

Penggunaan Jalur Pedestrian Sebagai Sarana Ekonomi di Kawasan Malioboro (Studi Kasus Jalan Malioboro-Jalan Marga Mulya)

The Use of Pedestrian Ways as an Economic Facility in the Malioboro Area (Case Study of Malioboro Street-Marga Mulya Street)

Yoga Ferniagus Prasetya^a, Jeki Trimarstuti^a

^aPerencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Teknologi Yogyakarta, Yogyakarta, Indonesia

Abstrak

Kawasan Malioboro merupakan salah satu kawasan multifungsi di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, selain terkenal dengan pusat kantor pemerintahan, pusat pariwisata, Kawasan Malioboro juga terkenal dengan pusat perdagangan dan jasa. Sebagai kawasan yang multifungsi, sudah sewajarnya Kawasan Malioboro ini dilengkapi dengan fasilitas pendukung bagi para wisatawan yang sering mengunjunginya, salah satunya adalah jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*). Terciptanya jalur pedestrian di Kawasan Malioboro dengan fasilitas yang mendukung keamanan dan kenyamanan terhadap pejalan kaki membuat Kawasan Malioboro menjadi lebih sering dikunjungi. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui penggunaan jalur pedestrian sebagai sarana ekonomi khususnya bagi para pelaku ekonomi di Kawasan Malioboro (Jalan Malioboro-Jalan Marga Mulya). Metode penelitian yang digunakan adalah analisis deskriptif kuantitatif dengan Skala *Likert* dan skoring. Indikator yang digunakan meliputi produktivitas, pendapatan laba, stabilitas, dan daya beli. Teknik pengambilan sampel menggunakan *Proportionate Stratified Random Sampling* dengan jumlah sampel 100 responden, meliputi empat jenis PKL yaitu PKL Pakaian, Kuliner, Aksesoris, dan Asongan. Hasil penelitian secara keseluruhan menunjukkan bahwa penggunaan jalur pedestrian sebagai sarana ekonomi di Kawasan Malioboro sudah dapat dikatakan efektif bagi para pelaku ekonomi atau memiliki daya guna yang besar bagi para pelaku ekonomi di kawasan tersebut. Adapun jika dirinci berdasarkan variabel hanya variabel tingkat laba yang mendapatkan hasil cukup efektif dikarenakan pengaruh modal dan penjualan. Sedangkan ketiga variabel lain seperti variabel tingkat produksi, rata-rata pendapatan, dan daya beli mendapatkan hasil efektif sehingga dapat diartikan bahwa penggunaan jalur pedestrian sebagai sarana ekonomi pasca penataan wajah baru Kawasan Malioboro telah dioperasionalkan dengan baik sehingga mampu memberi keberlanjutan manfaat bagi para pelaku ekonomi di jalur pedestrian ini.

Kata kunci: efektivitas; jalur pedestrian; kawasan.

Abstract

The Malioboro Area is one of the multifunctional areas in the Yogyakarta Special Region Province. As it famous for its government offices and tourism centers, the Malioboro Area is also famous for its trade and service centers. As a multifunctional area, Malioboro area is only natural to be equipped with supporting facilities for tourists who frequently visit it, one of which is pedestrian ways. The creation of pedestrian ways in the Malioboro Area with facilities that support safety and comfort for pedestrians makes the Malioboro Area more frequently visited. The purpose of this study was to determine the use of pedestrian ways as an economic facility, especially for economic actors in the Malioboro area (Malioboro Street-Marga Mulya Street). This research used quantitative descriptive analysis with a Likert scale and scoring analysis. The indicators used in this research are productivity, profit income, stability, and purchasing power. This research used Proportionate Stratified Random Sampling with a sample size of 100 respondents, including four types of street vendors, which are clothing, culinary, accessories, and snacks. The results of the research showed that the use of pedestrian ways as an economic facility in the Malioboro Area is effective for economic actors or in another words it has a great use for economic actors in the region. If it is detailed based on the variables, only the profit level variable gets quite effective results due to the influence of capital and sales. While the three other variables such as the variable level of production, average income, and purchasing power get effective result. It has also considered that the use of pedestrian ways as an economic facility after the new construction of the Malioboro Area have been well used to provide sustainable benefits for economic actors in this pedestrian ways.

Keyword: effectiveness; pedestrian way; area.

1. Pendahuluan

Kawasan Malioboro merupakan salah satu kawasan yang multifungsi di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, selain terkenal dengan pusat kantor pemerintahan, pusat pariwisata, Kawasan Malioboro juga terkenal dengan pusat perdagangan dan jasa. Menurut Peraturan Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 2 Tahun 2010, sejatinya Kawasan Malioboro ini adalah kawasan strategis provinsi di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, yang secara alami berada di Kota Yogyakarta. Kawasan Malioboro sebagai kawasan yang multifungsi, sudah sewajarnya dilengkapi dengan fasilitas pendukung bagi para wisatawan yang sering mengunjunginya. Fasilitas pendukung bagi para wisatawan di Kawasan Malioboro salah satunya adalah jalur pejalan kaki (*pedestrian ways*).

Sejatinya jalur pedestrian di Kawasan Malioboro baru mulai dibangun pada tahun 2014. Pada tahun-tahun sebelumnya, Kawasan Malioboro belum mempunyai jalur pedestrian yang khusus (aman dan nyaman) untuk para pejalan kaki. Satu-satunya fasilitas pejalan kaki yang bisa digunakan hanya halaman di depan setiap toko yang berjualan dan dilengkapi dengan *guiding block*. Sedangkan bahu jalan yang ada difungsikan sebagai tempat parkir bagi pelaku ekonomi di bidang penyedia jasa transportasi seperti becak, bentor (becak motor), dan andong. Lalu terdapat trotoar sebagai pembatas antara bahu jalan dengan jalur lalu lintas.



Gambar 1. Wajah Lama Bahu Jalan di Kawasan Malioboro (Dokumentasi JIPI Photo, Google, 2019)

Menurut Mylajingga & Mauliani (2019), jalur pedestrian tidak hanya sebagai pemberi kesan pada sebuah kota, namun juga sebagai wadah bagi pejalan kaki untuk dapat bergerak dan berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya dengan aman, dan nyaman, terhadap sesama pengguna jalur tersebut maupun terhadap kendaraan. Dengan fungsinya sebagai wadah bagi pejalan kaki untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya, maka sudah sewajarnya pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta membangun jalur pedestrian yang baru dengan standar pembangunan yang lebih aman dan nyaman. Hal ini tentunya akan memberikan dampak yang sangat baik terhadap seluruh lapisan masyarakat yang berkunjung, bukan hanya dari segi aspek aman dan nyaman saja, namun juga dari segi minat dalam berjalan kaki. Sehingga hal ini akan membuat Kawasan Malioboro menjadi lebih ramai dan sering dikunjungi oleh para pengunjung.



Gambar 2. Wajah Baru Bahu Jalan di Kawasan Malioboro yang Berubah menjadi Jalur Pedestrian (Observasi Lapangan, 2020)

Terciptanya jalur pedestrian di Kawasan Malioboro dengan fasilitas yang mendukung keamanan dan kenyamanan terhadap pejalan kaki membuat Kawasan Malioboro menjadi lebih sering dikunjungi. Suatu tempat yang ramai sudah semestinya akan memunculkan sebuah pergerakan antar manusia yang berujung terhadap sebuah interaksi sosial. Interaksi sosial inilah yang menjadi salah satu faktor peluang terjadinya kegiatan ekonomi. Munculnya aktivitas ekonomi pada jalur pedestrian di Kawasan Malioboro ini menunjukkan bahwa jalur pedestrian ini memiliki daya guna sebagai sarana ekonomi. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka munculah pertanyaan yaitu “Bagaimana penggunaan jalur pedestrian sebagai sarana ekonomi di Kawasan Malioboro (Studi Kasus Jalan Malioboro-Jalan Marga Mulya)?”

2. Metode

Metode penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deskriptif dengan analisis skoring yang digunakan sebagai metode perhitungan penelitian terhadap responden. Skala pengukuran yang digunakan menggunakan metode skala Likert (1932) dengan 3 skala pengukuran penggunaan jalur pedestrian yaitu Efektif, Cukup Efektif, dan Tidak Efektif. Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah seluruh pelaku ekonomi berada di jalur pedestrian Kawasan Malioboro (PKL), dengan total 4.132 pelaku ekonomi (menurut data dari pihak UPT. Malioboro). Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Proportionate Stratified Random Sampling*, teknik ini digunakan bila populasi mempunyai anggota/unsur yang tidak homogen dan berstrata secara proporsional (Sugiyono, 2017). Sedangkan penentuan jumlah sampelnya ditentukan menggunakan rumus Slovin, yaitu :

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \quad (1)$$

Dimana:

n = Jumlah sampel

N = Jumlah populasi

e = Persentase tingkat eror/kesalahan (1%, 5%, 10%)

Sehingga, dengan populasi 4.132 pelaku ekonomi yang ada di Kawasan Malioboro, dibutuhkan 100 sampel dalam penelitian ini dengan tingkat kesalahan 10% dengan tingkat kepercayaan 90%. Berdasarkan variabel yang digunakan dalam penelitian kali ini, 100 sampel/responden terbagi menjadi 4 jenis PKL yang terdiri dari 25 PKL Pakaian (penjual kaos/kemeja dengan celana), 25 PKL Kuliner (penjual berbagai jenis kuliner dari makanan berat hingga makanan ringan, jajanan, makanan basah dan kering), 25 PKL Aksesoris (penjual berbagai macam barang pendukung dan pelengkap seperti gantungan kunci, gelang, kalung, cincin, topi, cinderamata, miniature mainan, dll), dan yang terakhir 25 Asongan (PKL yang sifatnya tidak mempunyai lapak tetap).

2.1 Unit Analisis dan Parameter Penelitian

Berdasarkan literatur yang ada, unit analisis dalam penelitian ini adalah empat variabel tingkat efektivitas yaitu (1) Produktivitas (Gibson et.al, 1987); (2) Pendapatan laba (Bungkaes, 2013 dan Gibson et.al, 1996); (3) Stabilitas (Gibson et.al, 1987); dan (4) Daya beli (Kemenperin, 2015). Empat variabel tingkat efektivitas diatas akan dianalisis untuk mencari parameter dengan berdasar pada metode skala Likert. Adapun jarak skala yang digunakan sebanyak 3 skala, yaitu “efektif”, “cukup efektif”, dan “tidak efektif” yang juga akan berdasar pada indikator yang nantinya akan menjadi pertanyaan kuisisioner penelitian. Adapun ukuran jawaban kuisisioner dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1. Ukuran Jawaban Kuisisioner (Analisis Peneliti, 2019)

Pilihan Jawaban	Kode	Nilai
Efektif	E	3
Cukup Efektif	CE	2
Tidak Efektif	TE	1

Selanjutnya menentukan skor ideal yang akan digunakan untuk menghitung skor untuk menentukan *rating scale* dan jumlah seluruh jawaban. Untuk menghitung jumlah skor ideal dari seluruh *item* digunakan rumus berikut :

Skor Ideal = Nilai Skala x Jumlah Responden

Responden yang digunakan dalam penelitian ini berjumlah 100, maka nilai tertinggi dari semua jawaban $3 \times 100 = 300$ dengan rumusan sebagai berikut :

Tabel 2. Skor Ideal (Analisis Peneliti, 2019)

Rumus	Skala	Kode
$3 \times 100 = 300$	Efektif	E
$2 \times 100 = 200$	Cukup Efektif	CE
$1 \times 100 = 100$	Tidak Efektif	TE

Skor yang telah diperoleh kemudian dimasukkan kedalam *rating scale* yang berfungsi untuk mengetahui hasil data kuesioner dan wawancara secara umum dan keseluruhan dengan rumusan sebagai berikut ini :

Tabel 3. *Rating Scale* (Analisis Peneliti, 2019)

Nilai Jawaban	Skala	Kode
201 – 300	Efektif	E
101 – 200	Cukup Efektif	CE
0 - 100	Tidak Efektif	TE

Rumus diatas digunakan untuk menganalisis pertanyaan dari tiap variabel yang ada, sehingga hasil akhir akan menjawab tingkat efektifitas dari setiap variabel.

2.3 Indikator Penelitian

Adapun rincian indikator penelitian yang digunakan dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut :

Tabel 4. Indikator Penelitian (Analisis Peneliti, 2019)

No	Variable	Parameter		
		Efektif	Cukup Efektif	Tidak Efektif
1.	Tingkat Laba	Naik setelah pengembangan jalur <i>pedestrian</i>	Tingkat penentuan laba tidak menentu setelah pengembangan jalur <i>pedestrian</i>	Tidak naik setelah pengembangan jalur <i>pedestrian</i>
2.	Tingkat Produktivitas	Jumlah produksi barang atau produksi jasa (tambahan waktu dalam produksi jasa) naik setelah pengembangan jalur <i>pedestrian</i>	Tingkat produksi berada dalam tingkat yang sedang (tidak berlebih dan tidak kurang) setelah pengembangan jalur <i>pedestrian</i>	Tidak ada penambahan setelah pengembangan jalur <i>pedestrian</i>
3.	Stabilitas Pendapatan Rata-rata	Rata-rata pendapatan dalam waktu tertentu naik setelah pengembangan jalur <i>pedestrian</i>	Rata-rata pendapatan tidak menentu setelah pengembangan jalur <i>pedestrian</i>	Rata-rata pendapatan tidak naik setelah pengembangan jalur <i>pedestrian</i>

No	Variable	Parameter		
		Efektif	Cukup Efektif	Tidak Efektif
4.	Daya Beli	Jumlah daya beli masyarakat meningkat setelah pengembangan jalur <i>pedestrian</i>	Jumlah daya beli berada dalam tingkat sedang (tidak berlebih dan tidak kurang) setelah pengembangan jalur <i>pedestrian</i>	Jumlah daya beli tidak meningkat setelah pengembangan jalur <i>pedestrian</i>

3. Kajian literatur

3.1 Ruang Berjalan Kaki dan Aktivitas Ekonomi Kota

Jalur pedestrian dalam konteks perkotaan biasanya dimaksudkan sebagai ruang khusus untuk pejalan kaki yang berfungsi sebagai sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya yang datang dari kendaraan bermotor. Jalur pedestrian merupakan wadah atau ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki. Serta jalur pedestrian merupakan wadah yang tidak nyata namun dapat dirasakan manusia. Jalur pedestrian memiliki fungsi utama yaitu menampung segala aktivitas pejalan kaki dan faktor elemen pendukung yang dapat mempengaruhi kenyamanan pedestrian, antara lain: keadaan fisik, *sitting group*, vegetasi atau pohon peneduh, lampu penerangan, petunjuk arah dan yang lainnya. Tujuan dari jalur pedestrian adalah untuk menciptakan rasa aman dan nyaman terhadap pejalan kaki dengan menerapkan jalur pedestrian yang fungsional memiliki faktor pendukung yang membentuknya, antara lain: dimensi atau faktor fisik (yang meliputi panjang, lebar, dan ketinggian dari area pedestrian itu sendiri), aksesibilitas pedestrian, pelaku atau pengguna, frekuensi aktivitas yang terjadi, hubungan dengan lingkungan sekitarnya (Kawasan permukiman, perkantoran, perdagangan dan magnet kota yang mendukung terjadinya interaksi sosial).

Ersina *et.al* (2017) berpendapat bahwa jalur pejalan kaki (*Pedestrian Ways*) adalah suatu sub-sistem perencanaan kota yang sangatlah vital bagi pencitraan suatu kota dan menjadi suatu energi kota untuk hidup. Menurut Setyowati, (2017) jalur pejalan kaki (*Pedestrian Ways*) merupakan sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya kendaraan bermotor. Menurut UU No. 22 tahun 2009 Pasal 131 tentang Angkutan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa (1) Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung berupa trotoar, tempat penyeberangan dan fasilitas lain, (2) Pejalan kaki berhak mendapatkan prioritas pada saat menyeberang jalan di tempat penyeberangan, (3) Dalam hal belum tersedia fasilitas sebagaimana dimaksud diatas pejalan kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilih dengan memperhatikan dirinya. Pada UU No. 22 tahun 2009 Pasal 132 tentang Kewajiban Pejalan Kaki juga disebutkan bahwa (1) Menggunakan bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki atau jalan yang paling tepi atau menyeberang di tempat yang telah ditentukan, (2) Pejalan kaki wajib memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas, (3) Pejalan kaki penyandang cacat harus mengenakan tanda khusus yang jelas dan mudah dikenali pengguna jalan lain.

Shirvani (1985) mengatakan “*The pedestrian element should aid in the interaction of basic urban design, should relate strongly to the existing built environment and activity pattern, and should fit in effectively with future physical change in the city*” yang intinya adalah bahwa sebuah perencanaan jalur pejalan kaki harus memperhatikan aspek lingkungan, pola aktivitas, dan harus cocok secara efektif terhadap perubahan fisik di masa depan. Dalam buku *The Urban Design Process*, Shirvani (1985) juga menegaskan bahwa permasalahan utama dalam merencanakan jalur pejalan kaki adalah keseimbangan antara ruang milik pejalan kaki dengan ruang untuk kendaraan. Kegiatan ekonomi di Indonesia pada masa sekarang ini telah mengalami perkembangan yang pesat. Sejalan dengan kegiatan ekonomi tersebut maka pertumbuhan ekonomi akan dipengaruhi beberapa aktivitas salah satunya adalah perdagangan, barang ataupun jasa. Sektor perdagangan merupakan salah satu indikator kemajuan dibidang ekonomi. Aktivitas

perdagangan akan selalu membutuhkan aktivitas berupa ruang dengan sarana dan prasarana yang memadai untuk menampung aktivitas perdagangan.

Kegiatan ekonomi merupakan suatu aktivitas yang dapat membangkitkan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau kota guna mencapai kemakmuran. Kegiatan ekonomi meliputi kegiatan produksi, distribusi dan konsumsi. Ekonomi kota merupakan aktivitas ekonomi dengan sumber daya terbatas dengan efisiensi berbasis lokasi. Kota sendiri memiliki karakteristik Sebagai pusat distribusi koleksi yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi kota. Ekonomi kota lebih terfokus pada kegiatan industri dan perdagangan serta jasa. Kegiatan industri ini banyak menyerap teknologi di dalam proses kegiatannya untuk dapat menghasilkan barang siap pakai. Aktivitas ekonomi perkotaan secara umum dibedakan menjadi dua sektor yaitu, sektor formal dan informal. Sektor formal merupakan kegiatan ekonomi atau bidang usaha yang dikelola pemerintah yang masuk kedalam anggaran Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) suatu kota atau wilayah. Sektor informal ini biasanya muncul untuk mendukung sektor formal contohnya, pedagang makanan disekitar perkantoran, pendidikan, pusat perbelanjaan, dan pusat rekreasi.

Tumbuhnya sektor informal di kota disebabkan karena krisis ekonomi berkepanjangan yang membuat banyaknya pengangguran serta kegagalan pemerintah dalam menyediakan lapangan kerja formal, karena kurangnya lapangan pekerjaan ini memaksa mereka untuk menciptakan lapangan kerja baru. Pada umumnya pemerintah menganggap bahwa sektor formal dapat mengatasi keterbelakangan ekonomi, pada kenyataannya sektor formal belum mampu untuk memecahkan masalah kemiskinan pada sebagian masyarakat. Sektor informal muncul akibat tidak adanya kebebasan masyarakat untuk mengembangkan akses ekonominya. Sektor informal sendiri dapat diartikan sebagai unit-unit usaha yang berskala kecil yang menghasilkan dan mendistribusikan barang dan jasa dengan tujuan pokok menciptakan kesempatan kerja dan pendapatan bagi dirinya sendiri (Ridlo, 2001). Salah satu sektor informal yang berada di kawasan perkotaan adalah pedagang kaki lima.

3.2 Efektivitas Ekonomi

Pengertian efektivitas adalah penggunaan sarana dan prasarana, sumber daya dalam jumlah tertentu yang secara sadar telah ditetapkan dalam rangka menghasilkan sejumlah barang atau jasa yang akan dijalankan oleh suatu perusahaan atau seseorang (*Sondang dalam Othenk, 2008; 4*). Menurut Bungkaes *et.al.* (2013), efektivitas adalah hubungan antara output dan tujuan. Dalam artian efektivitas merupakan ukuran seberapa jauh tingkat output, kebijakan dan prosedur dari suatu organisasi dalam mencapai tujuan yang sudah ditetapkan. Menurut Gibson *et.al.* (1996), pengertian efektivitas adalah penilaian yang dibuat sehubungan dengan prestasi individu, kelompok, dan organisasi. Menurut Bungkaes *et.al.* (2013), bila ditelusuri, efektivitas berasal dari kata dasar efektif yang artinya; (1) ada efeknya (pengaruhnya, akibatnya, kesannya) seperti manjur, mujarap, dan mempan; (2) penggunaan metode/cara, sarana/alat dalam melaksanakan aktivitas sehingga berhasil guna (mencapai hasil yang optimal). Gibson *et.al.* (1996), mengemukakan kriteria efektivitas organisasi terdiri 5 unsur, yaitu produksi, efisiensi, kepuasan, keadaptasian, dan kelangsungan hidup.

- **Produksi**, sebagai kinerja mengacu pada ukuran keluaran utama organisasi. Ukuran produksi mencakup keuntungan/laba, penjualan, pangsa pasar, dokumen yang diproses, rekanan yang dilayani dan sebagainya. Ukuran ini berhubungan secara langsung dengan dikonsumsi oleh pelanggan dan rekanan organisasi yang bersangkutan.
- **Efisiensi**, sebagai kriteria efektivitas mengacu pada perbandingan antara pengeluaran dan pemasukan. Ukuran efisiensi terdiri dari keuntungan/laba dan modal, biaya per unit, pemborosan, waktu tertuang, biaya per orang dan sebagainya. Efisiensi diukur berdasarkan rasio antara keuntungan dengan biaya atau waktu yang digunakan.
- **Kepuasan**, sebagai kriteria efektivitas mengacu kepada keberhasilan organisasi dalam memenuhi kebutuhan karyawan atau anggotanya. Ukuran kepuasan meliputi sikap karyawan, penggantian karyawan, absensi, kelambanan, keluhan, kesejahteraan dan sebagainya.
- **Keadaptasian**, sebagai kriteria efektivitas mengacu kepada tanggapan organisasi terhadap perubahan eksternal dan internal. Perubahan- perubahan eksternal seperti persaingan, keinginan pelanggan, kualitas produk, dan sebagainya merupakan adaptasi terhadap lingkungan.

- **Kelangsungan Hidup**, sebagai kriteria efektivitas mengacu kepada tanggung jawab organisasi atau perusahaan dalam membesarkan kapasitas dan potensinya untuk berkembang.

3.3 Jalur Pedestrian sebagai Ruang Aktivitas Ekonomi

Kehidupan manusia tidak terlepas dari interaksi antar sesama manusia. Interaksi tersebut yang disebut dengan interaksi sosial yang memberikan dampak positif bagi manusia. Menurut Permatasary & Indriyanto, (2016), mengatakan bahwa interaksi sosial adalah proses dimana orang-orang berkomunikasi saling mempengaruhi dalam pikiran dan tindakan. Salah satu keuntungan interaksi sosial adalah munculnya suatu hubungan timbal balik berupa informasi maupun adanya kesamaan cara berpikir yang sifatnya dapat membuat seseorang dapat berkembang dalam suatu lingkungan yang terjadi antara individu dengan individu, individu dengan kelompok, maupun kelompok dengan kelompok. Anwar dan Adang dalam Permatasary dkk (2016), menyebutkan setidaknya ada dua syarat yang harus dipenuhi agar suatu interaksi sosial itu dapat terjadi, yang pertama adanya kontak sosial (*social contact*) dan adanya komunikasi (*communication*). Dalam proses kegiatan ekonomi juga diperlukan suatu bentuk komunikasi antar manusia yang berguna untuk memperlancar proses produksi, konsumsi, maupun distribusi. Segala macam aktivitas juga memerlukan suatu ruang sebagai sarana melakukan kegiatan. Dalam hal ini jalur pedestrian yang ada di Kawasan Malioboro selain berperan memberikan rasa aman dan nyaman kepada masyarakat, juga merupakan suatu ruang sosial yang mendukung aktivitas ekonomi, diantaranya seperti interaksi sosial antara penonton dan pengamen serta para pejalan kaki dengan penjual cinderamata. Interaksi sosial tersebut kemudian diterjemahkan lebih lanjut melalui transaksi ekonomi yang intensif sehingga membentuk suatu nilai ruang.

4. Hasil dan Pembahasan

4.1 Profil Ruang Amatan

Sejak disahkannya Undang-Undang tentang Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta No. 13 Tahun 2012, upaya-upaya yang sistematis dan terencana terus dilakukan untuk memaknai dan merealisasikan status tersebut agar benar-benar membawa manfaat bagi kehidupan dan wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta. Salah satu aspek keistimewaan yang diatur dalam UU tersebut adalah tata ruang, yang merupakan aspek yang penting karena secara langsung menyangkut wadah ruang kehidupan dan kesejahteraan masyarakat di Daerah Istimewa Yogyakarta.

Kota Yogyakarta adalah salah satu wujud tatanan tata ruang yang tertata berdasarkan nilai-nilai filosofis yang mendalam tentang hubungan manusia dengan Tuhan dan Alam, serta mencerminkan perjalanan hidup manusia sejak lahir hingga menghadap Sang Khalik (Dinas Kebudayaan Daerah Istimewa Yogyakarta, 2016). Dalam elemen dasar tata ruang di Kota Yogyakarta adalah sepenggal jalan utama dari Panggung Krapyak, Kraton, Alun-alun Utara, Pangurakan – Marga Mulya – Malioboro – Marga Utama yang melintasi kawasan yang sering disebut dengan Kawasan Malioboro.

Dalam rencana pola ruang Kota Yogyakarta, Kawasan Malioboro termasuk dalam kawasan peruntukan pariwisata yang tertuang dalam Peraturan Daerah Kota Yogyakarta No.2 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2010-2029, Pasal 61 ayat 1 huruf (a). Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 2 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2009-2029, Kawasan Malioboro termasuk dalam kawasan strategis social budaya yang tertulis pada Pasal 99 huruf (b).

Filosofi dari Panggung Krapyak ke arah utara merupakan perjalanan manusia sejak dilahirkan dari rahim ibu, beranjak dewasa, menikah sampai melahirkan anak (Dinas Kebudayaan Daerah Istimewa Yogyakarta, 2016). Sebaliknya, dari Tugu ke arah selatan merupakan perjalanan manusia menghadap sang penciptanya. Sebagai salah satu upaya untuk menciptakan ruang jalan yang dapat menampung berbagai aktivitas masyarakat yang aman dan nyaman, diperlukan penataan Kawasan Malioboro dan penataan ruang jalan yang terintegrasi berdasarkan nilai-nilai filosofis yang dikandungnya serta universal melalui Sayembara Penataan

Kawasan Malioboro yang dimulai sejak 17 Mei 2014 dan diumumkan pada tanggal 9 Juni 2014 (Sayembara Penataan Kawasan Malioboro, 2014).

4.2 Analisis Skoring

Tahapan pertama sebelum melakukan analisis skoring adalah menjumlahkan poin yang terdapat pada kolom skala dari setiap indikator yang sama pada data rekapitulasi responden dalam setiap PKL/pelaku ekonomi yang didapatkan, sehingga nanti akan dapat diketahui ada berapa poin yang menjawab topik indikator yang sama. Berikut ini adalah rekapitulasi jawaban seluruh jenis PKL berdasarkan variabel.

Tabel 5. Rekapitulasi Jawaban berdasarkan Variabel dari Seluruh Jenis PKL (Analisis Peneliti, 2020)

VARIABEL	INDIKATOR	SKALA		
		E	CE	TE
Tingkat Produksi	Pendapat selama berjualan di Kawasan Malioboro	19	63	18
	Tingkat produksi selama 1 bulan	29	55	16
Tingkat Laba	Pendapatan laba	24	48	28
Rata-rata Pendapatan	Pendapat selama berjualan di Kawasan Malioboro	45	41	14
	Rata-rata pendapatan selama 1 bulan	71	29	0
Daya Beli	Jumlah kasaran konsumen dalam 1 bulan	33	59	8
Rata-Rata		37	49	14
Total Responden		100		

Selanjutnya poin yang sudah terkumpul pada setiap kolom skala dikalikan nilai yang sudah ditentukan pada Tabel 1 dimana skala tertinggi “Efektif (E)” bernilai 3, “Cukup Efektif (CE)” bernilai 2, dan “Tidak Efektif (TE)” bernilai 1. Contohnya seperti pada tabel 9, poin 19x3, poin 63x2, dan poin 18x1. Lalu poin dari setiap skala di jumlahkan untuk mengetahui poin keseluruhan dari setiap variabel. Berikut ini ini tabel hasil analisis skoring keseluruhan berdasarkan variabel aspek ekonomi yang diamati dalam penelitian ini.

Tabel 6. Hasil Analisis Skoring berdasarkan Variabel Aspek Ekonomi (Analisis Peneliti, 2020)

VARIABEL	INDIKATOR	Total Skor			Hasil Akhir	
		3	2	1		
Tingkat Produksi	Pendapat selama berjualan di Kawasan Malioboro	57	126	18	201	EFEKTIF
	Tingkat produksi selama 1 bulan	87	110	16	213	EFEKTIF
Tingkat Laba	Pendapatan laba	72	96	28	196	CUKUP EFEKTIF
Rata-rata Pendapatan	Pendapat selama berjualan di Kawasan Malioboro	135	82	14	231	EFEKTIF
	Rata-rata pendapatan selama 1 bulan	213	58	0	271	EFEKTIF
Daya Beli	Jumlah kasaran konsumen dalam 1 bulan	99	118	8	225	EFEKTIF
Rata-Rata		111	98	14	223	EFEKTIF

Tabel 7. Keterangan Nilai Hasil Akhir (Analisis Peneliti, 2020)

NILAI JAWABAN	
0-100	TIDAK EFEKTIF
101-200	CUKUP EFEKTIF
201-300	EFEKTIF

Berdasarkan hasil tabel hasil akhir dari analisis skoring diatas terbagi atas 2 tingkat efektivitas, diantaranya adalah variabel tingkat produksi, rata-rata pendapatan, dan daya beli mendapatkan hasil akhir “efektif”, sedangkan untuk variabel tingkat laba mendapatkan hasil akhir “cukup efektif” dikarenakan faktor modal dan daya jual dari produk yang ditawarkan oleh pelaku ekonomi di Kawasan Malioboro. Adapun hasil akhir jika dilihat berdasarkan keseluruhan dari variabel mendapatkan hasil “efektif”, hal ini menunjukkan bahwa jalur pedestrian di Kawasan Malioboro memiliki daya guna yang besar sebagai sarana ekonomi bagi para pelaku ekonomi dan juga dikarenakan memiliki peranan penting sebagai salah satu penunjang kegiatan wisata yang ada di Kawasan Malioboro.

5. Kesimpulan

Jalur pedestrian di Kawasan Malioboro sejatinya memiliki fungsi sebagai sarana pendukung transportasi terutama untuk pejalan kaki agar terciptanya keimanan dan kenyamanan pejalan kaki itu sendiri, namun seiring berkembangnya Kawasan Malioboro sebagai kawasan wisata membuat jalur pedestrian di kawasan ini memiliki daya guna lain yaitu sebagai sarana ekonomi untuk itu perlu dilakukan tinjauan terhadap daya guna jalur pedestrian Kawasan Malioboro sebagai sarana ekonom oleh para pelaku usaha di kawasan tersebut. Daya guna yang ditinjau adalah tingkat efektivitasnya sebagai sarana ekonomi yang dilihat berdasarkan 4 variabel dan 6 indikator melalui analisis skoring. Adapun hasil analisisnya jika dirinci berdasarkan variabel maka didapatkan hasil bahwa hanya variabel tingkat laba yang masuk ke dalam kategori “cukup efektif” dikarenakan beberapa faktor seperti tidak stabilnya pendapatan karena tergantung minat dan jumlah pengunjung yang cenderung fluktuatif, sedangkan untuk ketiga variabel lainnya seperti variabel tingkat produksi, rata-rata pendapatan dan daya beli memiliki hasil “efektif” dikarenakan terpenuhinya jumlah produksi barang atau produksi jasa setelah pengembangan jalur pedestrian dan pendapatan yang diinginkan oleh pelaku usaha. Berdasarkan hasil akhir dari total keseluruhan dapat dikatakan jalur pedestrian di Kawasan Malioboro “efektif” sebagai sarana ekonomi atau memiliki daya guna yang besar bagi para pelaku ekonomi karena sarana ekonomi ini penting sebagai salah satu penunjang kegiatan wisata yang ada di Kawasan Malioboro.

Referensi

- Bungkaes, H. R., Posumah, J. H., & Kiyai, B. (2013). Hubungan Efektivitas Pengelolaan Program Raskin Dengan Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat Di Desa Mamahan Kecamatan Gemeh Kabupaten Kepulauan Talaud. *Journal “ ACTA DIURNA ” Edisi April 2013*, (welfare), 1–23.
- Dinas Kebudayaan Daerah Istimewa Yogyakarta. (2016). Buletin Pelestarian Warisan Budaya dan Cagar Budaya Mayangkara Sumbu Filosofi Yogyakarta. Dinas Kebudayaan DIY: Yogyakarta.
- Ersina, S., Rahayu, I., & Yuliana. (2017). Jalur Pedestrian Sebagai Salah Satu Fasilitas Perkotaan di Jalan Prof. Abdurahman Basalamah, Makassar. *National Academic Journal of Architecture*, 4(1), 57–65.
- Gibson, J. L., Ivancevich, J. M., & Donnelly, Ja. H. (1996). *Organisasi: Perilaku, Struktur, Proses* (1st ed.; N. Ardiani, Ed.). Jakarta: Bina Rupa Aksara.
- Likert, R.A. (1932). Technique for the measurement of attitudes. *Archives of Psychology*, 140: 1-55
- Mylajingga, N., & Mauliani, L. (2019). Kajian Elemen Perancangan Hamid Shirvani Pada Kawasan Kota Satelit. *Jurnal Arsitektur PURWARUPA*, 3 No 2, 123–130.
- Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta. (2010). *Peraturan Daerah Provinsi DIY nomor 2 tahun 2010*. 1–64. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>

- Pemerintah Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2014). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan*. Jakarta: Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia
- Permatasary, N. R., & Indriyanto, R. (2016). Interaksi Sosial Penari Bujangganong Pada SALE CREATIVE COMMUNITY. *Journal of Educational Social Studies*, 5(1), 15.
- Ridlo, M. A. (2001). *Kemiskinan Di Perkotaan*. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Setyowati, M. D. (2017). Pemanfaatan Pedestrian Ways di Koridor Komersial di Koridor Jalan Pemuda Kota Magelang Pendahuluan Konflik Pemanfaatan Ruang Jalan di Area Komersial. *Ruas*, 15(1), 13–22.
- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Sondang, Othenk. (2008). *Efektivitas Teknik Sistem Informasi*. Surabaya: Prima Printing.
- Sugiyono. (2017). *Statistik untuk Penelitian*. Bandung: ALFABETA Bandung.