

# KONDISI LIVABILITAS KORIDOR JALAN

Studi Kasus: Koridor Jalan Selokan Mataram pada Penggal Jalan Affandi sampai Jalan Seturan Raya, Yogyakarta

**Yustina Banon Wismarani**

Dosen Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik  
Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Jl. Babarsari 44 Yogyakarta  
e-mail: yustina.banon@gmail.com

**Abstract:** *Jalan Selokan Mataram on segment Jalan Affandi up to Jalan Seturan Raya is a linear street corridor of 2.3 km which has a median street in the form of Selokan Mataram (Mataram ditch) of which initial function is as a street inspection. Urban development and strategic location made the street's function increased into public street and there is also develop function of commercial buildings that bordered the street corridor. The local government revitalized the corridor in 2009 and 2012 by acquitting the land for street widening and infrastructure improvement. The revitalization of the street corridor made number of problems such as congestion, low street user safety, the low activity of non-vehicle, preservation of green and blue lines are unresolved. The research was conducted using qualitative rationalistic through three livability elements, they are: (a) the functions and social activities; (b) the accessibility and safety; (c) environmental quality. The results showed that Jalan Selokan Mataram on segment Jalan Affandi up to Jalan Seturan Raya line is divided into into three (3) categories: C livability category (low value on all livability elements) on first segment; B livability category (low value in the element of accessibility and safety and environmental quality; high value on function and social activities elements) on 3 rd street segment; and A livability category (high value on elements of function and social activities, average value on the elements of environmental quality, and low value on accessibility and safety elements) on 2nd, 4th, 5th street segments.*

**Keywords:** *street corridor livability, street corridor quality*

**Abstrak:** *Jalan Selokan Mataram pada penggal Jalan Affandi sampai Jalan Seturan Raya merupakan koridor jalan linear sepanjang 2.3 km yang memiliki median jalan berupa Selokan Mataram dengan fungsi awal sebagai jalan inspeksi. Perkembangan kota dan lokasi jalan yang strategis mengubah fungsi jalan menjadi jalan umum dan muncul fungsi bangunan komersial sepanjang koridor jalan. Pemerintah Daerah merevitalisasi koridor jalan pada tahun 2009 & 2012 dengan melakukan pembebasan lahan untuk pelebaran jalan dan perbaikan infrastruktur. Revitalisasi koridor jalan sebagian menimbulkan sejumlah masalah: kemacetan, rendahnya keselamatan pengguna jalan dan aktivitas non-kendaraan, pelestarian jalur hijau dan biru belum terselesaikan. Penelitian dilakukan dengan metode rasionalistik kualitatif melalui tiga elemen livabilitas jalan yaitu (a) fungsi & aktivitas sosial; (b) aksesibilitas & keselamatan; (c) kualitas lingkungan. Hasil penelitian menunjukkan: Jalan Selokan Mataram pada penggal Jalan Affandi sampai Seturan Raya terbagi dalam lima penggal dengan livabilitas bervariasi dan diklasifikasikan dalam 3 (tiga) kategori, yaitu: (1) livabilitas C (nilai rendah pada ketiga elemen livabilitas): pada penggal jalan 1 (satu); (2) livabilitas B (nilai rendah pada elemen aksesibilitas & keselamatan serta kualitas lingkungan dan nilai tinggi pada elemen fungsi & aktivitas sosial): pada penggal jalan 3 (tiga); (3) livabilitas A (nilai tinggi pada elemen fungsi & aktivitas sosial, nilai sedang pada elemen kualitas lingkungan, dan rendah pada elemen aksesibilitas & keselamatan): pada penggal jalan 2 (dua), 4 (empat), dan 5 (lima).*

**Kata kunci:** *livabilitas koridor jalan, kualitas koridor jalan.*

## PENDAHULUAN

Koridor jalan berperan penting dalam kehidupan masyarakat yang tinggal dan

beraktivitas di sebuah kawasan. Pengguna jalan yang beragam menuntut daya hidup atau livabilitas dari koridor jalan yang didesain untuk mengakomodasi kebutuhan dari semua

pengguna jalan (pengendara kendaraan bermotor, pesepeda, pedestrian). Studi kasus pada Jalan Selokan Mataram Batas Jalan Affandi sampai Jalan Seturan Raya dahulu merupakan jalan inspeksi Selokan Mataram yang strategis karena dikelilingi generator kota.

Dalam perkembangannya fungsi koridor jalan berubah menjadi jalan umum. Tumbuh pedagang kaki lima pada area yang berbatasan dengan jalan Selokan Mataram yang berkembang menjadi fungsi komersial dan fasilitas publik dengan bangunan permanen. Revitalisasi dilakukan pemerintah pada tahun 2009 dan 2012 pada sebagian batas jalan untuk mengurai kemacetan yang sering terjadi.

Kecenderungan penataan kawasan yang memprioritaskan pengguna kendaraan membuat ketimpangan terhadap pengguna jalan non kendaraan yang terabaikan. Penataan yang kurang memperhatikan korelasi terhadap kawasan sekitar berfungsi pemukiman serta penataan koridor jalan yang dilakukan pada sebagian batas jalan menyebabkan terjadinya ketimpangan aktivitas.

Perubahan fungsi koridor jalan dari jalan inspeksi menjadi jalan umum tanpa disertai penataan koridor jalan secara utuh menghasilkan kualitas livabilitas beragam pada seluruh area dan penggal jalan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kondisi livabilitas koridor Jalan Selokan Mataram pada penggal Jalan Affandi sampai Jalan Seturan Raya sepanjang 2,3 km.

## LIVABILITAS KORIDOR JALAN

*Livable Street* adalah lingkungan jalan yang dirancang untuk mengakomodasi kebutuhan masing-masing pengguna (pengguna kendaraan pribadi, pengguna kendaraan publik, sepeda, pejalan kaki) dan sebaiknya menyediakan kondisi lingkungan yang mendukung kemandirian dan kebebasan dalam memilih; menyediakan orientasi; keselamatan dan kenyamanan; mendorong kualitas sosial namun sekaligus juga membatasi privasi individu; menumbuhkan keeratan bertetangga dan

tanggung jawab; menghindari ancaman yang mengganggu; dan meningkatkan nilai ekonomi dari properti yang berdekatan. (Appleyard, 1981). Dari beberapa teori mengenai livabilitas jalan didapat variabel livabilitas jalan sebagai berikut:

### 1. Fungsi & Aktivitas Sosial

Fungsi terkait fungsi *space* baik pada bangunan maupun ruang terbuka sebagai pendukung aktivitas sosial dan kemudahan pemenuhan barang & jasa. Aktivitas sosial terkait aktivitas interaktif *non-movement* yang dilakukan pengguna jalan.

### 2. Aksesibilitas & Keselamatan

Akses pengguna jalan terkait aktivitas bergerak pengguna jalan menurut moda & aktivitas parkir serta jangkauan dan kondisi spasial sirkulasi. Keselamatan terkait keberadaan konflik lalu lintas pengguna jalan.

### 3. Kualitas Lingkungan

Kualitas lingkungan terkait kondisi dan pendayagunaan (pemanfaatan dan pemeliharaan) ruang terbuka biru (RTB) & ruang terbuka hijau (RTH).

Teori fungsi dan aktivitas sosial berkaitan dengan vitalitas keragaman fungsi kawasan mempengaruhi kehidupan jalanan dan bagian depan jalan yang aktif (Montgomery, 1998 dalam Zuhriati, 2010). Keragaman fungsi ruang muncul karena banyaknya pengguna jalan yang betah beraktivitas di koridor jalan. Kualitas ruang terbuka publik akan kuat apabila mengartikulasikan *setting* aktivitas dari pelingkupnya, variasi lebar jalan, atau hal lain yang mempengaruhi dukungan akan kebutuhan sosial, serta akan lemah apabila pedestrian tidak mendominasi (Caliandro, 1973).

*Street furniture* membentuk ruang, merangsang kedatangan orang untuk aktivitas (Jacob, 1963). Lokasi aktivitas bisa terjadi di dalam bangunan publik, terorientasi di sepanjang jalan fungsi publik, atau tempat khusus potensial di sebuah jalan karena ada atraksi (Caliandro, 1973). Ketersediaan ruang, termasuk taman, lapangan, memungkinkan orang beraktivitas di ruang luar (Montgomery, 1998 dalam Zuhriati,

2010). Teori aksesibilitas berkaitan dengan kualitas penghubung akan kuat ketika jalurnya linear dan didukung *enclosure* serta merupakan konektor dari dua tujuan (Caliandro, 1978).

Sirkulasi dan tautan dipengaruhi oleh kemudahan melintasi dan menyeberang jalan. Konflik lalu lintas terjadi apabila volume aliran kendaraan atau densitas dari parkir membatasi kesinambungan jalur pedestrian dan membatasi pergerakan pedestrian atau pengguna jalan (Caliandro, 1973). Teori kualitas lingkungan terkait dengan jalan yang *livabel* adalah tempat yang mendukung penghijauan (Appleyard, 1981). Pepohonan dan vegetasi menyuplai oksigen, pembatas jalur pejalan kaki dengan kendaraan bermotor, mengatur pencahayaan alami (Jacob, 1963).

Livabilitas koridor jalan dialami oleh pengguna koridor jalan yang terdiri dari beberapa kategori. Antara satu pengguna dengan pengguna yang lain memiliki karakter berbeda ditinjau dari aktivitasnya, sesampai kebutuhan ruang dan livabilitas antara satu pengguna dengan pengguna jalan lain berbeda, namun karena beraktivitas dalam satu koridor jalan terbuka,

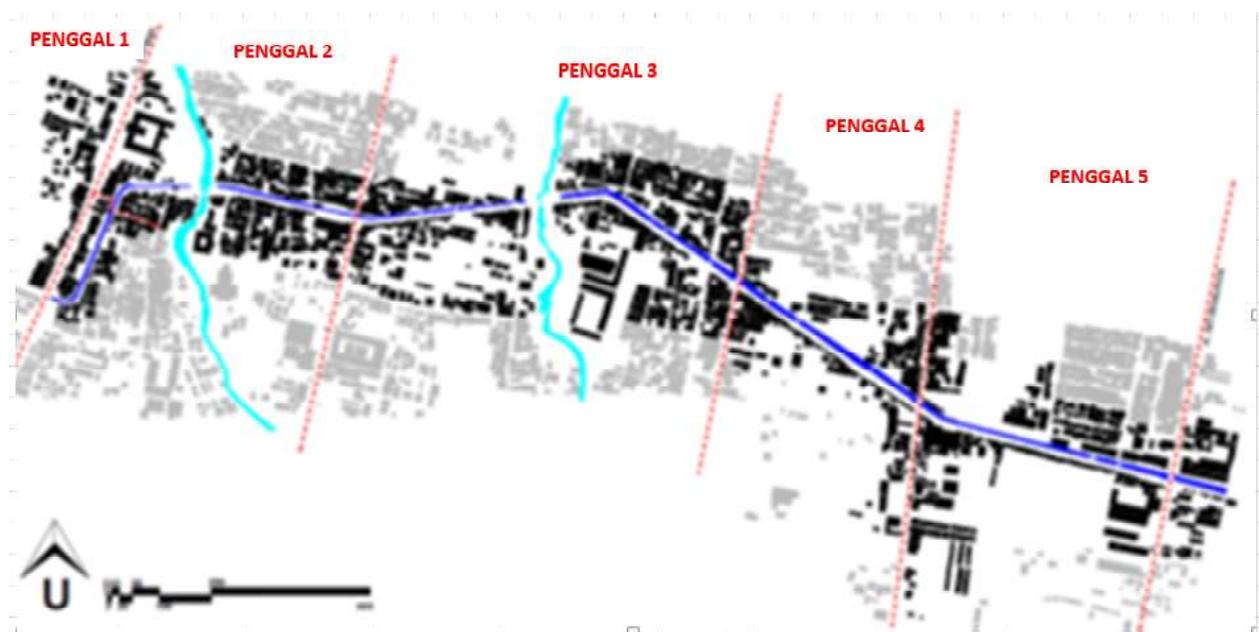
perlu diperhatikan agar hubungannya tetap sinergis satu sama lain. Klasifikasi pengguna koridor jalan adalah sebagai berikut:

1. *Passer-by*.

*Passer-by* merupakan pengguna jalan yang menggunakan jalan hanya sebagai area yang dilewati. Sebagai penghubung tempat asal menuju ke destinasi. Menurut aktivitas yang dilakukan, *passer by* termasuk pada *movement activity*. Menurut moda transportasi yang digunakan, *passer-by* terbagi dalam kategori pedestrian, pesepeda, dan pengendara kendaraan bermotor.

2. *Visitor*

*Visitor* merupakan pengguna jalan yang menggunakan jalan sebagai area yang dilewati untuk menghubungkan tempat asal menuju destinasi yang berada di dalam wilayah jalan yang menjadi studi kasus. Sama seperti *passer-by*, *visitor* menurut moda transportasi yang digunakan dikategorikan ke dalam kategori pedestrian, pesepeda, dan pengendara kendaraan bermotor. Sedangkan menurut aktivitas yang dilakukan *visitor* termasuk pada *movement activity* dan *non-*



Gambar. 1: Peta Delineasi Kawasan Penelitian & Pembagian Penggal Jalan.

Sumber: Analisis Penulis (2014)

*movement activity*.

3. Resident

*Resident* merupakan pengguna jalan yang tinggal di dalam wilayah/area yang terhubung dengan jalan yang menjadi studi kasus. Resident menghabiskan waktu paling banyak di wilayah jalan studi kasus dibandingkan passer-by maupun visitor. Menurut moda transportasi yang digunakan, *resident* dapat

berupa pedestrian, pesepeda, motorist, sedangkan menurut aktivitas yang dilakukan, dapat berupa *movement activity* ataupun *non-movement activity*.

**METODE**

Metode penelitian rasionalistik kualitatif digunakan dan didukung teknik penelitian

Tabel. 1: Instrumen Penelitian.

NO	VARIABEL	INDIKATOR	PARAMETER	ASPEK
1.	Fungsi & Aktivitas Sosial	1.a. Fungsi bangunan & ruang terbuka publik	a. Jenis & jumlah fungsi bangunan (di kawasan dan yang berbatasan dengan koridor jalan) b. Jenis & jumlah generator aktivitas c. Jenis & jumlah fungsi ruang terbuka publik (RTP) dan status penggunaan	a. Fisik b. Fisik
		1.b. Aktivitas Sosial	a. Jenis kegiatan & komposisi jenis pengguna jalan berdasarkan aktivitas <i>non-movement dan movement</i> b. Lokasi, waktu, frekuensi aktivitas <i>non-movement &amp; movement</i>	a. Non-Fisik b. Non-Fisik
2.	Aksesibilitas & Keselamatan	2.a. Aksesibilitas	a. Jangkauan & kondisi spasial sirkulasi & parkir b. Jenis & komposisi pengguna jalan berdasarkan moda c. Visibilitas akses	a. Fisik b. Non-Fisik c. Non-Fisik
		2.b. Keselamatan dan Konflik Lalu lintas	a. Jenis & jumlah konflik lalu lintas b. Jenis dan jumlah kerawanan keselamatan di kawasan	a. Non-Fisik b. Non-Fisik
3.	Kualitas Lingkungan	3.a. Kualitas RTH & RTB 3.b. Kenyamanan fisik	a. Kondisi RTH & RTB b. Aktivitas pendayagunaan RTH & RTB c. Kenyamanan termal, auditori, olfaktori	a. Fisik b. Non-Fisik c. Fisik

observasi, wawancara, serta kuesioner untuk mendapatkan data obyektif tentang kondisi livabilitas koridor jalan. Selanjutnya, temuan didialogkan terhadap teori livabilitas koridor jalan.

Lokasi penelitian berada di Koridor Jalan Selokan Mataram pada batas Jalan Affandi sampai Jalan Seturan Raya dengan panjang koridor 2307.6 meter / 2.3 kilometer. Batas Timur berupa persimpangan Jalan Affandi – Jalan Selokan Mataram; batas barat berupa persimpangan Jalan Selokan Mataram – Jalan Seturan Raya; batas utara dan selatan pada kawasan yang terkait terhadap livabilitas koridor jalan Selokan Mataram batas Jalan Affandi sampai Jalan Seturan Raya. Berikut deliniasi kawasan yang diteliti.

Koridor Selokan Mataram terbentuk oleh *path* dan *nodes*. Jalan Selokan Mataram dilalui oleh 4 *nodes* besar dan *nodes* batas kawasan yaitu di Jalan Affandi dan Jalan Seturan Raya. Pembagian 5 (lima) penggal jalan sebagai area amatan berdasarkan keberadaan *nodes* sebagai batas awal dan akhir batas jalan serta perbedaan morfologi *streetscape*. Tiap penggal jalan disebut koridor jalan segmen-1; koridor jalan segmen-2; koridor jalan segmen-3; koridor jalan segmen-4; koridor jalan segmen-5.

Survei Penelitian ini dilaksanakan selama April 2014 sampai Mei 2014, perubahan yang terjadi di luar waktu penelitian tidak menjadi bagian dari penelitian. Tahapan penelitian terbagi menjadi beberapa tahap yaitu:

#### 1. Tahap Persiapan

Pada tahap ini data-data awal mulai disusun berupa pertanyaan kuesioner dan wawancara untuk 150 orang responden dengan metode purposive sampling serta peta citra kawasan dan peta dasar (yang memperlihatkan *figure ground* dan detail koridor jalan) untuk observasi.

#### 2. Tahap Penggalan Data

Data yang dicari terbagi ke dalam 3(tiga) elemen yaitu data terkait fungsi & aktivitas sosial, data terkait aksesibilitas & keselamatan, data terkait kualitas lingkungan yang dilakukan pada 5 (lima) koridor jalan

dengan morfologi berbeda di seluruh koridor Jalan Selokan Mataram Batas Jalan Affandi – Seturan Raya, Yogyakarta.

#### 3. Tahap Analisis & Pembahasan

Tahap analisis dilakukan dengan pengolahan hasil observasi, kuesioner, dan wawancara dengan cara membuat penilaian untuk membandingkan kondisi livabilitas jalan pada kelima penggal jalan berdasarkan tiga variabel livabilitas jalan yaitu (a) fungsi & aktivitas sosial; (b) aksesibilitas & keselamatan; (c) kualitas lingkungan.

Instrumen penelitian berupa parameter, variabel, dan indikator. Variabel merupakan konsep berdasar pada referensi/teori tekstual. Sub-variabel adalah hal yang menjadi bagian dari parameter tersebut berdasarkan pada referensi/teori tekstual. Parameter adalah nilai-nilai yang akan diukur, berdasar pada referensi. Proses penentuannya digambarkan secara rinci pada tabel-1: Instrumen Penelitian.

### ANALISIS HASIL

Observasi digunakan sebagai dasar penentuan pertanyaan kuesioner dan mempertajam hasil penelitian. Observasi dilakukan pada kelima koridor jalan pada koridor Jalan Selokan Mataram batas Jalan Affandi sampai Jalan Seturan Raya. Perbedaan tipologi, kondisi fisik dan kondisi non-fisik dari masing-masing batas jalan merupakan variabel tidak tetap. Variabel tetap yang digunakan adalah (a) Fungsi & Aktivitas Sosial; (b) Aksesibilitas & Keselamatan; (c) Kualitas Lingkungan. Hasil observasi dan kuesioner serta wawancara digunakan sebagai dasar penentuan kondisi livabilitas pada studi kasus.

Tabel. 2: Analisis Variabel Fungsi dan Aktivitas Sosial

Variabel	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Segmen 4	Segmen 5
<b>Fungsi dan Aktivitas Sosial</b>					
<p>Keragaman fungsi bangunan di kawasan dan fungsi bangunan yang berbatasan dengan jalan utama</p>	 <p>Gambar 2 Fungsi bangunan koridor jalan 1 Sumber: Analisis Penulis, 2014</p> <p>Kawasan terdiri dari 4 jenis fungsi bangunan yaitu residensial, komersial, kuliner, dan kesehatan. Kawasan didominasi fungsi bangunan residensial. Fungsi bangunan yang berbatasan dengan jalan didominasi fungsi komersial dan residensial.</p>	 <p>Gambar 3 Fungsi bangunan koridor jalan 2 Sumber: Analisis Penulis, 2014</p> <p>Kawasan terdiri dari 7 jenis fungsi bangunan yaitu residensial, komersial, kuliner, dan kesehatan, perkantoran, ibadah, dan pendidikan. Kawasan didominasi fungsi bangunan residensial. Fungsi bangunan yang berbatasan dengan jalan didominasi fungsi komersial, kuliner, dan residensial.</p>	 <p>Gambar 4 Fungsi bangunan koridor jalan 3 Sumber: Analisis Penulis, 2014</p> <p>Kawasan terdiri dari 7 jenis fungsi bangunan yaitu residensial, komersial, kuliner, dan kesehatan, perkantoran, ibadah, dan pendidikan. Kawasan didominasi fungsi bangunan residensial. Fungsi bangunan yang berbatasan dengan jalan didominasi fungsi komersial dan kuliner.</p>	 <p>Gambar 5 Fungsi bangunan koridor jalan 4 Sumber: Analisis Penulis, 2014</p> <p>Kawasan terdiri dari 4 jenis fungsi bangunan yaitu residensial, komersial, kuliner, dan <i>hospitaliy</i>. Kawasan didominasi fungsi bangunan residensial. Fungsi bangunan yang berbatasan dengan jalan didominasi fungsi komersial dan residensial.</p>	 <p>Gambar 6 Fungsi bangunan koridor jalan 5 Sumber: Analisis Penulis, 2014</p> <p>Kawasan terdiri dari 7 jenis fungsi bangunan yaitu residensial, komersial, kuliner, dan kesehatan, perkantoran, ibadah, dan pendidikan. Kawasan didominasi fungsi bangunan residensial. Fungsi bangunan yang berbatasan dengan jalan didominasi fungsi komersial, kuliner, dan perkantoran.</p>
<p>Keberadaan Generator Aktivitas</p>	 <p>Gambar 7 Generator aktivitas koridor jalan 1 Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p>Generator aktivitas ada di 2 titik berupa fungsi kuliner yang aktif pada pagi hingga siang hari</p>	 <p>Gambar 8 Generator aktivitas koridor jalan 2 Sumber: Dokumentasi &amp; Analisis Penulis, 2014</p> <p>Generator aktivitas ada di 4 titik berupa fungsi ibadah yaitu gereja St. Yoras Pringwulung dan Masjid Puren, fungsi komersial</p>	 <p>Gambar 9 Generator aktivitas koridor jalan 3 Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p>Generator aktivitas ada di 3 titik berupa fungsi kuliner, fungsi komersial berupa toko pakaian, dan fungsi komersial</p>	 <p>Gambar 10 Generator aktivitas koridor jalan 4 Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p>Generator aktivitas ada di 2 titik berupa fungsi kuliner dan jasa berupa cuci kendaraan yang aktif pada pagi hingga malam hari</p>	 <p>Gambar 11 Generator aktivitas koridor jalan 5 Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p>Generator aktivitas ada di 4 titik berupa fungsi kuliner, komersial berupa toko pakaian, fungsi perkantoran, dan fungsi ibadah berupa masjid</p>

		yaitu kompleks ruko, dan fungsi pendidikan yaitu SDN Puren, generator aktivitas ini secara akumulatif aktif pada pagi hingga malam hari.	jasa berupa cuci kendaraan, aktif pada pagi hingga malam hari		
Ketersediaan Ruang Terbuka Publik yang Aktif	Ruang terbuka publik ada di 1 titik dengan status yang tidak aktif digunakan	Ruang terbuka publik ada di 5 titik dengan status yang aktif digunakan	Ruang terbuka publik ada di 4 titik dengan status 3 RTP aktif dan 1 RTP yang tidak aktif digunakan	Ruang terbuka publik ada di 4 titik dengan status yang tidak aktif digunakan	Ruang terbuka publik ada di 3 titik dengan status 2 RTP aktif dan 1 RTP yang tidak aktif digunakan
Durasi Waktu Aktivitas	Waktu aktivitas pada ruang jalan berlangsung aktif pada pagi hingga siang hari	Waktu aktivitas pada ruang jalan berlangsung aktif pada pagi hingga malam hari	Waktu aktivitas pada ruang jalan berlangsung aktif pada pagi hingga malam hari	Waktu aktivitas pada ruang jalan berlangsung aktif pada pagi hingga malam hari	Waktu aktivitas pada ruang jalan berlangsung aktif pada pagi hingga malam hari
Aktivitas Pengguna Jalan ( <i>movement activity</i> dan <i>non movement activity</i> )	 <p>Gambar 12 Aktivitas Pengguna Jalan di Koridor Jalan 1 Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p><i>Movement activity</i> dilakukan didominasi oleh <i>passer by</i> sebagai pelintas ruang jalan.</p> <p>Tidak ada aktivitas <i>non movement</i> selama pengamatan</p> <p>Aktivitas <i>movement</i> dominasi dilakukan di area selatan selokan Mataram</p>	 <p>Gambar 13 Aktivitas Pengguna Jalan di Koridor Jalan 2 Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p><i>Movement activity</i> dilakukan rata-rata oleh semua pengguna jalan baik <i>passer by</i>, <i>visitor</i>, <i>resident</i>.</p> <p>Aktivitas <i>non movement</i> berupa memancing di selokan, duduk dan berbincang, jual-beli, makan, bermain di selokan</p> <p>Aktivitas berupa <i>movement activity</i> dominasi dilakukan di area selatan selokan Mataram, sedangkan <i>non-movement activity</i> di area utara dan selatan Selokan Mataram</p>	 <p>Gambar 14 Aktivitas Pengguna Jalan di Koridor Jalan 3 Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p><i>Movement activity</i> dilakukan rata-rata oleh semua pengguna jalan baik <i>passer by</i>, <i>visitor</i>, <i>resident</i>.</p> <p>Aktivitas <i>non movement</i> berupa memancing di selokan, duduk dan berbincang, jual-beli, makan.</p> <p>Aktivitas berupa <i>movement activity</i> dominasi dilakukan di area selatan selokan Mataram, sedangkan <i>non-movement activity</i> di area utara Selokan Mataram</p>	 <p>Gambar 15 Aktivitas Pengguna Jalan di Koridor Jalan 4 Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p><i>Movement activity</i> dilakukan rata-rata oleh semua pengguna jalan baik <i>passer by</i>, <i>visitor</i>, <i>resident</i>.</p> <p>Aktivitas <i>non movement</i> berupa memancing di selokan, duduk dan berbincang.</p> <p>Aktivitas berupa <i>movement activity</i> dominasi dilakukan di area selatan selokan Mataram, sedangkan <i>non-movement activity</i> juga di area selatan Selokan Mataram</p>	 <p>Gambar 16 Aktivitas Pengguna Jalan di Koridor Jalan 5 Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p><i>Movement activity</i> dilakukan rata-rata oleh semua pengguna jalan baik <i>passer by</i>, <i>visitor</i>, <i>resident</i>.</p> <p>Aktivitas <i>non movement</i> berupa memancing di selokan, duduk dan berbincang, makan, jual-beli.</p> <p>Aktivitas berupa <i>movement activity</i> dominasi dilakukan di area selatan selokan Mataram, sedangkan <i>non-movement activity</i> di area utara dan selatan Selokan Mataram</p>

Sumber: Analisis, 2014

Tabel 3 Analisis Variabel Aksesibilitas dan Keselamatan

Variabel	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Segmen 4	Segmen 5
<b>Aksesibilitas dan Keselamatan</b>					
Kemudahan Sirkulasi dan Parkir	 <p>Gambar 17 Denah dan Potongan Koridor Jalan 1 Sumber: Analisis Penulis, 2014</p> <p>Sirkulasi di koridor jalan sisi utara selokan Mataram terputus di 6 titik, koridor jalan di selatan selokan Mataram kontinyu.</p> <p>Definisi jalur jalan untuk pengguna jalan di sisi utara dan selatan berupa <i>sharing street</i> untuk semua moda.</p> <p>Parkir <i>on-street</i> yang di beberapa titik mengganggu sirkulasi pengendara dan pedestrian</p>	 <p>Gambar 18 Denah dan Potongan Koridor Jalan 2 Sumber: Analisis Penulis, 2014</p> <p>Sirkulasi di koridor jalan sisi utara selokan Mataram dan koridor jalan di selatan selokan Mataram kontinyu.</p> <p>Definisi jalur jalan untuk pengguna jalan di sisi utara dan selatan berupa <i>sharing street</i> untuk semua moda. Sedangkan di sisi selatan sudah dibagi untuk pedestrian dan pengendara.</p> <p>Parkir <i>on-street</i> dan <i>off street</i>, mengganggu sirkulasi pedestrian</p>	 <p>Gambar 19 Denah dan Potongan Koridor Jalan 3 Sumber: Analisis Penulis, 2014</p> <p>Sirkulasi di koridor jalan sisi utara selokan Mataram terputus di 2 titik dan koridor jalan di selatan selokan Mataram kontinyu.</p> <p>Definisi jalur jalan untuk pengguna jalan di sisi utara dan berupa <i>sharing street</i> untuk semua moda. Sedangkan di sisi selatan sudah dibagi untuk pedestrian dan pengendara.</p> <p>Parkir <i>on-street</i> dan <i>off street</i>, mengganggu visibilitas di tikungan jalan dan sirkulasi pedestrian</p>	 <p>Gambar 20 Denah dan Potongan Koridor Jalan 4 Sumber: Analisis Penulis, 2014</p> <p>Sirkulasi di koridor jalan sisi utara selokan Mataram terputus di 4 titik dan koridor jalan di selatan selokan Mataram kontinyu.</p> <p>Definisi jalur jalan untuk pengguna jalan di sisi utara dan selatan berupa <i>sharing street</i> untuk semua moda. Sedangkan di sisi selatan sudah dibagi untuk pedestrian dan pengendara.</p> <p>Parkir <i>on-street</i> dan <i>off street</i>, mengganggu sirkulasi pedestrian</p>	 <p>Gambar 21 Denah dan Potongan Koridor Jalan 5 Sumber: Analisis Penulis, 2014</p> <p>Sirkulasi di koridor jalan sisi utara selokan Mataram terputus di 1 titik dan koridor jalan di selatan selokan Mataram kontinyu.</p> <p>Definisi jalur jalan untuk pengguna jalan di sisi utara dan selatan berupa <i>sharing street</i> untuk semua moda. Sedangkan di sisi selatan sudah dibagi untuk pedestrian dan pengendara.</p> <p>Parkir <i>on-street</i> dan <i>off street</i>, mengganggu sirkulasi pedestrian</p>
Komposisi pengguna jalan berdasarkan moda	Pengguna jalan didominasi pengendara sepeda motor	Pengguna jalan didominasi pengendara sepeda motor	Pengguna jalan didominasi pengendara sepeda motor	Pengguna jalan didominasi pengendara sepeda motor	Pengguna jalan didominasi pengendara sepeda motor
Visibilitas akses	 <p>Gambar 22 Visibilitas gerbang koridor jalan 1 Sumber: Analisis Penulis, 2014</p> <p>Sebagai gerbang kawasan sisi barat pada lokasi amatan penelitian kurang</p>	 <p>Gambar 23 Visibilitas jalur penyeberangan koridor jalan 2 Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p>Keberadaan pohon peneduh yang terletak di sisi area</p>	 <p>Gambar 24 Visibilitas area tikungan di koridor jalan 3 Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p>Aktivitas parkir <i>on street</i> di depan café Lincak yang berada di tikungan jalan mengganggu</p>	 <p>Gambar 25 Signage di jalur hijau Koridor Jalan 4 Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p>Signage iklan yang ada di jalur hijau di sisi selatan beberapa</p>	 <p>Gambar 26 Signage di jalur hijau Koridor Jalan 5 Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p>Signage iklan yang ada di jalur hijau di sisi selatan beberapa mengganggu visibilitas pengguna jalan</p>

Variabel	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Segmen 4	Segmen 5
<b>Aksesibilitas dan Keselamatan</b>					
	menunjukkan visibilitas yang baik, terlihat dari pengguna jalan yang berasal dari Jalan Affandi lebih banyak menggunakan koridor jalan 2.	penyeberangan jalan sejajar mata pengguna jalan membuat visibilitas kurang baik sehingga mempengaruhi keselamatan pengguna jalan	visibilitas pengguna kendaraan sehingga mempengaruhi keselamatan pengguna jalan	mengganggu visibilitas pengguna jalan.	
Konflik lalu lintas dan kerawanan keselamatan	 <p>Gambar 27 Kemacetan di <i>junction 2</i> Koridor Jalan 1 &amp; Minimnya penerangan jalan Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p>Tindak kriminal terjadi berupa pembunuhan di 1 titik lokasi; kecelakaan di 2 titik lokasi berupa mobil yang jatuh ke selokan Mataram; dan kemacetan di <i>junction 1</i> dan <i>junction 2</i>; tidak ada pembagian definisi jalur jalan yang membuat rawan keselamatan bagi pengguna jalan <i>non motorized</i></p>	 <p>Gambar 28 Kemacetan di <i>junction 3</i> Koridor Jalan 2 Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p>Kemacetan di <i>junction 2</i> dan <i>junction 3</i>; di beberapa titik terdapat alih fungsi jalur pedestrian oleh aktivitas pedagang kaki lima dan ekspansi aktivitas dari bangunan yang berbatasan dengan jalur pedestrian</p>	 <p>Gambar 29 Kemacetan di <i>junction 4</i> Koridor Jalan 3 &amp; Alih fungsi <i>pedestrian way</i> Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p>Kecelakaan di 2 titik; di beberapa titik terdapat alih fungsi jalur pedestrian oleh aktivitas pedagang kaki lima dan ekspansi aktivitas dari bangunan yang berbatasan dengan jalur pedestrian; dan kemacetan di <i>junction 3</i> dan <i>junction 4</i></p>	 <p>Gambar 30 Kemacetan di <i>junction 4</i> Koridor Jalan 4 &amp; Alih fungsi <i>pedestrian way</i> Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p>Kemacetan di <i>junction 4</i> dan <i>junction 5</i>; di beberapa titik terdapat alih fungsi jalur pedestrian oleh aktivitas pedagang kaki lima dan ekspansi aktivitas dari bangunan yang berbatasan dengan jalur pedestrian</p>	 <p>Gambar 31 Kemacetan di <i>junction 6</i> Koridor Jalan 5 Sumber: Dokumentasi Penulis, 2014</p> <p>Kemacetan di <i>junction 5</i> dan <i>junction 6</i>; di beberapa titik terdapat alih fungsi jalur pedestrian oleh ekspansi aktivitas dari bangunan yang berbatasan dengan jalur pedestrian</p>

Tabel 4 Analisis Variabel Kualitas Lingkungan

Variabel	Segmen 1	Segmen 2	Segmen 3	Segmen 4	Segmen 5
Kualitas Lingkungan					
Keberadaan Ruang Terbuka Hijau (RTH)	Ruang terbuka hijau berupa pekarangan <i>resident</i> , tidak ada jalur hijau di sisi selokan Mataram. Hanya terdapat 1 pohon peneduh di sisi selatan jalan.	Jalur hijau ada di sisi selatan selokan Mataram yang sekaligus digunakan sebagai sempadan jalan dan selokan, <i>groundcover</i> berupa perkerasan. RTH lain berupa persawahan	Jalur hijau ada di sisi selatan selokan Mataram yang sekaligus digunakan sebagai sempadan jalan dan selokan, <i>ground cover</i> berupa perkerasan. RTH lain berupa persawahan	Jalur hijau ada di sisi selatan selokan Mataram yang sekaligus digunakan sebagai sempadan jalan dan selokan, <i>ground cover</i> berupa rumput dan perkerasan.	Jalur hijau ada di sisi selatan selokan Mataram yang sekaligus digunakan sebagai sempadan jalan dan selokan, <i>ground cover</i> berupa rumput dan perkerasan.
		produktif dan pekarangan <i>resident</i> .	produktif dan pekarangan <i>resident</i> .	RTH lain berupa persawahan produktif dan pekarangan <i>resident</i> .	RTH lain berupa persawahan produktif dan pekarangan <i>resident</i> .
Keberadaan Ruang Terbuka Biru (RTB)	RTB berupa jalur Selokan Mataram, di beberapa titik digunakan untuk area pembuangan sampah skala kecil	RTB berupa jalur Selokan Mataram, di beberapa titik digunakan untuk area pembuangan sampah skala kecil.  Koridor jalan 2 dilalui oleh RTB berupa sungai yaitu Sungai Gajah Wong	RTB berupa jalur Selokan Mataram, di beberapa titik digunakan untuk area pembuangan sampah skala kecil.  Koridor jalan 3 dilalui oleh RTB berupa sungai	RTB berupa jalur Selokan Mataram, di beberapa titik digunakan untuk area pembuangan sampah skala kecil.	RTB berupa jalur Selokan Mataram, di beberapa titik digunakan untuk area pembuangan sampah skala kecil.

Temuan observasi yang diperoleh digunakan sebagai dasar penentuan pertanyaan kuesioner. Analisis kondisi livabilitas koridor jalan Selokan Mataram batas Jalan Affandi sampai Jalan Seturan Raya dilakukan dengan metode rasionalistik kualitatif melalui kuesioner dan wawancara.

Kuesioner dilakukan dengan teknik purposive sampling terhadap tiap-tiap kategori pengguna jalan antara lain (i) passer by; (ii)visitor; (iii)resident. Wawancara & kuesioner dilakukan kepada masing-masing 10 orang pada 3 kategori pengguna jalan di 5 batas jalan.

Keseluruhan sampel berjumlah 150 sampel. Hasil kuesioner diolah dengan membuat penilaian berdasarkan variabel livabilitas jalan. Pertanyaan kuesioner berupa kombinasi

pertanyaan terbuka dan pertanyaan tertutup.

Bobot nilai pada tiap pertanyaan akan dibandingkan antar koridor jalan, apabila nilai semakin tinggi maka menunjukkan bahwa kawasan koridor jalan tersebut semakin *livable* pada elemen yang ditanyakan, sebaliknya semakin rendah nilainya maka semakin rendah livabilitas koridor jalan tersebut. Nilai dari masing-masing pertanyaan dikonversikan ke dalam simbol tingkatan nilai yaitu tingkat rendah, sedang, dan tinggi.

**FUNGSI & AKTIVITAS SOSIAL**

NO	PARAMETER	JAWABAN	KONDISI LIVABILITAS PENGGAL JALAN					ANALISIS GLOBAL LIVABILITAS SELURUH PENGGAL JALAN
			I	II	III	IV	V	
1	Fungsi Kawasan	a. fungsi penghubung utama ke luar kawasan	●	●	●	●	●	Seluruh penggal jalan dominansi sebagai fungsi penghubung yang efektif antar generator di luar kawasan (generator akademis, generator komersil). Fungsi koridor jalan sebagai area yang mengakomodasi <i>non movement activity</i> masih kurang pada semua penggal jalan. Penggal jalan 1 memiliki fungsi koridor jalan paling rendah dibanding penggal jalan lain.
		b. fungsi penghubung di dalam kawasan yang didominasi fungsi pemukiman	◐	●	●	●	●	
		d. fungsi pemenuhan kebutuhan hidup (dominasi bangunan fungsi publik yang berbatasan dengan jalan)	○	●	●	◐	●	
		e. fungsi koridor jalan sebagai dan menuju area aktivitas interaksi sosial	○	●	●	○	●	
2	Waktu Aktivitas	a. Pagi (2.31 - 8.30)	◐	●	●	◐	●	Waktu aktivitas pengguna jalan pada seluruh penggal jalan dominansi berlangsung pada pagi hingga siang hari. Aktivitas cukup tinggi terjadi pada sore hingga malam hari di penggal jalan 2 hingga penggal jalan 4, namun rendah pada penggal jalan 1.
		b. Siang (8.31 - 14.30)	◐	●	●	◐	●	
		c. Sore (14.31 - 20.00)	○	●	●	●	●	
		d. Malam (20.01 - 02.30)	○	●	●	●	●	
3	Frekuensi Aktivitas Penggunaan Koridor Jalan		◐	●	●	●	●	Frekuensi penggunaan jalan tinggi, penggunaan sedang pada penggal jalan 1
			rendah	tinggi	tinggi	tinggi	tinggi	

**KESELAMATAN & AKSES**

NO	PARAMETER	JAWABAN	BOBOT NILAI per PENGGAL JALAN					ANALISIS GLOBAL LIVABILITAS SELURUH PENGGAL JALAN
			I	II	III	IV	V	
1	Kemudahan Sirkulasi menurut moda	a. Jalan kaki	○	◐	◐	○	◐	Kemudahan sirkulasi dicapai dominansi menggunakan moda motor pada seluruh penggal jalan. Paling rendah tingkat kemudahan sirkulasi dengan berjalan kaki.
		b. Sepeda	◐	●	◐	○	◐	
		c. Motor	●	●	●	●	●	
		d. Mobil	○	◐	◐	◐	◐	
2	Ketersediaan dan kemudahan parkir		○	◐	○	◐	◐	Ketersediaan dan kemudahan parkir rendah pada penggal 1 dan 3, dan sedang pada penggal 2, 4 dan 5
3	Keselamatan sirkulasi pengguna jalan <i>non-motorized</i>		○	○	○	○	○	Keselamatan sirkulasi masih rendah pada seluruh penggal jalan.
4	Keselamatan sirkulasi dari konflik lalu lintas		○	○	○	○	○	seluruh penggal jalan masih rendah keselamatan karena masih tinggi konflik lalu lintas
5	Alih fungsi lahan oleh pedagang kaki lima		◐	◐	◐	●	●	alih fungsi lahan oleh pedagang kaki lima terasa agak mengganggu pada penggal jalan 1 hingga 3. Dan tidak memerlukan penataan pada penggal jalan 4 dan 5
			rendah	rendah	rendah	rendah	rendah	

**KETERANGAN:**



tingkat livabilitas rendah



tingkat livabilitas sedang



tingkat livabilitas tinggi

**KUALITAS LINGKUNGAN & KENYAMANAN FISIK**

NO	PARAMETER	JAWABAN	BOBOT NILAI per PENGGAL JALAN					ANALISIS GLOBAL LIVABILITAS SELURUH PENGGAL JALAN
			I	II	III	IV	V	
1	Kenyamanan termal Jalur hijau		○	●	○	○	●	semua penggal jalan dominansi tidak teduh, tingkat sedang pada penggal jalan 5
2	Kenyamanan auditori		○	○	○	●	●	kebisingan paling mengganggu berada di penggal jalan 3, dan sedang pada penggal jalan 5
3	Kenyamanan olfaktori		●	●	●	●	●	bau yang mengganggu pada penggal jalan 2 & 4 sering disebabkan oleh pembakaran sampah rumah tangga di jalur hijau jalan
4	Pendayagunaan ruang terbuka hijau (RTH) dan ruang terbuka biru (RTB)		○	○	○	○	○	seluruh penggal jalan perlu penataan kawasan selokan untuk mendukung livabilitas
			rendah	sedang	rendah	sedang	sedang	

KETERANGAN:

- tingkat livabilitas rendah      ● tingkat livabilitas sedang      ● tingkat livabilitas tinggi

Dari pembahasan kondisi livabilitas koridor jalan berdasarkan observasi, kuesioner, dan wawancara menunjukkan temuan kondisi livabilitas studi kasus sebagai berikut:

1. Penggal jalan 1 (satu) dengan livabilitas C (nilai rendah pada ketiga elemen livabilitas)
2. Penggal jalan 3 (tiga) dengan livabilitas B (nilai rendah pada elemen aksesibilitas & keselamatan serta kualitas lingkungan

dan nilai tinggi pada elemen fungsi & aktivitas sosial)

3. Penggal jalan 2 (dua), 4 (empat), dan 5 (lima) dengan livabilitas A (nilai tinggi pada elemen fungsi & aktivitas sosial, nilai sedang pada elemen kualitas lingkungan, dan rendah pada elemen aksesibilitas & keselamatan).

Tabel 1.4 Klasifikasi kondisi livabilitas per Penggal Jalan Selokan Mataram, Jalan Affandi – Jalan Seturan Raya

Penggal Jalan	Tingkat Livabilitas			Klasifikasi Kondisi Livabilitas Koridor Jalan
	Fungsi & Aktivitas Sosial	Aksesibilitas & Keselamatan	Kualitas Lingkungan & Kenyamanan Fisik	
<b>Penggal Jalan 1</b> (Penggal Jalan Affandi – Jalan Perumahan Tarakanita)	RENDAH	RENDAH	RENDAH	<b>Livabilitas C</b>
<b>Penggal Jalan 2</b> (Penggal Jalan Perumahan Tarakanita – Jalan Tantular)	TINGGI	RENDAH	SEDANG	<b>Livabilitas A</b>
<b>Penggal Jalan 3</b> (Penggal Jalan Tantular – Jalan Wahid Hasyim)	TINGGI	RENDAH	RENDAH	<b>Livabilitas B</b>
<b>Penggal Jalan 4</b> (Penggal Jalan Wahid Hasyim – Jalan Perumnas)	TINGGI	RENDAH	SEDANG	<b>Livabilitas A</b>
<b>Penggal Jalan 5</b> (Penggal Jalan Perumnas – Jalan Seturan Raya)	TINGGI	RENDAH	SEDANG	<b>Livabilitas A</b>

## **KESIMPULAN**

Kesimpulan dari penelitian ini merupakan hasil temuan tentang kondisi livabilitas terhadap koridor Jalan Selokan Mataram Penggal Jalan Affandi - Seturan Raya, Yogyakarta yang menjadi objek penelitian. Kondisi livabilitas koridor jalan Selokan Mataram Penggal Jalan Affandi – Seturan Raya, Yogyakarta bervariasi pada tiap penggal.

Klasifikasi variasi kondisi livabilitas koridor jalan dibedakan menjadi 3 (tiga) kategori Livabilitas A, Livabilitas B, dan Livabilitas C. Secara rinci hasilnya: Livabilitas A pada penggal 2, 4 dan 5, Livabilitas B pada penggal 3, dan Livabilitas C pada penggal -1. (tergambarkan secara rinci pada tabel 1.4).

Komersial pada Jalan Arteri Primer, Studi Kasus: Jalan Agus Salim Kota Gorontalo. Institut Teknologi Bandung. Tersedia: <http://www.ar.itb.ac.id/digilib/?p=217> [Diunduh 24 September 2013]

## **SARAN**

Untuk semakin memperkuat dan mengembangkan hasil penelitian ke depan dengan topik yang sama, maka disarankan dilakukan dua hal yaitu:

1. Mengembangkan penelitian dengan metode kuantitatif, sehingga semakin diperoleh hasil yang akurat.
2. Kajian dan perhitungan mengenai aspek kenyamanan fisik dan lingkungan yang lebih detail perlu ditambahkan agar semakin lengkap mendukung nilai livabilitas koridor ruang jalan.

## **DAFTAR RUJUKAN**

- Appleyard, D. 1981. *Livable Street*. Berkeley: University of California Press
- Caliandro, V. 1978. *On streets*. Edited by Standord Anderson. England: The MIT Press.
- Jacob, A B.1993. *Great Streets*. England: The MIT Press.
- Zuhriati, A.D. 2010. *Penataan Kawasan Koridor*