



FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PEJALAN KAKI DALAM MEMILIH LOKASI PENYEBERANGAN JALAN DI KAWASAN MALIOBORO YOGYAKARTA

FACTORS THAT INFLUENCE PEDESTRIANS IN CHOOSING STREET CROSSING LOCATION IN MALIOBORO AREA YOGYAKARTA

Budi Iswanto¹, Bambang Setioko²

¹Dinas Pekerjaan Umum Perumahan dan Kawasan Permukiman Kota Yogyakarta

²Departemen Arsitektur Fakultas Teknik; Universitas Diponegoro, Semarang, Jawa Tengah

Info Artikel:

- Artikel Masuk: 28 Oktober 2019
- Artikel diterima: 19 Februari 2020
- Tersedia Online: 30 Juni 2020

ABSTRAK

Kawasan Malioboro dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Yogyakarta telah ditetapkan sebagai kawasan pedestrian. Salah satu unsur yang ada dalam sistem pedestrian adalah fasilitas penyeberangan. Dalam Undang-undang Republik Indonesia No. 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pasal 132 disebutkan bahwa pejalan kaki wajib menyeberang di tempat yang telah ditentukan. Jumlah zebra cross pada Jalan Malioboro dan Jalan Margomulyo adalah 17 buah. Meski demikian masih banyak ditemukan pejalan kaki yang menyeberang di luar zebra cross. Penelitian ini bertujuan menemukan faktor utama/dominan yang mempengaruhi keputusan pejalan kaki dalam memilih lokasi penyeberangan di kawasan Malioboro ditinjau dari perilaku pejalan kaki.

Metode penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dan metode analisis yang digunakan adalah analisis faktor dengan metode *Principal Component Analysis (PCA)*.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Faktor Kepuasan terhadap Keselamatan dan Kemudahan adalah faktor yang paling dominan yang mampu menjelaskan sebesar 23,119% dari variabel keseluruhan. Penguatan regulasi tentang penyeberangan jalan mampu membantu penyeberang jalan mendapatkan kemudahan dan keselamatan ketika berinteraksi dengan pengendara kendaraan saat menyeberang jalan. Selain itu diperlukan juga penambahan marka zebra cross antara Pasar Beringharjo hingga Nol Kilometer, menambah jumlah lampu sinyal penyeberangan dan melakukan pemeliharaan berkala, menyediakan aktivitas pendukung di sekitar ruang tunggu penyeberangan dan menaikkan elevasi jalur penyeberangan mendekati elevasi trotoar.

Kata Kunci: perilaku pejalan kaki, pengambilan keputusan, lokasi penyeberangan jalan

ABSTRACT

Malioboro area in the Yogyakarta City Spatial Plan has been designated as a pedestrian area. One of the elements in the pedestrian system is the crossing facility. In the Republic of Indonesia Law No. 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation article 132 states that pedestrians must cross at a designated place. The number of zebra crossings on Malioboro Street and Margomulyo Street is 17. Nevertheless there are still many pedestrians who cross outside the zebra crossing. This study aims to find the main / dominant factors that influence pedestrian decisions in choosing the location of crossings in the Malioboro area in terms of pedestrian behavior.

The research method uses a quantitative approach and the analysis method used is factor analysis with the Principal Component Analysis (PCA) method.

The results showed that the Satisfaction Factor for Safety and Ease was the most dominant factor which was able to explain 23,119% of the overall variables. Strengthening regulations on road crossings is able to help road crossers get ease and safety when interacting with vehicles when crossing the road. In addition, additional zebra crossing between the Beringharjo Market to Zero Kilometer is added, increasing the number of crossing signal lights and carrying out periodic maintenance, providing support activities around the crossing waiting room and raising the crossing line elevation close to the sidewalk elevation.

Keyword: pedestrian behavior, decision making, crossing location

Copyright © 2020 JPWK-UNDIP

This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY-NC-SA) 4.0 International license.

1. PENDAHULUAN

Pedestrian ways (jalur pejalan kaki) adalah salah satu dari delapan elemen perancangan kota (Shirvani, 1985). Sistem pejalan kaki yang baik dapat mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan bermotor di pusat kota, dan sebaliknya mampu menaikkan jumlah perjalanan pejalan kaki. Salah satu unsur sistem pejalan kaki tersebut adalah fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Fasilitas penyeberangan menciptakan batas yang jelas antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor sehingga mampu memberi jaminan keselamatan bagi para penggunanya.

Salah satu unsur yang diperlukan dalam perancangan kota adalah kebutuhan manusia yang bisa didapatkan melalui pengamatan perilaku manusia. Perilaku manusia menjadi unit analisis yang lebih tepat, karena memiliki karakteristik yang relevan, dapat dibuktikan secara empiris dan dapat didefinisikan secara operasional (Joardar, 1977).

Perilaku dapat didefinisikan sebagai cara individu bertindak terhadap orang, masyarakat atau benda (Jones, 1977). Perilaku manusia juga dapat didefinisikan sebagai akibat dari respon terhadap rangsangan eksternal yang diterima (Walgito, 1999). Sehingga perilaku pejalan kaki identik dengan cara pejalan kaki bertindak sebagai respon terhadap rangsangan internal maupun eksternal. Perilaku seseorang dapat dipengaruhi oleh faktor internal dari manusia itu sendiri (Guo et al., 2014), maupun dari lingkungan, baik lingkungan fisik maupun lingkungan sosial (Rapoport, 1977).

Proses interaksi manusia dengan lingkungan terdiri dari 3 tahap, yaitu kognitif, afektif, dan konativ (Rapoport, 1977). Kognitif berarti melihat, mengetahui dan berpikir, proses dasar dari individu untuk mengenali lingkungannya. Persepsi seseorang terhadap seseorang atau obyek tertentu merupakan salah satu contoh tahap kognitif. Afektif berarti merasakan dan timbul emosi terhadap lingkungannya (sikap), motivasi, keinginan/hasrat dan nilai diwujudkan dalam sebuah gambaran. Sedangkan konativ berarti bertindak dan melakukan sesuatu sebagai respon dari kognitif dan afektif. Salah satu bentuk konativ adalah perilaku manusia, sehingga perilaku manusia adalah respon dari persepsi, sikap dan motivasi seseorang terhadap sesuatu hal.

Salah satu bentuk perilaku adalah bagaimana seseorang dalam mengambil keputusan (Porteous, 1977). Pengambilan keputusan adalah proses membuat pilihan dari sejumlah alternatif untuk mencapai hasil yang diinginkan (Eisenfuhr, 2011). Ketika kita membuat keputusan, atau memilih di antara berbagai pilihan, kita mencoba memperoleh hasil yang sebaik mungkin, sesuai dengan standar apa yang baik atau buruk, sehingga dibutuhkan penilaian terhadap beberapa alternatif pilihan sebelum mengambil keputusan (Hansson, 2005). Penilaian tersebut bergantung bagaimana individu mempersepsikan sebuah situasi atau permasalahan (Beresford & Sloper, 2008). Keputusan yang dibuat seseorang adalah berdasarkan personal masing-masing individu terhadap situasi kenyataan. Menurut Porteous (1977), pengambilan keputusan pribadi cenderung menekankan tiga komponen utama, yaitu persepsi, sikap dan nilai, serta preferensi dan kepuasan.

Papadimitriou et al., (2017) mendefinisikan persepsi pejalan kaki terhadap perilaku menyeberang jalan melalui persepsi terhadap resiko (*risk perception*). Semakin banyak jumlah penyeberangan yang dilakukan maka semakin tinggi pula interaksi antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor, pada akhirnya semakin tinggi pula kemungkinan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu pejalan kaki lebih cenderung meminimalkan jumlah penyeberangan dan meningkatkan panjang jalur untuk menghindari interaksi kendaraan / pejalan kaki.

Keputusan pejalan kaki mengenai di mana tempat untuk menyeberang atau kapan akan menyeberang dapat digambarkan sebagai proses persepsi-penilaian-keputusan-tindakan (Guo et al, 2014). Penilaian individu tentang kapan dan di mana menyeberang jalan biasanya dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti kenyamanan, kemudahan, kemudahan akses dan keselamatan (Kadali & Vedagiri, 2013). Kesempatan terbesar untuk menyeberang jalan dipengaruhi oleh rendahnya kecepatan kendaraan, kemauan pengendara untuk memperlambat kendaraan, lebih banyak penyeberang di saat yang sama serta adanya group yang lebih muda (Al Bargi et al., 2017). Sedangkan Purnamasari & Imam, (2009) menjelaskan salah satu penyebab

penyeberang jalan tidak menggunakan zebra cross adalah karena jarak zebra cross yang relatif jauh dari tempat asal.

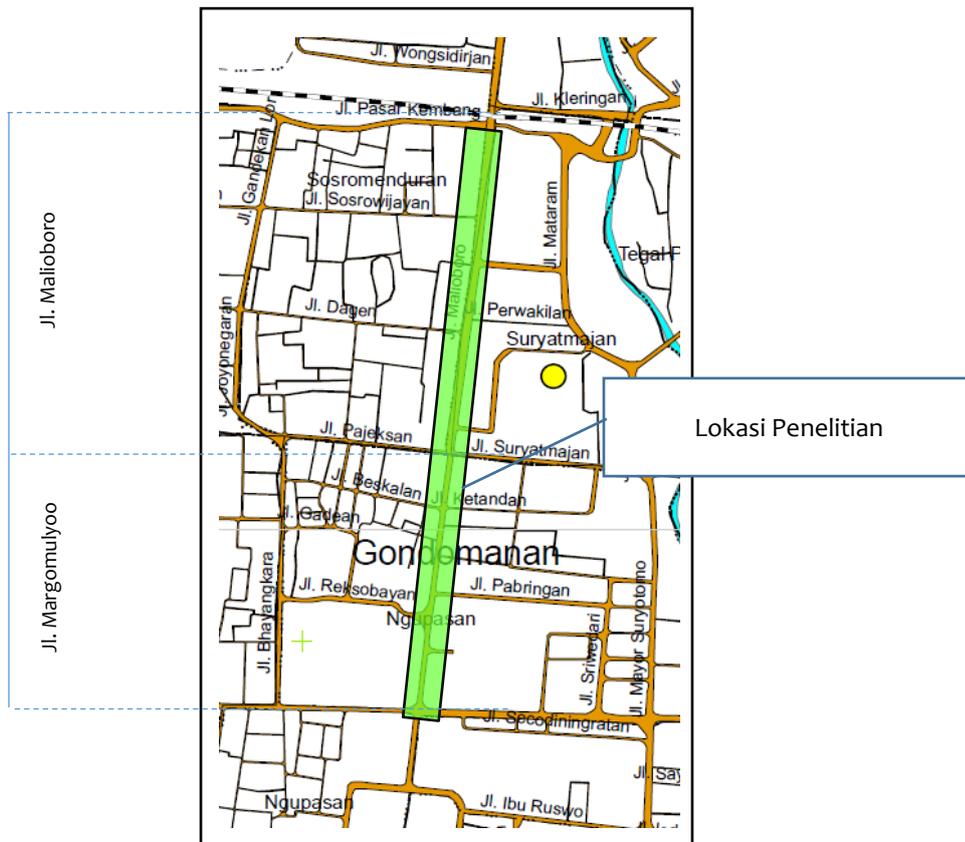
Perilaku menyeberang jalan sangat dipengaruhi oleh faktor manusia (Guo et al, 2014). Para pejalan kaki lebih banyak memilih menyeberang jalan secara ilegal (di luar fasilitas penyeberangan) daripada menggunakan fasilitas penyeberangan. Di beberapa daerah di Indonesia fasilitas penyeberangan pejalan kaki belum begitu diminati oleh pejalan kaki. Hal yang sama juga terjadi di kawasan Malioboro. Masih banyak terlihat pejalan kaki memilih lokasi penyeberangan di luar fasilitas penyeberangan (*zebra cross*).

Ketersediaan fasilitas penyeberangan yang ideal sangat dibutuhkan di kawasan pusat Kota Yogyakarta, terutama kawasan Malioboro yang memiliki aktivitas padat serta intensitas pejalan kaki yang tinggi sehingga mampu memberi jaminan keselamatan bagi penyeberang jalan. Penelitian ini bertujuan untuk menemukan faktor utama yang mempengaruhi keputusan pejalan kaki dalam memilih lokasi penyeberangan jalan di kawasan Malioboro Yogyakarta ditinjau dari perilaku pejalan kaki.

2. DATA DAN METODE

2.1. Wilayah Penelitian

Lokasi penelitian berada di Kawasan Malioboro. Kawasan ini didominasi oleh kawasan perdagangan dan jasa, beberapa kantor pemerintahan dan ruang terbuka publik. Perdagangan dan jasa terdiri dari sektor formal seperti hotel, mal dan pertokoan lainnya serta sektor informal seperti pedagang kaki lima, pedagang keliling, dan sebagainya. Kantor pemerintahan terdiri dari kantor DPRD DIY di sisi utara, kantor Gubernur DIY di sisi tengah dan Istana Presiden RI di sisi selatan. Ruang terbuka publik berupa space terdiri dari Benteng Verdeburg dan Monumen Serangan Umum 1 Maret di sisi selatan.



Sumber: Sekda Kota Yogyakarta, 2015

Gambar 1. Peta Kawasan Malioboro

Jalan Malioboro terdiri dari 2 (dua) nama jalan, pertama jalan di depan Hotel Grand Inna Malioboro hingga Jalan Suryatmajan bernama Jalan Malioboro dengan panjang ± 748,8 meter. Sedangkan jalan di depan Batik Terang Bulan hingga Monumen Serangan Umum 1 Maret bernama Jalan Margomulyo dengan panjang ± 562,5 meter. Sehingga total panjang Jalan Malioboro ± 1,2 kilometer.

Jalan Malioboro memiliki lebar 21.68 meter, terdiri dari 5.53 meter untuk kendaraan tidak bermotor, 1.46 meter untuk devider (vegetasi) sebelah barat, 7.15 meter untuk kendaraan bermotor, 1.44 meter untuk devider (vegetasi) sebelah timur, dan 6.10 meter untuk trotoar sebelah timur.



Sumber: DPUPKP Kota Yogyakarta 2018

Gambar 2. Potongan Melintang Jalan Malioboro

Fasilitas penyeberangan yang ada di Malioboro berupa marka *zebra cross* berjumlah 17 titik mulai dari depan Hotel Grand Inna Malioboro hingga *traffic light* Monumen Serangan Umum 1 Maret. Jarak antar *zebra cross* bervariasi mulai 27 meter hingga 71 meter (kecuali depan Pasar Beringharjo hingga Monumen Serangan Umum 1 Maret yang berjarak 224 meter). Jika dirata-rata jarak antar *zebra cross* dari depan Hotel Grand Inna Malioboro hingga depan Pasar Beringharjo adalah sebesar 49,4 meter.

Terdapat beberapa fasilitas yang menunjang kemudahan fasilitas penyeberangan seperti lampu sinyal penyeberangan, ram sebagai ruang tunggu penyeberangan, vegetasi peneduh, serta lampu penerangan yang membantu visibilitas fasilitas penyeberangan pada waktu malam hari. Jumlah lampu sinyal penyeberangan di sepanjang Jalan Malioboro ada 4 buah, dengan hanya satu lampu sinyal penyeberangan yang masih berfungsi, sementara 3 lainnya dalam keadaan mati (tidak berfungsi).

Di sepanjang trotoar Malioboro tidak terdapat desain ruang tunggu khusus untuk pejalan kaki ketika akan menyeberang jalan. Hanya saja terdapat beberapa ram/curb cuts yang dilengkapi dengan railing dan jalur difabel pada tepi trotoar yang semuanya berjumlah 8 buah. Dari kedelapan ruang tunggu tersebut hanya ada 3 buah yang terkoneksi dengan marka *zebra cross*.

Pola aktivitas pejalan kaki dan penyeberang jalan tidak terlepas dari jenis dan fungsi bangunan/ruang terbuka di sepanjang Jalan Malioboro. Sebelah barat trotoar bagian barat didominasi oleh bangunan gedung dengan fungsi perdagangan dan jasa. Ruang terbuka hanya ada 2 lokasi yaitu di eks bioskop Indra dan Halaman Gedung Agung. Di setiap depan bangunan toko terdapat koridor dan Pedagang Kaki Lima (PKL).

Proporsi bangunan dan ruang terbuka trotoar bagian timur relatif lebih seimbang. Bagian utara dan selatan didominasi oleh ruang terbuka, sedangkan bagian tengah didominasi oleh bangunan gedung dengan fungsi perdagangan dan jasa. Di bagian utara terdapat halaman Hotel Grand Inna Malioboro, halaman Dinas Pariwisata DIY dan halaman Gedung DPRD DIY. Di bagian tengah terdapat halaman Hotel Mutiara dan halaman Kantor Gubernur DIY. Di bagian selatan terdapat Pasar Sore Malioboro, halaman Benteng Verdeborg dan halaman Monumen Serangan Umum 1 Maret.

2.2. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah kuantitatif. Pengambilan data primer menggunakan kuesioner yang diberikan kepada responden serta survey lapangan yang dilakukan oleh peneliti. Jenis data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Pengumpulan data primer dalam penelitian ini dilakukan melalui penyebaran kuesioner kepada penyeberang jalan di Kawasan Malioboro.

Populasi dalam penelitian ini adalah penyeberang jalan di di kawasan Malioboro. Tidak ada data pasti mengenai jumlah populasi, sehingga data populasi diambil berdasarkan pengamatan terhadap jumlah penyeberang jalan di Malioboro pada musim puncak. Pengamatan dilakukan pada hari libur dimulai saat sebagian besar toko buka pukul 10 pagi hingga saat sebagian besar toko tutup pukul 9 malam. Untuk mempermudah pengamatan, lokasi dibagi menjadi 3 (tiga) zona. Zona 1 dimulai dari Hotel Grand Inna Malioboro hingga Malioboro Mal, zona 2 dari Malioboro Mal hingga Mal Ramayana, dan zona 3 dimulai dari Mal Ramayana hingga Monumen Serangan Umum 1 Maret (Nol Kilometer). Jumlah total populasi berdasarkan pengamatan sebanyak 5.319 orang dengan rincian tiap zona dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Jumlah Populasi Penelitian

Zona	Jumlah Penyeberang Jalan per Waktu Pengamatan				Jumlah
	10.00 s/d 12.00	13.01 s/d 15.00	16.01 s/d 18.00	19.01 s/d 21.00	
1	392	430	437	459	1.259
2	711	748	761	754	2.220
3	630	617	593	608	1.840
JUMLAH TOTAL POPULASI					5.319

Penentuan jumlah sampel dalam penelitian ini berdasarkan populasi atau jumlah penyeberang jalan di kawasan Malioboro pada musim puncak. Untuk menentukan jumlah sampel berdasarkan populasi tersebut dapat menggunakan rumus perhitungan Slovin sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + N \cdot e^2}$$

Keterangan :
 N : jumlah sampel
 N : jumlah populasi
 E : error tolerance (batas toleransi kesalahan)

Berdasarkan rumus Slovin tersebut, dengan batas toleransi kesalahan sebesar 10%, maka jumlah sampel yang diambil untuk penelitian ini yaitu:

$$n = \frac{N}{1 + N \cdot e^2} = \frac{5.319}{1 + (5.319 \cdot (0,1)^2)} = \frac{5.319}{54,19} = 98,15 \approx 100$$

Dari perhitungan diatas, maka sampel yang akan digunakan sebagai responden adalah sebanyak 100 kuisisioner yang dibagikan kepada pejalan kaki yang menyeberang di ketiga zona pada kawasan Malioboro. Untuk mendapatkan hasil yang lebih akurat, maka penelitian dilakukan pada hari libur, dimana jumlah pengunjung dan wisatawan Malioboro mencapai puncaknya. Pengambilan sampel dilakukan pada siang hari jam 12.00-14.00, sore hari jam 16.00-18.00 dan malam hari jam 19.00 - 21.00. Pemilihan waktu pengambilan sampel didasarkan pada jam padat pengunjung Malioboro. Pengambilan sampel dilakukan di trotoar pada ketiga zona kawasan Malioboro. Jumlah responden tiap zona berbeda dan dihitung berdasarkan proporsi dari jumlah pejalan kaki yang menyeberang di zona tersebut. Untuk lebih jelasnya jumlah populasi dan sampel di masing-masing halte dapat dilihat pada tabel 2 di bawah ini.

Tabel 2. Jumlah Proporsi Sampel Penelitian

Zona	Populasi	Waktu Pengambilan Sampel			Sampel
		12.00-14.00	16.00-18.00	19.00-21.00	
1	1.259	7	8	8	23
2	2.220	14	14	14	42
3	1.840	11	12	12	35
	5.319		JUMLAH		100

Metode analisis yang digunakan adalah analisis faktor dengan metode *Principal Component Analysis* (PCA) menggunakan *software* SPSS versi 20 dari IBM untuk mengolah data yang diperoleh sebelumnya. Salah satu prinsip dari analisis faktor adalah menemukan faktor-faktor yang dominan dalam menjelaskan suatu masalah. Variabel yang memiliki korelasi tinggi akan mengelompok dalam faktor baru. Faktor baru yang memiliki *eigen value* paling tinggi adalah faktor yang paling dominan dan menjadi prioritas dalam penyelesaian masalah.

Terdapat empat faktor yang mempengaruhi perilaku pejalan kaki. Masing-masing faktor tersebut terdiri dari beberapa variabel yang memiliki hubungan, baik dengan variabel dalam satu faktor maupun dengan variabel dalam faktor lain. Perlu adanya reduksi variabel dari total 13 variabel yang ada agar hasil penelitian lebih fokus. Dari hasil reduksi, variabel dikelompokkan berdasarkan nilai *eigen* untuk menentukan beberapa variabel yang menjadi prioritas, yang kemudian diberi nama faktor baru. Faktor baru inilah yang diharapkan dapat menjawab pertanyaan penelitian.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan analisis faktor yang telah dilakukan menggunakan *Principal Component Analysis* (PCA), terbentuk 3 (tiga) faktor utama yang menjelaskan seluruh variabel. Kemudian ketiga faktor tersebut selanjutnya diberi nama berdasarkan karakteristik yang sesuai dengan anggotanya. Ketiga faktor tersebut adalah faktor kepuasan terhadap keselamatan dan kemudahan, faktor persepsi dan sikap terhadap kemudahan, dan faktor preferensi terhadap kemudahan akses.

Dari ketiga faktor tersebut, faktor kepuasan terhadap keselamatan dan kemudahan merupakan faktor yang paling dominan dalam mempengaruhi keputusan pejalan kaki dalam memilih lokasi penyeberangan jalan. Keberadaan *zebra cross*, lampu sinyal penyeberangan dan penyeberang jalan lain dalam waktu dan tempat yang bersamaan memberikan kepuasan kepada pejalan kaki terhadap lokasi penyeberang jalan.

Terkait keberadaan *zebra cross*, jarak antar *zebra cross* menentukan jumlah penggunaannya. Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, pada lokasi yang memiliki jarak antar *zebra cross* yang tinggi memiliki jumlah penyeberang jalan di luar *zebra cross* yang juga tinggi. Ini membuktikan bahwa jarak antar *zebra cross* mampu mempengaruhi jumlah pengguna *zebra cross*. Dengan kata lain semakin rendah jarak antar *zebra cross* semakin tinggi kepuasan penyeberang jalan terhadap keberadaan *zebra cross* tersebut.

Faktor kepuasan sebagai faktor yang dominan sejalan dengan pernyataan dari Beresford & Sloper (2008), bahwa pengambilan keputusan sangat dipengaruhi oleh faktor emosional, baik berupa suasana hati, pengalaman dan penyesalan terhadap keputusan sebelumnya. Suasana hati berkaitan erat dengan persepsi karena mampu mempengaruhi pemrosesan informasi individu. Sedangkan pengalaman dan penyesalan merupakan bagian dari faktor kepuasan.

Menurut Rapoport (1977), setiap upaya untuk menghadapi interaksi manusia dengan lingkungan harus melibatkan tiga bidang, yaitu kognitiv (mengetahui melalui panca indera), afektif (merasakan dan timbul emosi) dan konativ (tindakan). Kepuasan merupakan perasaan positif atau negatif hasil dari konativ. Sehingga ketika kepuasan menunjukkan nilai positif, akan terjadi interaksi berulang/lanjutan antara manusia dengan lingkungan. Sebaliknya ketika kepuasan menunjukkan nilai negatif, maka manusia akan berpikir ulang untuk melakukan intraksi yang sama dengan lingkungan tersebut. Dengan kata lain, faktor kepuasan adalah hasil interaksi timbal balik antara manusia dengan lingkungannya.

Kepuasan menurut Porteous (1977) merupakan input untuk formasi sikap. Jika satu obyek menghasilkan tingkat kepuasan yang tinggi dari perilaku terhadap obyek stimulus, obyek tersebut akan lebih disukai dan sikap terhadap obyek tersebut menjadi positif dan kuat. Sehingga dapat disimpulkan bahwa faktor kepuasan menjadi faktor dominan yang mempengaruhi keputusan pejalan kaki dalam memilih lokasi penyeberangan jalan.

Dalam penelitian sebelumnya, Trianingsih & Hidayah (2014) menyimpulkan ada 3 (tiga) hal utama yang menyebabkan minimnya kesadaran pejalan kaki menggunakan *zebra cross*, diantaranya lemahnya regulasi, minimnya kesadaran pengendara kendaraan untuk berbagi ruang dengan pejalan kaki, serta keberadaan *zebra cross* yang sulit dijangkau. Regulasi dan kesadaran pengendara merupakan faktor kepuasan terhadap keselamatan, sedangkan keberadaan *zebra cross* yang sulit dijangkau menunjukkan faktor kepuasan terhadap kemudahan.

Penelitian ini menitikberatkan pada pengambilan keputusan pejalan kaki ketika akan menyeberang jalan. Pengambilan keputusan memiliki tiga komponen utama, yaitu persepsi, sikap dan nilai, serta preferensi dan kepuasan. Dari beberapa komponen tersebut, kepuasan terhadap keselamatan dan kemudahan dalam menyeberang menjadi faktor yang paling dominan dalam mempengaruhi keputusan pejalan kaki.

4. KESIMPULAN

Revitalisasi Malioboro melalui penataan pedestrian memberikan angin segar bagi pejalan kaki. Trotoar sebelah timur yang semula dijadikan parkir motor kini telah sepenuhnya milik pejalan kaki. Jalur lambat (sepeda, andong dan becak) di sisi barat juga diubah menjadi trotoar serupa dengan trotoar sisi timur, sehingga ruang untuk pejalan kaki menjadi lebih luas. Diantara kedua trotoar ini terdapat Jalan Malioboro di sebelah utara dan Jalan Margomulyo di selatan yang kondisi lalu lintasnya cukup ramai, terutama ketika hari libur. Untuk menjamin keselamatan pejalan kaki dan menjaga konektivitas antara kedua trotoar, maka perlu perencanaan fasilitas penyeberangan yang ideal. Salah satu langkah yang perlu dilakukan adalah mencari tahu faktor apa yang mempengaruhi keputusan pejalan kaki dalam memilih lokasi penyeberangan.

Hasil analisis faktor menunjukkan bahwa faktor Kepuasan terhadap Keselamatan dan Kemudahan merupakan faktor yang paling dominan berpengaruh terhadap keputusan pejalan kaki dalam memilih lokasi penyeberangan di kawasan Malioboro. Kepuasan merupakan pengalaman yang dirasakan penyeberang jalan hasil dari tindakan menyeberang jalan (konativ), dan menjadi input bagi pengetahuan (afektif). Pengalaman tersebut berupa hal positif atau negatif yang berkaitan dengan tingkat keselamatan dan kemudahan lokasi penyeberangan jalan. Sehingga ketika pejalan kaki merasa aman dan mudah ketika menyeberang jalan pada satu lokasi, akan memberikan nilai kepuasan positif dan menimbulkan keinginan untuk menyeberang pada lokasi yang sama di lain waktu.

Rekomendasi yang dapat dilakukan oleh pengelola Malioboro terkait Kepuasan terhadap Keselamatan dan Kemudahan yaitu melalui regulasi dan rehabilitasi/renovasi. Regulasi dapat berupa himbauan dan petunjuk maupun larangan dan sangsi, baik untuk penyeberang jalan maupun pengendara kendaraan yang mengatur segala hal yang berhubungan dengan keselamatan dan kemudahan untuk penyeberang jalan. Sedangkan rehabilitasi/renovasi dapat dilakukan melalui peningkatan kualitas fisik obyek di sekitar fasilitas penyeberangan guna menaikkan tingkat kepuasan penyeberang jalan terhadap fasilitas penyeberangan sekaligus memberikan persepsi positif terhadap fasilitas penyeberangan jalan.

5. UCAPAN TERIMA KASIH

Peneliti mengucapkan terima kasih kepada Pemerintah Kota Yogyakarta terutama Dinas Pekerjaan Umum Perumahan dan Kawasan Permukiman Kota Yogyakarta, Dinas Pertanahan dan Tata Ruang Kota Yogyakarta, UPT Malioboro Kota Yogyakarta dan seluruh pihak yang telah memberikan dukungan data serta kepada Bappenas yang telah memberikan dukungan dana penelitian.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Al Bargi, W. A., David Daniel, B., Prasetijo, J., Rohani, M. M., & Mohamad Nor, S. N. (2017). Crossing Behaviour of Pedestrians Along Urban Streets in Malaysia. *MATEC Web of Conferences*, 103, 1–10. <https://doi.org/10.1051/mateconf/201710308003>
- Beresford, B., & Sloper, T. (2008). *Understanding the Dynamics of Decision-Making and Choice : A Scoping Study of Key Psychological Theories to Inform The Design and Analysis of the Panel Study* (Issue January).
- Guo, H., Zhao, F., Wang, W., Zhou, Y., Zhang, Y., & Wets, G. (2014). Modeling the perceptions and preferences of pedestrians on crossing facilities. *Discrete Dynamics in Nature and Society*, 2014. <https://doi.org/10.1155/2014/949475>
- Hansson, S. O. (2005). *Decision Theory: a Brief Introduction*. Department of Philosophy and the History of Technology Royal Institute of Technology (KTH) Stockholm
- Joardar, S. D. (1977). *Emotional and Behavioral Responses to Plazas: A Case Study of Downtown Vancouver* (Doctoral dissertation, University of Vancouver, Canadian thesis on microfiche, no 34854). Retrieved from <https://circle.ubc.ca/handle/2429/20684>
- Jones, L. (1977). Behaviour modification. *Education + Training*, 19(8), 228–231. <https://doi.org/10.1108/eb001966>
- Kadali, B. R., & Vedagiri, P. (2013). Modelling pedestrian road crossing behaviour under mixed traffic condition. *European Transport - Trasporti Europei*, 55, 1–17.
- Papadimitriou, E., Lassarre, S., & Yannis, G. (2017). Human factors of pedestrian walking and crossing behaviour. *Transportation Research Procedia*, 25, 2002–2015. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.396>
- Porteous, J. D. (1977). *Environment and Behaviour: Planning and Everyday Urban Life*. Addison-Wesley Publishing Company Incorporated
- Purnamasari, P. E., & Imam, W. (2009). *Tingkat Kepuasan Pedestrian Terhadap Fasilitas Trotoar Dan Zebra Cross , Studi Kasus Di Depan Plaza Ambarrukmo Yogyakarta*. 3(KoNTekS 3), 6–7.
- Rapoport, A. (1977). *Human Aspect of Urban Form: Towards A Man-. Enviromental Approach to Urban Form And Design*, Pergamon Press: New York
- Shirvani, Hamid. (1985). *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold: New York.
- Trianingsih, L., & Hidayah, R. (2014). Analisis Perilaku Pejalan Kaki Pada Penggunaan Fasilitas. *Inersia*, X(2), 106–121.
- Walgito, Bimo. (1999). *Psikologi Sosial*. Yogyakarta : Andi.
- Wardianto, G. (2016). *Trotoar untuk pejalan kaki*. Undip Press. Semarang