihan apabila kawasan wisata bebas sampah, bebas polusi, serta memiliki lingkungan yang bersih. Fasilitas, seperti kamar mandi dan kamar tidur yang digunakan oleh wisatawan juga harus bersih. Aspek keempat adalah keindahan. Aspek keindahan berarti kawasan wisata memiliki suasana yang indah yang dapat dinikmati oleh wisatawan, yang dapat berasal dari karya-karya buatan, pemandangan alam, dan sebagainya. Keindahan juga dapat berasal dari kenyamanan, kerapian, dan kebersihan kawasan wisata. Aspek kelima adalah keramahan. Aspek keramahan dilihat dari sikap masyarakat lokal terhadap wisatawan. Keramahan dianggap sebagai salah satu kunci sukses pariwisata. Dengan merasakan keramahan masyarakat lokal, wisatawan akan merasa kedatangannya ke kawasan wisata tersebut dapat diterima. Aspek keenam adalah kenangan. Kenangan mendalam didapat oleh wisatawan selama berkunjung ke kawasan wisata baik dari atraksi wisata yang ada, pelayanan yang ramah, hingga cenderamata yang dapat dibawa pulang.

2.2 RUANG PUBLIK DAN KRITERIANYA

Kawasan Malioboro merupakan ruang publik yang merupakan salah satu elemen utama dalam mendukung kawasan wisata. Carr *et al.* (1991) mendefinisikan ruang publik sebagai ruang milik bersama yang dapat digunakan siapa pun

untuk melakukan berbagai aktivitas serta tidak ada pemungutan biaya untuk memasukinya. Sesuai dengan definisi Carr tersebut, maka kawasan Malioboro termasuk ke dalam ruang publik. Untuk dapat memenuhi kebutuhan dasar pengguna ruang publik, terdapat lima aspek yang perlu diperhatikan Carr *et al.* (1991), yaitu kenyamanan (*comfort*), relaksasi (*relaxation*) berupa penyediaan elemen-elemen alam, keterlibatan pasif (*passive engagement*) berupa aktivitas yang sangat dipengaruhi oleh kondisi lingkungan, seperti duduk menikmati suasana lingkungan, keterlibatan aktif (*active engagement*) terkait kemampuan ruang dalam memfasilitasi kontak dan interaksi antara anggota masyarakat dengan baik, serta penemuan (*discovery*) yang merupakan proses pengelolaan ruang dalam mempertahankan keunikan aktivitas serta ciri khas arsitektur yang sesuai dengan budaya setempat.

Menurut Iswanto (2006), ruang publik juga harus memenuhi tiga kriteria esensial. Pertama, ruang publik harus memberikan makna atau arti yang penting bagi individu dan kelompok masyarakat yang menggunakannya (*meaningful*). Kedua, ruang publik harus tanggap terhadap keinginan pengguna dan mampu menampung berbagai kegiatan yang dilakukan di dalamnya (*responsive*). Terakhir, ruang publik juga harus demokratis dengan menerima semua lapisan masyarakat secara bebas tanpa diskriminasi (*democracy*). Elemen-elemen desain pendukung yang harus terdapat pada ruang publik, yaitu lampu pejalan kaki, lampu penerangan jalan, halte bus, tanda petunjuk, fasilitas telekomunikasi, tempat sampah, vegetasi, dan air bersih/kamar mandi. Ruang publik dikatakan efektif jika dimanfaatkan secara aktif oleh masyarakat dan memberikan dampak positif bagi masyarakat (Porajouw *et al.*, 2017).

2.3 JALUR PEDESTRIAN DAN KRITERIANYA

Jalur pedestrian adalah ruang publik yang penting dalam mendukung aksesibilitas dan daya tarik kawasan wisata terutama di kawasan perkotaan (Erlangga *et al.*, 2020). Kata pedestrian merupakan kata yang diambil dari Bahasa Yunani, yaitu dari kata *pedos* yang memiliki arti kaki. Kata pedestrian secara harfiah berarti orang yang berjalan di jalan (Iswanto, 2006). Jalur pedestrian adalah wadah bagi aktivitas pejalan kaki, jalur yang memberikan pelayanan secara khusus kepada pejalan kaki berkaitan dengan keamanan, kenyamanan, dan kelancaran aktivitas pejalan kaki (Iswanto, 2006; Mansyur *et al.*, 2016). Jalur pedestrian merupakan suatu ruang publik yang menjadi tempat masyarakat melakukan interaksi sosial. Menurut Unterman (1984), jalur pedestrian merupakan jalur dengan fungsi utama sebagai jalur yang memberikan pelayanan khusus kepada pejalan kaki sebagai upaya untuk meningkatkan keamanan, kenyamanan, dan kelancaran para pejalan kaki. Fungsi utama jalur pedestrian adalah sebagai tempat seluruh aktivitas pejalan kaki yang didukung berbagai elemen pendukung agar dapat menciptakan rasa aman dan nyaman bagi penggunaannya (Iswanto, 2006). Menurut Untermann (1984), terdapat beberapa kriteria yang harus dipenuhi oleh jalur pejalan kaki (*pedestrian way*), yaitu keamanan (*safety*), aksesibilitas (*accessibility*), kenyamanan (*comfort*), dan daya tarik (*attractiveness*). Kualitas fisik yang menjadi kriteria dari jalur pedestrian meliputi aspek keamanan, ketercapaian, suasana yang umum bagi penggunaannya, serta kenyamanan (Bashit *et al.*, 2019; Damia & Nugrahaini, 2020; Purnomo & Setiawan, 2015; Sanjaya *et al.*, 2017; Tanan *et al.*, 2017).

Dari kajian teori, dilakukan sintesis terhadap teori komponen kawasan wisata, ruang publik, dan jalur pedestrian kemudian didapatkan variabel penelitian berupa komponen-komponen pelayanan jalur pedestrian di kawasan wisata Malioboro, yaitu aksesibilitas, daya tarik, keamanan, kenyamanan, inklusivitas, serta kelembagaan. Daya tarik diantaranya meliputi 3S: *something to see, something to do, something to buy* (Silvandi & Mandalia, 2022). Kelembagaan berperan penting dalam pengembangan wisata (Alfianor *et al.*, 2020).

3. METODE PENELITIAN

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian mengenai tingkat pelayanan jalur pedestrian di kawasan Malioboro adalah pendekatan deduktif yang merupakan pendekatan dengan menguji teori yang telah dijelaskan sebelumnya terhadap suatu keadaan khusus, yang kemudian teori tersebut digunakan sebagai landasan atau acuan dalam pelaksanaan penelitian ini. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif, yaitu penelitian yang didasarkan pada pengumpulan dan analisis data numerik yang berupa angka, statistik, data variabel-variabel yang dapat diukur secara objektif untuk menjawab pertanyaan penelitian.

Data yang digunakan pada penelitian ini berupa data terkait kondisi eksisting tiap komponen pelayanan jalur pedestrian di kawasan Malioboro yang menjadi variabel penelitian, yaitu aksesibilitas, daya tarik, keamanan, kenyamanan, inklusivitas, serta kelembagaan. Proses penilaian masing-masing komponen pelayanan tersebut dilakukan secara objektif. Untuk dapat meningkatkan konsistensi penilaian, setiap komponen yang dievaluasi diberi nilai berdasarkan kriteria yang jelas dan terukur. Oleh karena itu, teknik analisis data pada penelitian ini menggunakan

metode skoring yang menggunakan skala Guttman: apabila suatu indikator memenuhi parameter yang ditentukan, maka diberikan skor 1 atau apabila tidak memenuhi parameter yang ditentukan, maka diberikan skor 0. Variabel yang diukur pada penelitian ini memiliki bobot yang setara, yaitu 1, sehingga didapatkan bobot masing-masing indikator tiap variabel, seperti yang tertulis pada Tabel 1 berikut.

Tabel 1. Skoring Parameter dari Indikator Tiap Variabel

Variabel	Subvariabel	Indikator	Bobot Indikator
Aksesibilitas (Bobot 1)	Konektivitas	Ketersediaan halte di jalur pejalan kaki	0,25
		Keberadaan PKL yang berjualan di jalur pedestrian	0,25
	Hambatan pejalan kaki	Keberadaan kendaraan bermotor yang parkir di jalur pejalan kaki	0,25
		Waktu akses	Jalur pejalan kaki dapat diakses setiap saat secara bebas
Daya Tarik (Bobot 1)	Something to see	Keberadaan daya tarik berupa sesuatu yang dapat dilihat oleh pengunjung di jalur pejalan kaki	0,33
		Keberadaan daya tarik berupa sesuatu yang dapat dibeli oleh pengunjung di jalur pejalan kaki	0,33
	Something to do	Keberadaan daya tarik berupa sesuatu yang dapat dilakukan oleh pengunjung di sekitar jalur pejalan kaki	0,33
		Ruang sirkulasi	Jalur pejalan kaki memiliki jalur tersendiri dan sirkulasinya tidak bercampur dengan jalur kendaraan bermotor
Keamanan (Bobot 1)	Pembatas jalur	Ketersediaan pembatas antara jalur pejalan kaki dengan jalur kendaraan bermotor	0,14
		Ketersediaan <i>bollard</i> pada tiap ujung jalur pejalan kaki	0,14
	Jalur penyeberangan	Ketersediaan jalur penyeberangan di jalur pejalan kaki	0,14
		Ketersediaan lampu pejalan kaki dengan jarak 10 – 15 meter	0,14
	Lampu penerangan	Ketersediaan lampu penerangan jalan yang mengakomodasi penerangan hingga ke jalur kendaraan bermotor sehingga tidak terdapat <i>black spot</i> atau area gelap	0,14
		Pelayanan keamanan	Ketersediaan pelayanan keamanan di jalur pejalan kaki
	Lebar jalur	Lebar efektif jalur pedestrian berukuran 2 meter atau lebih	0,08
		Tempat duduk	Ketersediaan tempat duduk di tiap segmen
	Peneduh	Ketersediaan fasilitas peneduh di jalur pejalan kaki	0,08
		Tanda petunjuk arah	Ketersediaan petunjuk arah yang mudah dibaca dengan jelas
Kebersihan	Ketersediaan tempat sampah pada tiap jarak 20 meter		0,08
	Kenyamanan (Bobot 1)	Ketersediaan bak sampah yang memisahkan sampah sesuai jenisnya	0,08
Keberadaan bau yang tidak sedap yang berasal dari sampah maupun dari saluran drainase		Keberadaan penumpukan sampah di jalur pejalan kaki	0,08
	Toilet umum	Keberadaan bau yang tidak sedap yang berasal dari sampah maupun dari saluran drainase	0,08
Telekomunikasi		Ketersediaan toilet umum dengan ketersediaan air yang cukup untuk memenuhi kebutuhan pengguna jalur pejalan kaki	0,08
	Pelayanan informasi	Ketersediaan toilet umum dengan kondisi bersih	0,08
Keramahan		Ketersediaan fasilitas telekomunikasi di jalur pejalan kaki yang dapat digunakan secara bebas	0,08
	Inklusivitas (Bobot 1)	Ketersediaan pelayanan informasi terkait kawasan Malioboro	0,08
Kelembagaan (Bobot 1)		Sikap ramah pedagang lokal terhadap pejalan kaki di kawasan Malioboro	0,08
	Ramp	Ketersediaan <i>ramp</i> dengan lebar minimal 80 cm	0,50
Jalur tekstur		Ketersediaan jalur tekstur/ <i>guiding block</i> di sepanjang jalur pejalan kaki	0,50
	Pemerintah	Adanya peran pemerintah dalam penyediaan layanan publik pada jalur pejalan kaki kawasan Malioboro	0,33
Swasta		Keberadaan peran swasta dalam penyelenggaraan pariwisata kawasan Malioboro	0,33
	Masyarakat	Keterlibatan peran masyarakat dalam penyelenggaraan pariwisata kawasan Malioboro baik secara langsung maupun tidak langsung	0,33

Dengan menggunakan bobot indikator pada Tabel 1, skor indikator didapatkan dengan menggunakan perhitungan pada Persamaan 1.

$$\text{Skor indikator } n = \text{Skor parameter } n \times \text{Bobot Indikator } n \dots\dots\dots(1)$$

Selanjutnya, skor tiap indikator diakumulasi untuk mengetahui tingkat pelayanan jalur pedestrian di kawasan Malioboro dengan klasifikasi kelas, seperti yang tertera pada Tabel 2.

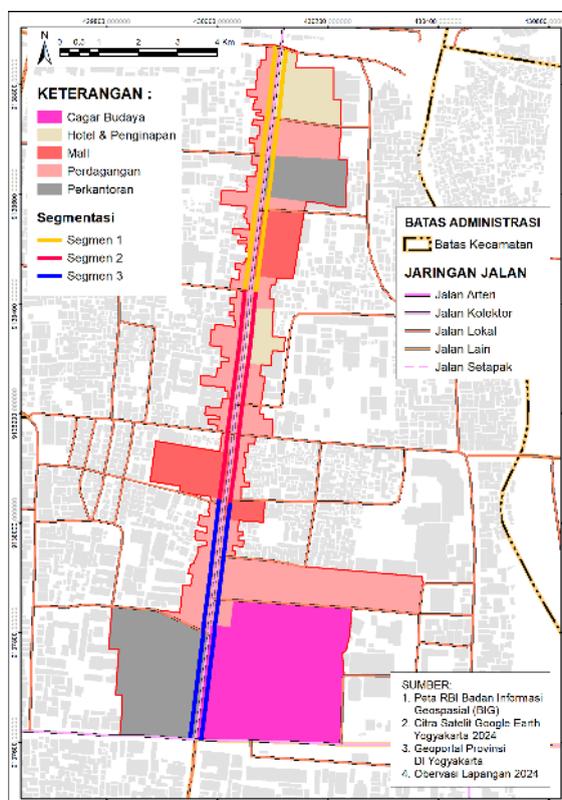
Tabel 2. Klasifikasi Kelas Tingkat Pelayanan Jalur Pedestrian di Kawasan Wisata

Kelas	Skor
Sangat Baik	4,51 - 6,00
Baik	3,01 - 4,50
Sedang	1,51 - 3,00
Buruk	0 - 1,50

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 GAMBARAN UMUM

Ruang lingkup kawasan penelitian ini berupa koridor yang merupakan jalur pedestrian di kawasan Malioboro dari simpang empat Titik Nol Kilometer hingga simpang empat Stasiun Tugu Yogyakarta dengan panjang ruas jalan yang menjadi ruang lingkup penelitian ini sepanjang 1,3 km. Ruas jalan ini dipilih sebagai lokasi studi karena ruas jalan tersebut merupakan ruas jalan yang mengalami perubahan karena realisasi program relokasi PKL tahun 2022. Kawasan penelitian juga meliputi bangunan yang ada di sekitar jalur pedestrian kawasan Malioboro karena perlu ada gambaran terkait kawasan yang dilayani jalur pedestrian Malioboro. Sebagai kawasan wisata perbelanjaan, kawasan Malioboro memiliki karakteristik pemanfaatan lahan yang didominasi oleh kawasan perdagangan yang berupa pasar, kios-kios, serta mal perbelanjaan. Hal ini dilengkapi dengan sejumlah hotel dan penginapan yang menyediakan layanan akomodasi bagi wisatawan. Selain itu, sebagai pusat Kota Yogyakarta yang strategis, kawasan Malioboro juga menjadi wadah aktivitas pemerintahan. Pada kawasan Malioboro terdapat Kantor Gubernur DIY, Gedung DPRD DIY, serta Istana Gedung Agung. Penelitian ini memberikan gambaran bagaimana jalur pedestrian kawasan Malioboro dapat melayani aktivitas-aktivitas tersebut dengan ruang lingkup wilayah yang ditunjukkan pada Gambar 1.



Gambar 1. Peta Ruang Lingkup Kawasan Penelitian

Kawasan penelitian dibagi menjadi tiga segmen berdasarkan pada jarak yang nyaman ditempuh pejalan kaki dalam berjalan, yaitu 400-500 meter (Mansyur *et al.*, 2016). Pembagian segmen pada penelitian ini juga memperhatikan keberadaan persimpangan jalan serta karakteristik fisik atau fungsi bangunan yang menjadi batas segmen. Segmentasi tersebut dilakukan untuk memudahkan pelaksanaan tahap pengumpulan data dan analisis data.

4.2 KARAKTERISTIK JALUR PEDESTRIAN MALIOBORO BERDASARKAN KOMPONEN TINGKAT PELAYANAN

4.2.1 Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan kemudahan dalam mencapai suatu tujuan (Chaerunissa & Yuniningsih, 2020). Kawasan Malioboro dapat diakses menggunakan transportasi umum berupa bus Trans Jogja, kereta api, maupun Kereta Rel Listrik (KRL) karena pada kawasan Malioboro terdapat tiga halte bus Trans Jogja serta terletak dekat dengan Stasiun Tugu Yogyakarta. Keterhubungan kawasan dengan transportasi umum tersebut meningkatkan fungsi ketercapaian jalur pedestrian Malioboro. Sebagai ruang publik, kawasan Malioboro dapat diakses kapan pun secara bebas dan tidak ada pemungutan biaya untuk memasuki kawasan.

Selain aksesibilitas untuk mencapai kawasan, aksesibilitas di dalam kawasan Malioboro juga menjadi perhatian, yaitu berupa jalur pedestrian yang menjadi sarana berpindah dari satu lokasi ke lokasi yang lain. Jalur pedestrian harus bebas dari hambatan untuk memudahkan pergerakan penggunanya (Untermann, 1984). Dari hasil observasi lapangan, secara umum jalur pedestrian kawasan Malioboro belum didukung aksesibilitas yang optimal karena masih ditemukan hambatan pejalan kaki. Setelah relokasi yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta direalisasikan pada awal tahun 2022, masih terdapat PKL yang berjualan di sepanjang jalur pedestrian kawasan Malioboro terutama pada area pintu masuk kawasan Pasar Beringharjo dan Pasar Sore Malioboro yang menghambat pergerakan pengguna jalur pedestrian. Gambar 2 memperlihatkan kondisi jalur pedestrian Malioboro yang masih digunakan untuk berjualan oleh PKL.



Gambar 2. PKL Berjualan di Jalur Pedestrian Kawasan Malioboro

4.2.2 Daya Tarik

Daya tarik wisata merupakan segala sesuatu yang menjadi daya tarik bagi wisatawan untuk datang ke suatu kawasan wisata Chaerunnisa & Yuniningsih (2020) serta daya tarik yang dapat meningkatkan minat berjalan kaki di jalur pedestrian. Kawasan Malioboro memiliki destinasi wisata bersejarah, seperti Benteng Vredeburg, Pasar Beringharjo, bangunan-bangunan, dan *street furniture* berarsitektur zaman Hindia-Belanda yang pemandangannya dapat dinikmati sambil beraktivitas di sepanjang jalur pedestrian juga di Kawasan Titik Nol Jogja. Wisatawan juga dapat berbelanja berbagai produk lokal dan oleh-oleh khas Yogyakarta yang dijual di kios-kios pedagang sepanjang jalan Malioboro maupun di pasar dan mal sebagai kenang-kenangan berkunjung ke Yogyakarta. Keragaman atraksi Malioboro memenuhi indikator pada komponen daya tarik jalur pedestrian Malioboro sehingga berpotensi mempengaruhi daya tarik wisatawan serta minat berjalan kaki pada jalur pedestrian. Berbagai daya tarik di Malioboro dapat dilihat pada Gambar 3 berikut.



Gambar 3. Daya Tarik Jalur Pedestrian Kawasan Malioboro

4.2.3 Keamanan

Jalur pedestrian kawasan Malioboro memiliki keamanan yang cukup baik. Hal ini diukur dari keamanan terhadap bahaya lalu lintas kendaraan bermotor serta tindak kejahatan. Kawasan Malioboro menciptakan rasa aman dari bahaya kendaraan bermotor melalui ketersediaan jalur pedestrian sebagai ruang khusus bagi pejalan kaki yang sirkulasinya tidak bercampur dengan kendaraan bermotor. Adanya pembatas antar jalur berupa vegetasi dan *bollard* yang mencegah masuknya kendaraan bermotor ke jalur pedestrian meningkatkan rasa aman bagi pengguna jalur pedestrian. Selain itu, untuk dapat mengakomodasi keamanan bagi pengguna jalur dalam berpindah tempat tersedia jalur penyeberangan berupa *zebra cross* di sejumlah titik di Malioboro.

Sementara itu, dalam rangka menjamin keselamatan pengguna jalur pedestrian kawasan Malioboro yang dapat diakses kapan saja baik siang dan malam hari, tersedia penerangan yang berasal dari lampu pejalan kaki dan lampu penerangan jalan. Walaupun jarak antar lampu pejalan kaki kurang tidak memenuhi jarak maksimum (10-15 meter), penerangan jalan terpenuhi oleh keberadaan lampu penerangan jalan dan tidak ditemukan area gelap atau *black spot* di jalur pedestrian Malioboro yang memberi ruang bagi pelaku kejahatan pada malam hari. Kawasan Malioboro juga dilengkapi dengan CCTV di sepanjang jalur pedestrian yang dapat diakses secara publik sebagai upaya dalam menjamin keamanan kawasan Malioboro dari kejahatan. Fasilitas-fasilitas yang mendukung keamanan di jalur pedestrian Malioboro dapat dilihat pada Gambar 4.



Gambar 4. Fasilitas Pendukung Keamanan Jalur Pedestrian Kawasan Malioboro

4.2.4 Kenyamanan

Kenyamanan di kawasan Malioboro tercipta dari ketersediaan *street furniture* berupa tempat duduk, peneduh, dan tanda petunjuk arah serta fasilitas pendukung berupa toilet umum dan fasilitas telekomunikasi berupa *Wi-Fi* gratis di kawasan Malioboro. Di kawasan Malioboro juga terdapat pelayanan informasi yang juga termasuk fasilitas pendukung kawasan wisata berupa *Tourist Information Center* (ITC) yang memberikan informasi tidak hanya tentang kawasan Malioboro, tetapi juga tentang destinasi wisata di Yogyakarta. Selain itu, tersedia toilet umum dan fasilitas telekomunikasi berupa *Wi-Fi* yang dapat diakses secara publik. Ketersediaan fasilitas pendukung tersebut dapat meningkatkan kenyamanan wisatawan yang datang ke kawasan Malioboro (Chaerunissa & Yuniningsih, 2020; Iswanto, 2006). *Street furniture* serta fasilitas pendukung kenyamanan di jalur pedestrian Malioboro dapat dilihat pada Gambar 5.



Gambar 5. Street Furniture dan Fasilitas Pendukung Kenyamanan di Kawasan Malioboro

Kenyamanan yang dirasakan pengguna jalur pedestrian juga didapatkan dari sikap ramah pedagang lokal yang ada di kawasan Malioboro. Para pedagang lokal tidak memaksa wisatawan untuk membeli dagangan dan melayani dengan ramah. Keramahan yang diberikan pedagang lokal menurut menjadi salah satu kunci sukses pariwisata karena membuat wisatawan diterima di lingkungan masyarakat lokal sehingga memberi pengalaman berkunjung yang baik.

Komponen kenyamanan pada jalur pedestrian kawasan Malioboro masih belum optimal karena masih belum didukung kebersihan lingkungan yang baik. Hingga kini masih ditemukan tumpukan sampah di beberapa titik di jalur pedestrian kawasan Malioboro. Ketersediaan tempat sampah yang kurang memadai juga menjadi penyebab dari adanya tumpukan sampah tersebut. Tempat sampah yang tersedia juga tidak memiliki bak sampah yang memisahkan jenis sampah sehingga menimbulkan bau tidak sedap yang mengganggu kenyamanan pengguna jalur pedestrian (Iswanto, 2006).

4.2.5 Inklusivitas

Jalur pedestrian Malioboro merupakan ruang publik, harus dapat memenuhi kebutuhan berbagai kelompok masyarakat termasuk tuna netra dan pengguna kursi roda. Secara umum, jalur pedestrian Malioboro sudah didukung komponen inklusivitas yang optimal melalui ketersediaan jalur tekstur atau *guiding block* di sepanjang jalur pedestrian Malioboro yang memudahkan pergerakan tuna netra. Selain itu, tersedia juga *ramp* pada jalur pedestrian untuk memudahkan penyandang disabilitas bergerak secara aman karena perubahan tinggi permukaan jalan dengan jalur pedestrian dengan lebar yang dapat dilalui oleh pengguna kursi roda. Hal ini menjadikan kawasan Malioboro dapat dinikmati seluruh kalangan masyarakat dan memenuhi fungsinya sebagai ruang publik yang dapat digunakan oleh siapa pun secara bebas (Carr *et al.*, 1991). Fasilitas pendukung yang memudahkan pergerakan penyandang disabilitas pada jalur pedestrian Malioboro dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Fasilitas bagi Penyandang Disabilitas pada Jalur Pedestrian Kawasan Malioboro

4.2.6 Kelembagaan

Kawasan Malioboro memiliki tata kelola yang cukup optimal. Hal ini diperankan oleh kelembagaan baik pemerintah, swasta, maupun masyarakat. Dengan perannya sebagai layanan pendukung kawasan wisata (Chaerunissa & Yuniningsih, 2020) kewenangan terkait pengelolaan kawasan wisata Malioboro berpusat pada Pemerintah Kota Yogyakarta melalui Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pengelolaan Kawasan Cagar Budaya (PKCB) yang melakukan pengelolaan, perawatan, serta pemeliharaan kawasan Gumaton (Tugu, Malioboro, dan Keraton). Penyediaan dan perawatan fasilitas umum yang ada di kawasan Malioboro juga menjadi tanggung jawab UPT PKCB. Dalam upaya penertiban kawasan Malioboro, UPT PKCB bersama masyarakat melalui beragam paguyuban yang ada di kawasan termasuk asosiasi pedagang dan Institut Musisi Jalanan (IMJ) Malioboro bersama-sama menciptakan kawasan

Malioboro yang tertib dan kondusif sehingga dapat memberikan kesan baik bagi wisatawan yang berkunjung ke kawasan Malioboro.

Sementara itu, peran pihak swasta berperan dalam penyelenggaraan wisata kawasan Malioboro dengan menyediakan berbagai layanan yang dibutuhkan wisatawan melalui berbagai usaha selain menjadi daya tarik kawasan juga berpotensi meningkatkan produktivitas, serapan tenaga kerja, sumber penerimaan, investasi publik, serta pengembangan usaha dan pertumbuhan ekonomi di kawasan Malioboro.

4.3 ANALISIS SKORING TINGKAT PELAYANAN JALUR PEDESTRIAN MALIOBORO

Berdasarkan karakteristik masing-masing komponen pelayanan jalur pedestrian Malioboro pada subbab sebelumnya, dilakukan analisis skoring yang hasilnya menunjukkan bahwa komponen daya tarik, keamanan, inklusivitas, dan kelembagaan yang memiliki skor tertinggi. Komponen daya tarik pada jalur pedestrian kawasan Malioboro terdiri dari daya tarik berupa *something to see*, *something to buy*, dan *something to do*, yang menjadi daya tarik bagi wisatawan untuk berkunjung ke Malioboro serta berpotensi meningkatkan minat berjalan kaki pada jalur pedestrian Malioboro (Untermann, 1984). Jalur pedestrian Malioboro juga memberikan penggunanya rasa aman dari bahaya jalur kendaraan bermotor serta rasa aman dari kejahatan. Kemudahan bergerak bagi penyandang disabilitas juga dipenuhi melalui ketersediaan *guiding block* dan *ramp*. Komponen-komponen pelayanan didukung oleh pengelolaan kawasan serta jalur pedestrian kawasan Malioboro yang melibatkan berbagai *stakeholder*. Hal tersebut diukur dari keragaman daya tarik kawasan Malioboro, *street furniture* yang menciptakan keamanan pengguna jalur pedestrian, ketersediaan fasilitas yang memudahkan pergerakan penyandang disabilitas di jalur pedestrian kawasan Malioboro, peran aktif kelembagaan yang meliputi pemerintah, swasta, dan masyarakat. Meskipun begitu, pelayanan tersebut masih belum didukung oleh komponen aksesibilitas dan kenyamanan yang optimal karena masih ditemukan PKL yang berjualan di sepanjang jalur pedestrian Malioboro serta belum disertai oleh kebersihan lingkungan yang terjaga.

Secara umum, keragaman atraksi wisata yang ada di Malioboro didukung oleh kemudahan akses untuk mencapainya. Jalur pedestrian kawasan Malioboro juga didukung oleh ketersediaan *street furniture* dan fasilitas publik yang baik untuk menciptakan rasa aman dan nyaman bagi wisatawan yang berkunjung. Jalur pedestrian Malioboro juga dapat digunakan oleh berbagai kalangan masyarakat termasuk penyandang disabilitas. Hal ini tidak terlepas dari peran masing-masing *stakeholder* kawasan. Melalui kolaborasi tiap komponen pelayanan jalur pedestrian di kawasan wisata, hasil analisis menunjukkan bahwa tingkat pelayanan jalur pedestrian di Kawasan Wisata Malioboro termasuk ke dalam tingkat pelayanan sangat baik.

5. KESIMPULAN

Berdasarkan identifikasi kondisi eksisting jalur pedestrian kawasan Malioboro pada penelitian ini serta pengukuran tingkat pelayanan melalui analisis skoring yang dilakukan, diketahui tingkat pelayanan jalur pedestrian di kawasan Malioboro. Tingkat pelayanan jalur pedestrian di kawasan Malioboro dapat dilihat dari aspek daya tarik, aksesibilitas, inklusivitas, keamanan, kenyamanan, dan kelembagaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jalur pedestrian kawasan Malioboro memiliki tingkat pelayanan yang tergolong sangat baik yang menunjukkan bahwa jalur pedestrian dapat memberikan pelayanan yang sangat baik yang merepresentasikan tingkat pelayanan kawasan penelitian, baik sebagai jalur pedestrian, kriteria ruang publik, maupun sebagai kawasan wisata. Meskipun hasil penelitian menunjukkan bahwa kawasan Malioboro memiliki jalur pedestrian dengan tingkat pelayanan sangat baik, beberapa aspek perlu mendapatkan perhatian lebih sebagai upaya dalam menjaga dan terus meningkatkan pelayanan jalur pedestrian Malioboro. Aspek yang perlu diperhatikan tersebut, yaitu aspek kebersihan. Masih ditemukan tumpukan sampah di jalur pedestrian yang juga menjadi penyebab timbulnya bau tidak sedap yang mengurangi kenyamanan pengguna jalur pedestrian. Hal ini disebabkan oleh kurangnya ketersediaan fasilitas tempat sampah yang memadai di jalur pedestrian Malioboro. Selain itu, PKL dan parkir liar juga masih ditemukan di jalur pedestrian Malioboro. Hal tersebut menghambat sirkulasi jalur pedestrian sehingga menurunkan kenyamanan jalur pedestrian Malioboro.

Melalui peningkatan tiap komponen pelayanan, kawasan Malioboro dapat menjadi kawasan wisata yang dapat memberikan pelayanan serta kesan optimal bagi para wisatawan yang datang berkunjung. Hal tersebut dapat berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi dan dapat mendorong pelestarian budaya di kawasan yang juga berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi dan pelestarian budaya Kota Yogyakarta secara keseluruhan. Sebagai upaya dalam meningkatkan pemanfaatan jalur pedestrian terutama pada kawasan wisata, penelitian selanjutnya

sebaiknya dilakukan dengan memperluas ruang lingkup wilayah hingga menjangkau destinasi wisata yang terhubung dengan jalur pedestrian kawasan Malioboro, seperti Alun-alun dan Keraton agar dapat melihat bagaimana efektivitas jalur pedestrian dalam menghubungkan antar kawasan wisata. Selain itu, dalam melakukan sintesis teori hingga perumusan variabel, penelitian selanjutnya sebaiknya menggunakan metode AHP untuk dapat mengetahui bobot masing-masing variabel pengukuran tingkat pelayanan jalur pedestrian di kawasan wisata untuk meningkatkan akurasi hasil analisis skoring yang dilakukan.

DAFTAR PUSTAKA

- Alfianor, R., Safitri, N. A., & Hidayati, A. (2020). Identifikasi Peran Kelembagaan dalam Kegiatan Pariwisata Kabupaten Tabalong. *RUANG*, 6(1), 11–18. <https://doi.org/10.14710/ruang.6.1.11-18>
- Bashit, N., Prasetyo, Y., Sukmono, A., & Wicaksono, W. (2019). Kajian Perkembangan Lahan Terbangun Kota Pekalongan Menggunakan Metode Urban Index (UI). *ELIPSOIDA Jurnal Geodesi dan Geomatika*, 2(2), 12–18. <https://doi.org/10.14710/elipsoida.2019.6440>
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L., & Stome, A. (1991). *Public Space*. Cambridge University Press.
- Chaerunissa, S. F., & Yuniningsih, T. (2020). Analisis Komponen Pengembangan Pariwisata Desa Wisata Wonolopo Kota Semarang. *Management & Public Policy*, 9(4). <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jppmr/article/view/28998>
- Damia, F. N., & Nugrahaini, F. T. (2020). Kualitas dan Kenyamanan Jalur Pedestrian di Penggal Jalan Slamet Riyadi Surakarta. *SINEKTIKA: Jurnal Arsitektur*, 17(2), 162–170. <https://doi.org/10.23917/sinektika.v17i2.11627>
- Erlangga, D., Handayani, D., & Syafi'i, S. (2020). Konsep Walkability Index dan Penanganan Fasilitas Pejalan Kaki Pada Kawasan Jalan Perkotaan di Indonesia. *Riset Rekayasa Sipil*, 2(1). <https://doi.org/10.20961/jrrs.v4i1.44633>
- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus Penggal Jalan Pandanaran dimulai dari Jalan Randusari hingga Kawasan Tugu Muda. *ENCLOSURE*, 5(1), 21–29.
- Law, C. M. (1996). *Tourism in Major Cities*. International Thomson Business Press.
- Mansyur, A. A., Wunas, S., & Mustari, Y. (2016). Kondisi dan Kebutuhan Jalur Pejalan Kaki di Kawasan Permukiman Rappocini, Kota Makassar (Studi Kasus: Jalan Landak Baru). *Wilayah dan Kota Maritim*, 4(1), 46–56. <https://cot.unhas.ac.id/journals/index.php/jwkm/article/view/1285>
- Porajouw, E. F., Poluan, R. J., & Mastutie, F. (2017). Efektivitas Ruang Terbuka Publik di Kota Tomohon. *Spasial*, 4(1), 136–148. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/spasial/article/view/15546>
- Purnomo, A., & Setiawan, M. F. (2015). Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian di Kawasan Simpang Lima Kota Semarang Berdasarkan Persepsi Pengguna. *Jurnal Teknik Sipil Dan Perencanaan*, 17(2), 131–138. <https://journal.unnes.ac.id/nju/jtsp/article/view/6902>
- Sanjaya, R., Soedarsono, & Mudiyo, R. (2017). Analisis Fungsi dan Kenyamanan Jalur Pedestrian Kawasan di Kota Pangkalan Bun Prosiding Seminar Nasional Inovasi dalam Pengembangan SmartCity. *Prosiding Seminar Nasional Inovasi dalam Pengembangan SmartCity*, 1(1), 108–122. <https://jurnal.unissula.ac.id/index.php/smartcity/article/view/1715/1282>
- Silvandi, G. O., & Mandalia, S. (2022). Pengembangan Taman Margasatwa dan Budaya Kinantan dengan Menerapkan Aspek Pariwisata 3S (Something to See, Something to do, Something to Buy). *I-Tourism*, 1(2), 70–81.
- Tanan, N., Wibowo, S. S., & Tinumbia, N. (2017). Pengukuran Walkability Index pada Ruas Jalan di Kawasan Perkotaan (Walkability Index Measurement on Road Links in Urban Area). *Jalan-Jembatan*, 34(2), 115–127. <https://binamarga.pu.go.id/jurnal/index.php/jurnaljalanjembatan/article/view/90>
- Untermann, R. K. (1984). *Accommodating the Pedestrian*. Van Nostrand Reinhold.