

POLA INTERAKSI SOSIAL PADA KORIDOR JALAN MALIOBORO YOGYAKARTA

Karina Rachmat¹, Stefy Prasasti Anggraini², dan Tidi Ayu Lestari³

¹Jurusan Arsitektur, Universitas Islam Indonesia

¹Surel: 19512075@students.uii.ac.id

ABSTRAK: Area urban dengan fungsi di dalamnya sebagai permukiman, pelayanan sosial, hingga pusat perbelanjaan memiliki banyak fasilitas ruang publik, salah satunya trotoar. Di Indonesia sendiri salah satu trotoar yang memiliki ciri khas cukup kuat adalah Trotoar Jalan Malioboro yang ramai akan aktivitas sehingga menimbulkan interaksi sosial. Sehingga muncul permasalahan penelitian, yakni apa saja jenis aktivitas yang terdapat pada trotoar Jalan Malioboro segmen Pasar Beringharjo sampai Titik 0 Kilometer Yogyakarta dan bagaimana pola interaksi sosial yang terjadi di lokasi tersebut dengan tujuan dapat mengetahui jenis aktivitas dan memetakan ruang untuk interaksi sosial yang terjadi. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Pengumpulan data dengan observasi langsung, pengamatan yang mendalam dan melalui studi literatur, sedangkan analisis data dengan menggunakan metode fragmentasi dimana kawasan tersebut akan dibagi-bagi menjadi 4 segmen. Penelitian ini terbatas hanya pada area depan Pasar Beringharjo sampai titik 0 Kilometer Jogja. Pada penelitian ini ditemukan berbagai aktivitas seperti jual-beli, duduk santai, memotret, berjalan, membuang sampah, dan lain sebagainya dengan pola sebaran interaksi sosial tertentu pada sepanjang segmen penelitian, lalu temuan berikutnya berupa keadaan terpadat/teramai berada di depan bangunan Fort Vredenburg pada malam hari jam 08.40pm. Kesimpulan dari penelitian ini adalah, pola interaksi sosial dan intensitas interaksi sosial pada koridor jalan Malioboro segmen Pasar Beringharjo sampai titik 0 dipengaruhi oleh elemen yang ada di trotoar tersebut.

Kata kunci: Interaksi sosial, koridor kota, ruang publik, Malioboro

PENDAHULUAN

Seiring dengan perkembangan zaman dari tahun ke tahun, masyarakat antar individu terus melakukan perubahan-perubahan dalam hal berinteraksi. Tidak hanya soal waktu saja manusia dapat melakukan perkembangan berinteraksi, tetapi juga soal tempat atau dimana mereka berinteraksi. Misalnya, interaksi antar individu dengan individu, individu dengan kelompok, dan kelompok dengan kelompok tentunya berbeda di wilayah urban dibandingkan dengan wilayah rural. Berikut akan dibahas mengenai pola interaksi sosial pada koridor kota di wilayah urban.

1. Area Urban dengan Fasilitasnya

Area urban merupakan wilayah yang aktivitas utama di dalamnya bukan dari sisi pertanian. Terdapat beberapa fungsi di dalamnya, seperti permukiman perkotaan, pemusatan pembelanjaan, jasa pemerintahan, ekonomi, hingga pelayanan sosial. Selain itu, terdapat fasilitas-fasilitas umum yang menunjang area urban, yakni angkutan umum, halte, jalan tol, trotoar, dan lain sebagainya. Untuk trotoar sendiri sudah tertera jelas aturannya dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada setiap wilayah (baik negara maupun kota), trotoar memiliki karakteristiknya masing-masing sesuai dengan lingkungan dimana trotoar berada.

2. Karakteristik Trotoar di Berbagai Wilayah

Di Jepang misalnya, karakteristik trotoar di sana cenderung lebih lebar dan ditujukan untuk memfasilitasi para pejalan kaki, pengendara sepeda dan kursi roda, juga ada lintasan untuk penyandang tunanetra. Tidak terlihat sama sekali adanya para pengendara motor yang masuk ke area trotoar. Di Indonesia sendiri terdapat beragam karakteristik trotoar, hal ini dipengaruhi oleh lingkungan sekitar yang membentuknya. Di Jakarta, terdapat beberapa trotoar yang sudah diperbaiki oleh pemerintah provinsi sehingga trotoarnya cenderung lebih lebar dan tidak berdesakan untuk dua jalur, terdapat vegetasi pada tengah trotoar, lantai kuning untuk memfasilitasi tunanetra, dan terdapat naungan di beberapa spot. Akan tetapi, tidak sedikit trotoar yang masih belum diperbaiki sehingga banyak trotoar yang lebarnya belum memenuhi standar, hanya dapat dipakai oleh satu lajur, dan tak jarang disalahgunakan untuk kepentingan pengendara motor. Trotoar di Jakarta biasa digunakan oleh masyarakat yang ingin bekerja sehari-hari mengingat kebanyakan bangunan di sebelah trotoar merupakan gedung perkantoran.

3. Trotoar di Yogyakarta

Di Yogyakarta khususnya trotoar Jalan Malioboro selain berfungsi sebagai tempat pejalan kaki, trotoar ini juga merupakan pusat destinasi wisata Jogja sehingga banyak pedagang kaki lima yang berjualan oleh-oleh dan warung lesehan di sepanjang trotoar Jalan Malioboro. Tak hanya itu, terdapat aktivitas di sekitar Jalan Malioboro, yakni jasa delman, bentor, dan lain sebagainya. Pengguna trotoar tidak hanya masyarakat lokal saja, melainkan wisatawan lokal, mancanegara, dan para mahasiswa karena Jogja terkenal dengan 'Kota Pelajar'.

4. Interaksi Sosial di Trotoar Malioboro

Banyaknya aktivitas yang terjadi di trotoar Jalan Malioboro, menyebabkan adanya interaksi sosial di dalamnya. Interaksi sosial merupakan sebuah aktivitas dimana antar individu ataupun kelompok dapat saling bertukar pikiran dan berkomunikasi sehingga saling mempengaruhi satu sama lain dalam pikiran dan perbuatan (Rachma & Indriyanto, 2016). Menurut Mead, dalam jurnal (Addriyani, 2019) agar interaksi sosial dapat berjalan dengan lancar, aman, dan normal, maka dibutuhkan kemampuan untuk dapat bertindak fleksibel sesuai dengan kondisi sosial saat itu. Selain itu juga, kemampuan untuk dapat menilai secara objektif diri sendiri dan dari sisi orang lain juga diperlukan. Anwar dan Adang (2013:195) dalam jurnal (Rachma & Indriyanto, 2016) menyatakan bahwa kriteria agar dapat berlangsungnya interaksi sosial adalah adanya komunikasi dan kontak sosial.

Berdasarkan isu-isu diatas, didapat pertanyaan penelitian, yakni apa saja jenis aktivitas dan bagaimana pola interaksi sosial yang terdapat pada trotoar Jalan Malioboro. Penelitian ini dibatasi pada segmen Pasar Beringharjo sampai titik 0 kilometer Yogyakarta dengan tujuan untuk mengetahui apa saja jenis aktivitas yang terjadi dan memetakan ruang untuk interaksi sosial yang terjadi di trotoar Jalan Malioboro segmen Pasar Beringharjo sampai Titik 0 Kilometer Yogyakarta.

STUDI PUSTAKA

Dari pendahuluan yang telah digambarkan di atas, berikut merupakan paparan mengenai teori-teori dan juga penjelasan menurut para peneliti maupun ahli terkait dengan pola interaksi sosial pada koridor kota di wilayah urban.

1. Koridor Kota pada Area Urban

Pada era ini dalam hal tata ruang kota, jalur pejalan kaki merupakan elemen penting dalam merancang kota. Pejalan kaki merupakan orang yang berpindah tempat dari satu titik ke titik yang lain dengan berjalan kaki. Elemen pelengkap dalam jalur pejalan kaki atau pedestrian dibagi ke dalam dua kategori, yakni elemen jalur pedestrian sendiri (material dari jalur pedestrian) dan elemen pendukung pada jalur pedestrian (lampu, vegetasi, tempat sampah, telepon umum, halte, dan lain sebagainya) (Ashadi et al., 2012). Menurut Saragi (2012) dalam jurnal (Asha & Rochani, 2019), koridor jalan terdiri dari tepi jalan antara trotoar dan garis batas tanah, permukaan jalan, tepi jalan antara trotoar dan garis batas tanah, dan setiap ruang yang merupakan bagian dari bangunan dan garis properti, atau dalam kalimat lain unsur pembentuk koridor yaitu jalan beserta bangunan-bangunan disekitarnya sehingga koridor tersebut membentuk suatu arsitektur kota. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa karakter koridor dapat dilihat dari elemen fisik maupun perasaan ruang yang terbentuk dari komponen pembentuk karakter kawasan tersebut.

Menurut Bishop (1989:93) dalam jurnal (Asha & Rochani, 2019), terdapat dua macam urban koridor, yakni ;

1. *Koridor Komersil*, yakni koridor yang biasanya dipakai pengguna dan diawali dari *part-part* komersil menuju pusat urban misalnya kompleks bangunan perkantoran, dan perdagangan jasa yang letaknya berada di sepanjang bibir koridor. Pada koridor komersil terdapat pedestrian atau jalur untuk para pejalan kaki dan pengendara transportasi yang lewat di suatu kota.
2. *Scenic Koridor*, yakni koridor yang terdapat pemandangan alam natural dan unik sehingga dapat menyegarkan mata para pejalan kaki maupun pengguna transportasi. Koridor Scenic tidak terlalu umum seperti koridor komersil dikawasan perkotaan. Koridor ini sering dijumpai di area pedesaan.

2. Kualitas Utama pada Ruang Publik

Ruang publik dianggap merupakan suatu tempat yang demokratis karena dapat digunakan oleh siapa saja dan dari kalangan manapun, tak hanya itu ruang publik merupakan salah satu sarana berkembangnya suatu 'komunitas' untuk dapat eksis/ Ruang publik adalah 'ruang tamu terbuka kami, ruang terbuka kami pusat rekreasi' (Lipton, 2002, Kata Pengantar) dalam jurnal (Holland et al., 2007) sehingga penting untuk kesehatan juga kesejahteraan penduduk dari segala usia. Ruang dapat dipahami dengan penafsiran yang berbeda-beda tergantung dari individu dan kelompok karakteristiknya. Menurut Car dkk (1992:19) terdapat tiga kualitas utama ruang publik, yakni

1. Tanggap, yaitu ruang tersebut dirancang dan dikelola dengan mempertimbangkan kepentingan dan kebutuhan penggunanya
2. Demokratis, yakni hak pengguna ruang publik terpenuhi, pengguna bebas berekspresi dalam ruang, namun tetap memiliki batasan dan saling menghargai antar pengguna
3. Bermakna atau meaningful, yakni mencakup ikatan emosional antara ruang tersebut dengan kehidupan para penggunanya.

3. Teori Interaksionis Terkait Interaksi Sosial

Menurut Joseph S. Roucek (1963) dalam jurnal (Sobari et al., 2018), arti '*interaction*' atau interaksi merupakan suatu proses yang sifatnya timbal balik dan mempunyai pengaruh terhadap perilaku dari pihak-pihak yang bersangkutan melalui kontak langsung, melalui berita yang didengar, maupun surat kabar. Sedangkan menurut Jan Gehl dalam jurnal (Naro & Kaluara, 2020), setiap orang wajib untuk mengenali indranya, bagaimana mereka

berfungsi, serta area mana apa saja yang dapat membuat mereka tergerak untuk melakukan sebuah interaksi. Indra penglihatan juga pendengaran merupakan dua indra yang paling berkaitan dengan aktivitas sosial luar. Maka dari itu, sangat penting untuk memahami indra tersebut untuk dapat merancang tata ruang bangunan maupun publik. Lalu, hal ini penting guna memahami cara berkomunikasi dan persepsi manusia terhadap kondisi ruang (Gehl, 2011) dalam jurnal (Naro & Kaluara, 2020).

Selain itu, terdapat Teori Interaksionis Simbolik oleh George Herbert Mead dalam jurnal (Addriyani, 2019) yang merupakan suatu hubungan dinamis antara individu dengan individu, kelompok dengan kelompok, dan individu dengan kelompok. Interaksi ini dilakukan dengan menggunakan simbol-simbol tertentu, baik lisan maupun tulisan. Teori interaksi simbolik berlangsung antar individu manusia yang dilakukan dengan simbol ataupun pernyataan simbol, hal ini disebabkan karena komunikasi terletak pada simbol-simbol yang bermakna (Juzali, 2012 : 122) dalam jurnal (Rahman, 2020). Simbol sendiri merupakan gerak yang mengisyaratkan, bahasa, dan tanda. Dalam proses interaksi, manusia belajar mengantisipasi respon manusia lain dan saling menyesuaikan diri, kemampuan manusia mengantisipasi respon manusia lain oleh Mead (Ritzer, 2012:603) dalam jurnal (Addriyani, 2019).

Proses simbolik yang terjadi pada manusia akan menciptakan suatu simbol terkait cara membuat suatu kesepakatan tentang sesuatu untuk menyatakan sesuatu. Adapun jenis simbol menurut Herusatoto, dalam dalam jurnal (Rahman, 2020) sebagai berikut :

1. Simbol Gerak, yakni simbol yang melambangkan suatu gerakan dari anggota badan. Contohnya menganggukan kepala tanda setuju, menyentuh kepala ketika sedang pusing, mengacungkan ibu jari tanda pujian, dan lain sebagainya.
2. Simbol Suara, yakni tanda yang dapat ditangkap oleh indra pendengar. Misalnya bunyi hentakan kaki, ketukan pintu, klakson kendaraan, dan lain sebagainya.
3. Simbol Warna, yakni simbol yang dapat mewakili suatu makna. Misalnya, warna-warna pada lampu lalu lintas, warna hitam sebagai simbol dari duka, warna putih dengan makna suci, dan lain sebagainya.
4. Simbol Gambar, yakni simbol yang dapat memperjelas suatu pesan melalui gambar. Misalnya, pada saat melihat rambu-rambu berupa logo suatu brand, maka kita akan mengetahui bahwa disitu merupakan lokasi dari brand tersebut.
5. Simbol Angka, yakni terdapat pada penggaris, timbangan, nomor sepatu, dan lain sebagainya. Angka-angka tersebut mengandung suatu arti tertentu.
6. Lambang Bahasa, yakni setiap kata dalam kalimat atau frasa akan memiliki arti yang berbeda-beda dan dapat digunakan secara lisan dan tulisan.
7. Lambang Huruf, yakni rangkaian simbol huruf akan membuat suatu kata, lalu kalimat sehingga manusia dapat berkomunikasi satu sama lain.

Teori interaksi simbolik yang terdiri dari tujuh poin ini nantinya akan dijadikan sebagai dasar untuk memetakan pola interaksi sosial di trotoar Jalan Malioboro pada segmen depan Pasar Beringharjo sampai Titik 0 Kilometer Jogja.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan penelitian ini dibagi berdasarkan pengumpulan data dan analisis data.

1. Pengumpulan Data

Metode penelitian dengan pengumpulan data primer berupa observasi secara langsung ke TKP (Tempat Kejadian Sementara) Jalan Malioboro segmen Pasar Beringharjo sampai Titik 0 Kilometer Yogyakarta dan metode pengumpulan data sekunder berupa studi

literatur, yakni mengumpulkan data-data terkait pada publikasi-publikasi, jurnal, buku, dan lain sebagainya.

2. Analisis Data

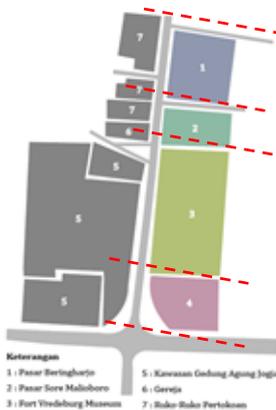
Analisis data berupa narasi deskriptif kualitatif dimana mendeskripsikan apa saja jenis aktivitas dan bagaimana pola interaksi sosial yang terjadi di trotoar Jalan Malioboro

No	Parameter	Variabel	Indikator
1	Koridor Kota	Elemen Jalur Pedestrian	Material
		Elemen Pendukung Jalur Pedestrian	Lampu
			Vegetasi
			Tempat Sampah
2	Interaksi Sosial	Simbol Gerak	Menunjuk sesuatu dengan jari tangan
		Simbol Suara	Berbicara menawarkan dagangan
		Simbol Warna	Kuning sebagai penanda jalan difabel
		Simbol Gambar	Logo suatu lembaga atau toko
		Simbol Angka	Angka pada nama bangunan
		Simbol Bahasa	Plang penunjuk jalan
		Simbol Huruf	Rambu-rambu jalan

Tabel 1. Paramater, variabel, dan indikator yang digunakan dalam penelitian

Sumber: Hasil penjabaran penulis dari hasil pengumpulan data segmen Pasar Beringharjo sampai Titik 0 Kilometer Yogyakarta, serta dengan analisis serial vision dimana segmen tersebut akan dibagi-bagi ke beberapa bagian-bagian kecil untuk diteliti.

HASIL DAN PEMBAHASAN



Berdasarkan hasil observasi penulis, terdapat perbedaan pola aktivitas pada trotoar pada depan bangunan tertentu. Oleh karena itu, untuk dapat memudahkan analisis data dan pembahasan, dilakukan metode serial vision dimana pada segmen Pasar Beringharjo sampai Titik 0 Kilometer Jogja akan dibagi menjadi empat bagian kecil agar lebih fokus dalam meneliti dan menganalisis.

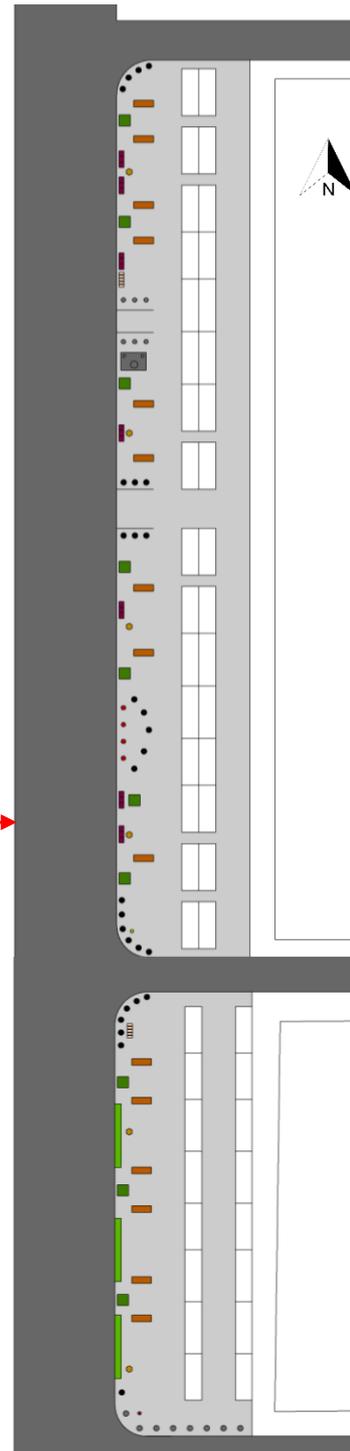
Pada bagian 1 merupakan trotoar pada depan Pasar Beringharjo, pada bagian 2 merupakan trotoar depan Pasar Sore Malioboro, bagian 3 pada trotoar depan Museum Fort Vredenburg, dan yang ke-4 pada depan Titik 0 Kilometer Jogja.

Gambar 1. Pembagian segmen menjadi empat
Sumber: Ilustrasi pribadi

Data dari hasil observasi terlihat bahwa terdapat bangunan-bangunan dengan fungsi yang berbeda-beda, seperti ruko-ruko pertokoan, gereja, museum, dan Kawasan Gedung Agung Yogyakarta pada seberang segmen. Hal tersebut juga berpengaruh pada aktivitas yang dilakukan pada koridor depan bangunan tersebut. Selain itu, elemen-elemen pada koridor setiap bangunan tersebut juga berbeda antara satu dengan yang lain.

Pada segmen satu (koridor Pasar Beringharjo), terlihat bahwa salah satu pengguna trotoar merupakan pedagang yang menggelar lapaknya menggunakan tenda-tenda sehingga terdapat interaksi jual-beli antara penjual dan pembeli. Selain itu juga terdapat aktivitas lain seperti duduk santai, foto-foto, menawar harga, berjalan, dan lain sebagainya.

Pada segmen dua (koridor Pasar Sore Malioboro), terlihat juga salah satu pengguna trotoar merupakan pedagang yang membuka kiosnya masing-masing dengan tenda sehingga terdapat interaksi jual-beli di dalamnya. Selain itu juga, sama seperti segmen satu terdapat aktivitas lain seperti duduk santai, foto-foto, menawar harga, berjalan, dan lain sebagainya.



Gambar 2. Elemen yang terdapat pada segmen satu dan dua
 Sumber: Ilustrasi pribadi

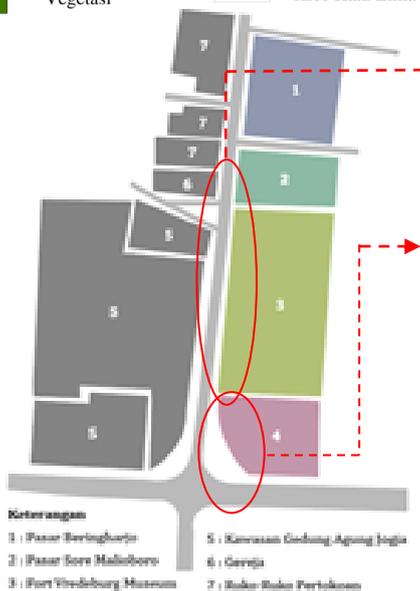
Gambar 3. Posisi trotar pada segmen satu dan dua
 Sumber: Ilustrasi pribadi

Pada segmen tiga (koridor Museum Fort Vredenburg), tidak terlihat adanya kios-kios jualan seperti pada segmen-segmen sebelumnya. Namun, tetap masih ada pengguna trotoar yang menjajakan jualannya. Pada segmen ini terdapat halte yang tidak ada pada segmen-segmen lainnya. Selain itu, segmen ini merupakan segmen dengan trotoar terlebar dan terpanjang sehingga dapat memfasilitasi lebih banyak pengguna.

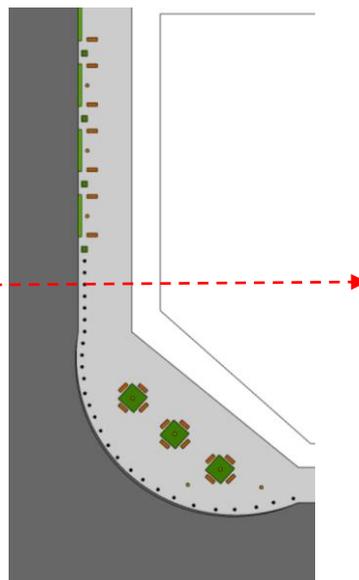
Pada segmen empat (koridor Titik 0 Kilometer Jogja), bentuk ujung trotoarnya melengkung sehingga membuatnya berbeda dari trotoar segmen lainnya. Selain itu, tidak ditemukan adanya kios-kios pedagang atau pedagang yang menjajakan dagangannya pada segmen ini. Namun, terdapat aktivitas mengendarai *scooter* yang banyak terlihat di sini. Segmen ini juga merupakan ujung dari Jalan Malioboro yang terdapat perempatan besar sehingga banyak kendaraan yang berlalu-lalang

Keterangan

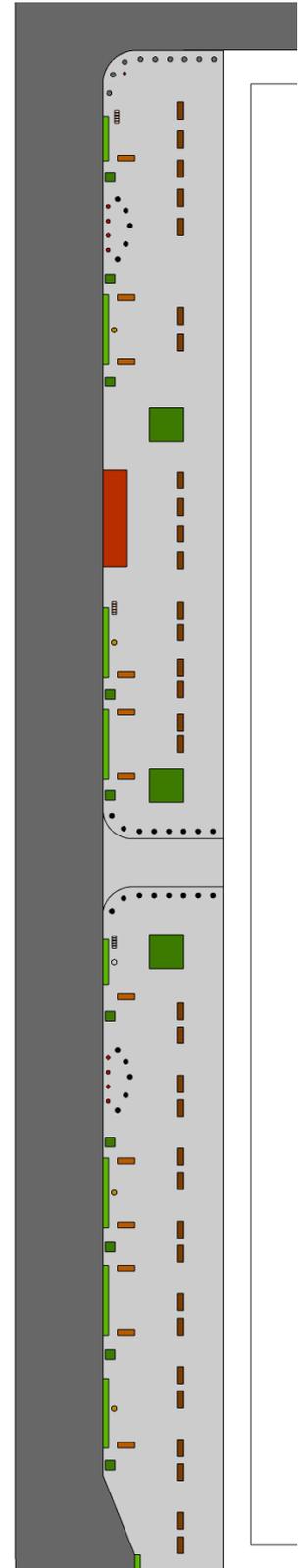
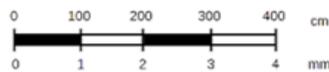
- Petunjuk Jalan
- Tiang Pembatas
- Tiang Bendera
- Bola Pembatas
- Tiang Lampu
- Vegetasi
- Parkir Sepeda
- Tempat Sampah
- Kursi Taman
- Lampu Merah
- Kios Kaki Lima



Gambar 5. Posisi trotoar pada segmen satu dan dua
 Sumber: Ilustrasi pribadi



Gambar 6. Elemen yang terdapat pada segmen tiga
 Sumber : Ilustrasi pribadi



Gambar 4. Elemen yang terdapat pada segmen empat
 Sumber: Ilustrasi pribadi

No	Kawasan	Pagi (08.30AM)	Sore (03.45PM)	Malam (08.40PM)
1	Koridor Depan Pasar Beringharjo	 <p>Gambar 7. Kondisi koridor depan Pasar Beringharjo pagi hari Sumber : Penulis</p>	 <p>Gambar 8. Kondisi koridor depan Pasar Beringharjo sore hari Sumber : Penulis</p>	 <p>Gambar 9. Kondisi koridor depan Pasar Beringharjo malam hari Sumber : Penulis</p>
2	Koridor Depan Pasar Sore Malioboro	 <p>Gambar 10. Kondisi koridor depan Pasar Sore Malioboro pagi hari Sumber : Penulis</p>	 <p>Gambar 11. Kondisi koridor depan Pasar Sore Malioboro sore hari Sumber : Penulis</p>	 <p>Gambar 12. Kondisi koridor depan Pasar Sore Malioboro malam hari Sumber : Penulis</p>
3	Koridor Depan Museum Van Vredeburg	 <p>Gambar 13. Kondisi koridor depan Museum Fort Vredeburg pagi hari Sumber : Penulis</p>	 <p>Gambar 14. Kondisi koridor depan Museum Fort Vredeburg sore hari Sumber : Penulis</p>	 <p>Gambar 15. Kondisi koridor depan Museum Fort Vredeburg malam hari Sumber : Penulis</p>
4	Koridor Depan Titik 0 Kilometer Jogja	 <p>Gambar 16. Kondisi koridor depan Titik 0 Kilometer Jogja pagi hari Sumber : Penulis</p>	 <p>Gambar 17. Kondisi koridor depan Titik 0 Kilometer Jogja sore hari Sumber : Penulis</p>	 <p>Gambar 18. Kondisi koridor depan Titik 0 Kilometer Jogja malam hari Sumber : Penulis</p>

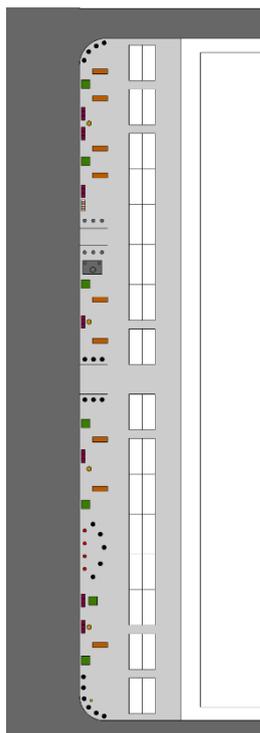
Tabel 2. Kondisi trotoar berdasarkan waktu dan segmennya
Sumber: Hasil dokumentasi penulis

No	Kawasan	Pagi (08.30AM)	Sore (03.45PM)	Malam (08.40PM)
1	Koridor Depan Pasar Beringharjo	trotoar kota cukup ramai orang-orang yang mencari sarapan setelah berolahraga	Sepi pengunjung, tetapi <i>stand</i> penjual makanan masih berderet membuka dagangannya	Cukup ramai pengunjung dari segala kalangan usia untuk berbelanja oleh-oleh dan makan malam
2	Koridor Depan Pasar Sore Malioboro	Cukup lengang pengunjung, hanya ada beberapa orang saja yang mendatangi <i>stand</i> jualan pakaian	Cukup lengang pengunjung, hanya ada beberapa orang saja yang mendatangi <i>stand</i> jualan pakaian	Ramai pengujung berlalu lalang di trotoar, hanya saja sedikit yang datang ke <i>stand</i> penjual pakaian
3	Koridor Depan Museum Van Vredeborg	Cukup lengang, hanya ada satu dua penjual yang membuka <i>stand</i> di pagar-pegar bangunan Van Vredeborg	Terdapat sekelompok pengunjung bergerombol di kursi taman dan tidak ada penjual yang membuka <i>stand</i> di pagar-pegar	Sangat ramai pengujung dan penjual membuka <i>stand</i> di pagar-pegar bangunan Van Vredeborg dari ujung ke ujung
4	Koridor Depan Titik 0 Kilometer Jogja	Hanya terdapat aktivitas pengujung yang berlalu-lalang di trotoar kota karena terdapat area yang dipagar sehingga tidak ada pengujung yang dapat memasuki area tersebut	Trotoar cukup sepi dan terdapat area yang dipagar sehingga tidak ada pengujung yang dapat memasuki area tersebut	Area yang tadinya dipagar sudah dibuka sehingga lebih banyak pengujung yang untuk beraktivitas, seperti duduk santai, bermain <i>scooter</i> , dan lain sebagainya.

Tabel 3. Deskripsi kondisi trotoar berdasarkan hasil observasi
Sumber: Hasil observasi penulis

Indikator	Koridor Pasar Beringharjo	Koridor Pasar Sore Malioboro	Koridor Museum Fort Vredeborg	Koridor Titik 0 Kilometer Jogja
Material	ubin keramik	ubin keramik	ubin keramik	ubin keramik
Lampu	✓	✓	✓	✓
Vegetasi	✓	✓	✓	✓
Tempat Sampah	✓	✓	✓	✓
Halte			✓	
Menunjuk sesuatu dengan jari tangan	✓	✓	✓	✓
Berbicara menawarkan dagangan	✓	✓	✓	
Abu metalik sebagai penanda jalan difabel	✓	✓	✓	✓
Logo suatu lembaga atau toko	✓	✓	✓	✓
Angka pada nama bangunan	✓	✓	✓	✓
Plang penunjuk jalan	✓	✓		✓
Rambu-rambu jalan	✓	✓	✓	✓

Tabel 4. Hasil observasi di lapangan berdasarkan variabel dan indikator
Sumber: Hasil observasi penulis di lokasi



Gambar 19.

Ilustrasi segmen satu (koridor Pasar Beringharjo)

Sumber: Ilustrasi pribadi

jual-beli khususnya pakaian, duduk santai, membuang sampah, berteduh, memarkirkan sepeda, dan ada pula yang hanya sekedar jalan melewati koridor. Kegiatan tersebut ditunjang oleh elemen-elemen trotoar kota di dalamnya, seperti adanya, kios-kios pedagang, kursi yang disediakan oleh kios, kuris taman, tempat sampah, tempat parkir sepeda, dan vegetasi.

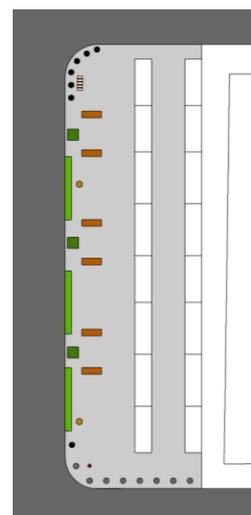
Setelah diobservasi pada tiga waktu yang berbeda, yakni pagi (08.00am), sore (3.45pm), dan malam (08.40pm), diketahui bahwa pengunjung atau pengguna jalan di trotoar depan Pasar Malioboro memadati area tersebut pada malam hari saja. Hal ini karena pada malam hari lebih banyak pengguna trotoar yang merupakan wisatawan sehingga memadati area tersebut untuk membeli oleh-oleh pakaian pada malam hari saja. Sedangkan pada pagi hari, pengguna trotoar Pasar Sore Malioboro cukup lengang karena pada pagi hari pengguna trotoar cenderung memadati kios sarapan yang tidak terdapat pada segmen dua.

Berdasarkan hasil observasi, terdapat beragam jenis kegiatan yang terjadi pada segmen satu (**Gambar 19.**), yakni kegiatan jual-beli, bersantai, berdiskusi, berjalan, membuang sampah, bersepeda, dan ada yang hanya sekedar melamun. Kegiatan tersebut ditunjang oleh elemen-elemen trotoar kota di dalamnya, seperti *stand* jualan, kursi taman, tempat sampah, tempat parkir sepeda, tiang pembatas, petunjuk jalan, dan lain sebagainya.

Setelah diobservasi pada tiga waktu yang berbeda pagi (08.00am), sore (3.45pm), dan malam (08.40pm), diketahui bahwa pengunjung atau pengguna jalan di trotoar depan Pasar Beringharjo memadati area tersebut pada pagi dan malam hari. Pada pagi hari banyak pengunjung yang mencari sarapan setelah berolahraga sehingga memadati area tersebut dan pada malam hari banyak pengunjung yang mencari oleh-oleh untuk dibawa ke kampung halamannya sehingga banyak yang memadati area tersebut juga.

Sebaran pola interaksi sosial simbol gerak, simbol bahasa, simbol angka, simbol huruf yang terjadi pada segmen satu ditunjang oleh elemen koridor kota, seperti, kursi taman, tempat parkir sepeda, tempat sampah, dan trotoar itu sendiri. Oleh karena itu, pada elemen koridor kota terlihat banyak pengguna trotoar yang saling berinteraksi satu sama lain baik antar individu, antar kelompok, maupun individu dengan kelompok.

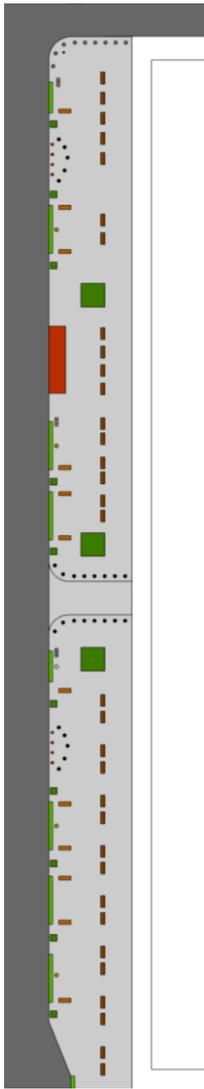
Berdasarkan hasil observasi, terdapat beragam jenis kegiatan yang terjadi pada segmen dua (**Gambar 20.**). Beberapa di antaranya adalah



Gambar 20.

Ilustrasi segmen dua (koridor Pasar Sore Malioboro)

Sumber: Ilustrasi pribadi



Sebaran pola interaksi sosial masih sama seperti pada segmen satu, yakni simbol gerak, simbol bahasa, simbol angka, simbol huruf yang terjadi pada segmen dua ditunjang oleh elemen koridor kota, seperti, kursi taman, tempat parkir sepeda, tempat sampah, dan trotoar itu sendiri. Oleh karena itu, pada elemen koridor kota terlihat banyak pengguna trotoar yang saling berinteraksi satu sama lain baik antar individu, antar kelompok, maupun individu dengan kelompok.

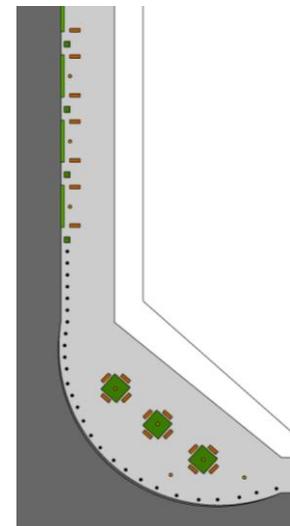
Berdasarkan hasil observasi, terdapat beragam jenis kegiatan yang terjadi pada segmen tiga (**Gambar 21.**). Beberapa diantaranya adalah menunggu bus transjogja, duduk santai, berdiskusi, jual-beli, foto-foto, dan yang hanya sekedar berlalu-lalang. Kegiatan tersebut ditunjang oleh berbagai elemen trotoar seperti halte, pagar pembatas museum, kursi taman, vegetasi, simbol-simbol berupa plang, dan juga trotoar itu sendiri.

Setelah diobservasi pada tiga waktu yang berbeda pagi (08.00am), sore (3.45pm), dan malam (08.40pm), diketahui bahwa pengguna jalan segmen tiga memadati area tersebut cenderung pada malam hari. Hal ini dikarenakan pada sepanjang jalan area tersebut dipenuhi oleh pedagang yang menggelar dagangannya di pagar segmen tiga sehingga banyak mengundang pengunjung dan terjadi aktivitas jual-beli didalamnya. Sedangkan siang hari tidak ada satupun pedangan yang terlihat menggelar dagangannya di sana, hanya terdapat kelompok-kelompok pengunjung yang sedang menunggu halte dan berfoto. Pada pagi hari sebenarnya terdapat penjual yang menggelar dagangannya, namun hanya satu atau dua pedagang saja sehingga dari segi pengunjungnya juga tidak terlalu banyak.

Terdapat perbedaan sebaran pola interaksi sosial dengan segmen sebelumnya, yakni simbol gerak, simbol bahasa, simbol angka, simbol huruf yang terjadi pada segmen tiga ditunjang oleh elemen koridor kota, seperti, kursi taman, tempat parkir sepeda, tempat sampah, trotoar, dan halte (yang ada pada segmen tiga saja). Oleh karena itu, pada elemen koridor kota terlihat banyak pengguna trotoar yang saling berinteraksi satu sama lain baik antar individu, antar kelompok, maupun individu dengan kelompok.

Gambar 21.
Ilustrasi
segmen tiga
(koridor
Museum Fort
Vredeburg)
Sumber: Ilustrasi
pribadi

Berdasarkan hasil observasi, terdapat beragam jenis kegiatan yang terjadi pada segmen empat (**Gambar 22.**). Namun sayangnya, jenis aktivitas ini tidak sebanyak pada koridor segmen sebelumnya. Hal ini dikarenakan pada pagi dan sore hari trotoar ini ditutup atau dipagari sehingga tidak ada aktivitas di dalamnya, hanya trotoar yang digunakan untuk tempat berlalu-lalang saja sehingga dapat dipastikan bahwa waktu terpadat pada area tersebut terdapat di malam hari (08.40pm). Aktivitas di dalamnya adalah duduk santai, bermain skuter, berfoto-foto, dan membuang sampah.



Gambar 22. Ilustrasi
segmen empat
(koridor Titik 0
Kilometer Jogja)
Sumber: Ilustrasi
pribadi

Perbedaan yang cukup jelas terlihat bahwa tidak ada kios yang berdiri di area ini dan tidak ada pula yang menggelar dagangannya di pagar-pagar sehingga tidak ada interaksi sosial jual-beli di dalamnya. Sebaran pola interaksi yakni simbol gerak, simbol bahasa, simbol angka, simbol huruf yang terjadi pada segmen empat ditunjang oleh elemen koridor kota, seperti, kursi taman, tempat parkir sepeda, tempat sampah, dan trotoar. Oleh karena itu, pada elemen koridor kota terlihat banyak pengguna trotoar yang saling berinteraksi satu sama lain baik antar individu, antar kelompok, maupun individu

KESIMPULAN

Dari data dan analisis yang sudah dilakukan, dapat disimpulkan beberapa poin pokok, di antaranya:

1. Jenis aktivitas-aktivitas yang terdapat di trotoar Jalan Malioboro khususnya segmen Pasar Beringharjo hingga Titik 0 Kilometer Jogja. Aktivitas tersebut seperti, bersantai, berdiskusi, berjualan, berbelanja, berfoto-foto, bermain skuter, berjalan, menunggu transjogja, dan membuang sampah.
2. Dari aktivitas tersebut, ditemukan pola-pola interaksi di dalamnya dengan sebaran pola interaksi sosial berupa duduk santai tersebar pada elemen trotoar berupa kursi taman, berfoto-foto tersebar pada elemen trotoar berupa tiang penunjuk, berbincang atau berdiskusi tersebar pada elemen trotoar berupa halte, jual-beli pada kios-kios, membuang sampah pada elemen trotoar tempat sampah, menunggu bis transjogja pada elemen trotoar berupa halte, dan berjalan melalui ubin keramik trotoar itu sendiri.
3. Perbedaan pola interaksi pada 4 segmen tidak terlalu signifikan, hanya saja pada segmen 4 (Titik 0 Kilometer Yogyakarta), tidak terdapat pola interaksi jual beli di dalamnya baik pagi, sore, maupun malam. Hal ini berbeda jauh dengan tiga segmen lainnya yang selalu ada interaksi jual-beli pada waktu-waktu tertentu.
4. Hasil observasi pada tiga waktu yang berbeda di empat segmen yang berbeda, ditemukan bahwa area terpadat atau teramai berada di trotoar depan Museum Fort Vredeburg pada jam 08.40pm. Keramaian ini juga ditunjang oleh elemen-elemen trotoar kota di dalamnya.

Dari keempat poin diatas, diketahui bahwa pola interaksi dan intensitasnya dipengaruhi oleh elemen-elemen koridor yang dapat menunjang interaksi itu sendiri. Saran dari penulis untuk pengembangan penelitian adalah meneliti segmen lain koridor jalan Malioboro secara keseluruhan untuk mendapatkan gambaran yang lebih luas mengenai karakter Jalan Malioboro dan pola interaksi yang terjadi didalamnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Addriyani, Y. N. (2019). *INTERAKSI SOSIAL MASYARAKAT DI RUANG PUBLIK (Studi Kasus di Kawasan Alun-alun Kabupaten Boyolali)*. <https://lib.unnes.ac.id/36301/>
- Asha, F. F., & Rochani, A. (2019). KARAKTERISTIK KORIDOR JALAN DITINJAU DARI FISIK RUANG Studi Kasus : Koridor Jalan MT Haryono Kota Kendari. *Jurnal Planologi*, 14(1), 29. <https://doi.org/10.30659/jpsa.v14i1.3857>
- Ashadi, Houtrina, R., & Setiawan, N. (2012). Analisa pengaruh elemen-elemen pelengkap jalur pedestrian terhadap kenyamanan pejalan kaki studi kasus: pedestrian orchard road singapura. *Nalars*, 11(1), 77-90.
- Holland, C., Clark, A., Katz, J., & Peace, S. (2007). Social interactions in urban public places. *The Open University*, 12(1), 1-84. <http://oro.open.ac.uk/7445/>
- Naro, A. A., & Kaluara, F. H. (2020). Analisis Pengaruh Desain Menteng Park Bintaro Jaya Terhadap Interaksi Sosial. *Jurnal Strategi Desain Dan Inovasi Sosial*, 1(2), 200. <https://doi.org/10.37312/jsdis.v1i2.2348>
- Rachma, N., & Indriyanto, R. (2016). Interaksi Sosial Penari Bujangganong Pada Sale Creative Community Di Desa Sale Kabupaten Rembang. *Jurnal Seni Tari*, 5(1), 1-15. <https://doi.org/10.15294/jst.v5i1.9635>
- Rahman, A. (2020). *Makna simbolik tarian dampeng pada upacara pernikahan masyarakat aceh singkil*.
- Sobari, I. A., Akbar, F., Zuama, R. A., & Rais, A. N. (2018). *Pembentukan Ruang Publik Berdasarkan Bentuk Interkasi Sosial Budaya Masyarakat Etnis Arab dan Jawa di Kota Malang*. 1, 56-98.