

## ANALISIS KONDISI EKSISTING KAWASAN KULINER MALAM GSP UGM TERHADAP INDIKATOR KONSEP LIVEABLE STREET

Annisa Kamilia Syafitri Riyantari<sup>1</sup>, Stefy Prasasti Anggraini<sup>2</sup>, Aris Ryant Kurniawan<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Jurusan Arsitektur, Universitas Islam Indonesia

<sup>1</sup>Surel: 20512003@students.uui.ac.id

**ABSTRAK:** *Setiap akhir minggu di jam malamnya, area Jalan Persatuan yang berdekatan dengan gedung Graha Sabha Pramana UGM selalu dipenuhi dengan tenant kuliner malam di sepanjang pinggir jalannya. Hal tersebut membuat jalan ini mempunyai ciri khas tersendiri dalam memanfaatkan lokasi jalan dan trotoar sebagai area komersial yang bisa dijangkau dengan mudah oleh masyarakat umum. Daya tarik tersebutlah yang membuat area ini ramai dikunjungi. Apabila dilihat dari segi visual maka bisa diketahui kondisi sekitar jalan Persatuan sebelum dan sesudah adanya area kuliner malam. Penelitian ini akan menggunakan konsep Liveable Street untuk mendeskripsikan bagaimana kondisi jalan ketika adanya perbedaan fungsi pada waktu tertentu. Konsep ini akan membahas mulai dari aspek desain dan lokasi, sosial budaya, dan perencanaan kota dimana akan dibantu dengan metode deskriptif kualitatif yang akan mengumpulkan data berdasarkan hasil observasi langsung beserta dokumentasinya dibantu dengan beberapa sumber internet. Hasil yang diharapkan adalah diketahuinya kondisi jalan yang digunakan sebelum dan sesudah adanya area kuliner serta kualitasnya berdasarkan konsep liveable street.*

**Kata kunci:** *kuliner malam, daya tarik, aspek liveable street, kondisi, kualitas*

### PENDAHULUAN

Jalan Persatuan merupakan jalan yang menghubungkan antara Jalan Kaliurang dan Jalan Simanjuntak. Jalanan ini masuk kedalam jalan utama yang bisa diakses oleh kendaraan bermobil, bermotor, atau menggunakan kendaraan umum busway. Ketika pagi hingga sore, fungsi jalan ini hanya sebagai jalur kendaraan biasa begitupun dengan trotoar yang ada di pinggirnya hanya sebagai sarana umum untuk para pejalan kaki. Akan tetapi, dari sore hingga malam area ini berubah menjadi area kuliner malam dengan berbagai tenant makanan atau minuman yang bisa dipilih oleh para pengunjung. Adanya tenant tersebut meskipun menjadi daya tarik namun mengambil area jalan trotoar sebagai tenannya dan bahu jalan sebagai parkirannya.

Secara umum ruang jalan ialah ruang publik yang dibentuk sebagai sarana masyarakat untuk berjalan. Salah satu konsep yang dapat memfasilitasi kegiatan pada area ruang jalan adalah konsep liveable street dimana didalamnya juga terdapat teori dari beberapa ahli contohnya teori Ghazi (2019) yang menyebutkan bahwa ruang jalan harus diperhatikan dari aspek desain dan lokasinya (terkait dengan komponen jalan, alam sekitarnya, maupun daya tariknya), sosial dan budaya (terkait sense of place dan kegiatan didalamnya), dan perencanaan kota (berkaitan dengan parkir, keragaman aktivitas, maupun aksesibilitas kendaraannya).

Kasus penelitian berada di Jalan Persatuan yang dikenal dengan kuliner GSP UGM dikarenakan dekat dengan gedung GSP (Graha Sabha Pramana). Jalan ini memiliki kepadatan lalu lintas yang ramai disebabkan aksesibilitas menuju kota akan melalui jalan ini secara umum, ditambah saat malam area pinggir jalan digunakan sebagai kuliner malam. Tenant kuliner malam yang berada dipinggir jalan tersebut tentunya menggunakan area trotoar sebagai tenda dan juga area duduk-duduknya sehingga ruang jalan yang seharusnya digunakan pejalan kaki untuk berjalan menjadi terhalang dan harus menggunakan badan jalan untuk bergerak sehingga bisa mengancam keselamatan pengguna jalan.

Dari fenomena tersebut, maka akan ada pembahasan mengenai :

1. Bagaimana kondisi jalan yang digunakan sebelum dan sesudah adanya tenant pedagang kuliner area GSP UGM jika ditinjau dari aspek kriteria liveable street?
2. Bagaimana kualitas area kuliner malam GSP UGM jika ditinjau dari aspek liveable street?

Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui kondisi jalan yang digunakan sebagai area kuliner malam ketika jam tertentu apabila diteliti berdasarkan konsep liveable street dikarenakan adanya transisi fungsi ketika sebelum dan sesudah adanya area kuliner. Selain itu diharapkan juga bisa mengetahui kualitas dari area kuliner malam berdasarkan konsep yang sama dengan kriteria tertentu.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **1. Jalur Pedestrian**

Jalur pedestrian biasanya disebut dengan trotoar dimana hanya khusus digunakan oleh pejalan kaki untuk melewati area yang sering dilewati oleh kendaraan. Pada saat ini, sering kali ditemukan area pedestrian yang dimanfaatkan sebagai fungsi lain oleh masyarakat seperti tempat berjualan, tambal ban, maupun parkir liar sehingga menyebabkan ketidaknyamanan bagi para pejalan kaki serta meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan karena kendaraan yang melaju sebab para pejalan kaki harus menggunakan bahu jalan untuk berjalan kaki. Perubahan-perubahan penggunaan jalan raya tersebut harus tetap dapat mengimbangi dan meningkatkan arus pejalan kaki namun memenuhi persyaratan berdasarkan (Llewelyn-Davies, 2000) antara lain aman, leluasa dari kendaraan bermotor, mempunyai nilai estetika dan daya tarik, menyediakan prasarana tambahan dan lainnya serta apabila suatu jalan dirancang untuk pejalan kaki, pengendara sepeda dan kendaraan maka dapat digabungkan dengan aman dan memberikan tingkat kenyamanan yang diperlukan.

### **2. Liveable Street**

Menurut Donald Appleyard (1981), konsep liveable street mengharuskan jalan untuk ideal dari segi keamanan, Kesehatan, penghijauan (green), dan juga suasana yang menyenangkan dimana lingkungan tersebut melibatkan masyarakat dengan kualitas yang unik sehingga menjadi identitas suatu tempat. Sementara, gagasan menurut Jacobs (1995) terdapat 8 karakter jalan yang baik untuk konsep liveable street antara lain, jalan bisa menjadi tempat berjalan dengan menyediakan kenyamanan fisik, identitas, serta memiliki kualitas dan transparansi antara didalam dan diluar sehingga bisa saling melengkapi diiringi pemeliharaan dan konstruksi desain yang baik. Kesimpulannya pada kondisi eksisting, konsep liveable street dimaknai sebagai upaya untuk mengintegrasikan kebutuhan pejalan kaki dan mewujudkan visi pembangunan lokal akan desain sebuah jalan.

### **3. Aspek Liveable Street**

Aspek yang perlu diperhatikan pada liveable street menurut (Ghazi,2019) yaitu aspek desain dan lokasi, sosial dan budaya, dan perencanaan kota. Aspek desain dan lokasi akan menunjukkan bagaimana kemampuan jalan atau trotoar untuk menampung berbagai aktivitas, kepentingan vegetasi untuk menggambarkan batasan serta sebagai pemandangan jalan, tersedianya jalur pejalan kaki dan jalur sepeda, mengurangi kemacetan, dll. Selanjutnya ada aspek sosial dan budaya yang berisi bagaimana kondisi ruang fisik dan nilai sosial dari suatu jalan baik dari segi adanya penjual dan kios, adanya kegiatan para pengunjung, hal yang menyebabkan tempat tersebut menarik atau daya tariknya, dan sebagainya yang berkaitan dengan personalisasi suatu area atau jalan. Aspek yang terakhir adalah aspek perencanaan kota dimana berkaitan dengan aksesibilitas, konektivitas area apakah mudah diakses atau tidaknya, adanya pergerakan ekonomi untuk memfasilitasi komunitas, penggunaan lahan, dan lainnya.

## METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif observasi deskriptif untuk mengetahui bagaimana kondisi sebelum dan sesudah adanya area kuliner malam sekitar GSP UGM jika dilihat dari konsep liveable street serta kualitasnya yang ditinjau dari beberapa aspek liveable street. Penelitian ini menggunakan jenis data kualitatif dimana akan mengambil data berupa kata-kata atau gambar dari hasil observasi di lapangan atau referensi tertentu. Data tersebut akan mencakup hasil observasi secara langsung dilapangan berupa dokumentasi pribadi terkait kondisi eksisting serta catatan atau data tambahan dari internet yang berkaitan dengan penelitian ini. Didapatkan sumber data dari penelitian ini yang terbagi menjadi sumber data primer dimana akan diperoleh dari hasil pengamatan di lokasi penelitian yaitu Jalan Persatuan ketika siang hari dan malam hari setelah adanya tetant kuliner malam. Sumber data kedua yaitu sekunder akan diperoleh dari buku, literatur, jurnal, artikel, dan sumber lain dari internet yang memiliki relevansi terhadap topik penelitian ini.

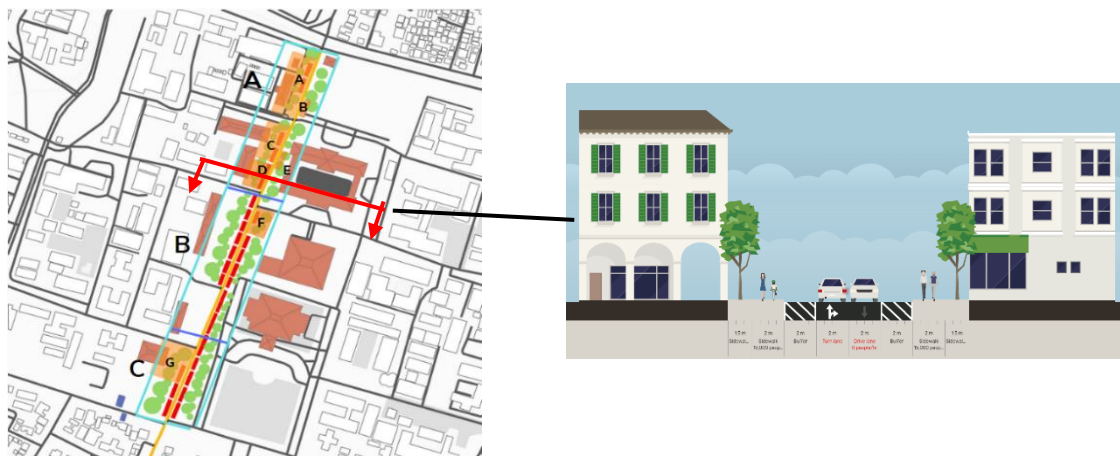
**Tabel 1.** Variabel, Indikator, dan Parameter Bahan Penelitian

No.	Variabel	Indikator	Parameter
1.	Aspek Desain dan Lokasi	<ol style="list-style-type: none"> <li>Komponen lokasi jalan</li> <li>Komponen alami</li> <li>Komponen desain segi daya tarik</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.1 Lebar jalan raya dan jalan setapak</li> <li>2.1 Penggunaan vegetasi dan pepohonan</li> <li>3.1 Kemudahan aksesibilitas</li> <li>3.2 Keunikan dari area</li> </ol>
2.	Aspek Sosial dan Budaya	<ol style="list-style-type: none"> <li>Komponen budaya</li> <li>Komponen sosial</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.1 Sense of place</li> <li>1.2 Waktu</li> <li>2.1 Kios</li> <li>2.2 Aktivitas</li> <li>2.3 Kebutuhan pengunjung</li> </ol>
3.	Aspek perencanaan kota	<ol style="list-style-type: none"> <li>Aksesibilitas dan kepadatan</li> <li>Keberagaman</li> <li>Parkir</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.1 Konektivitas akses</li> <li>1.2 Transportasi aktif</li> <li>1.3 Variasi penggunaan transportasi</li> <li>2.1 Ekonomi</li> <li>2.2 Mixed land use</li> </ol>

Sumber: Teori Ghazi (2019)

## HASIL DAN PEMBAHASAN LOKASI PENELITIAN

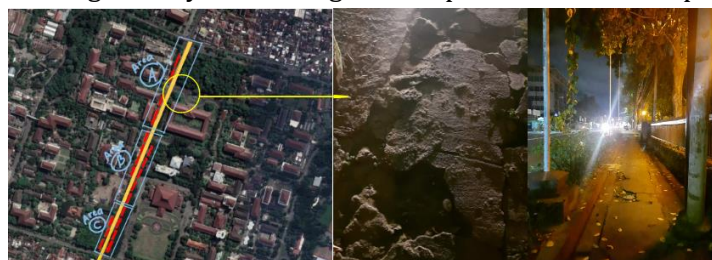
Yogyakarta adalah ibukota dari provinsi DIY atau Daerah Istimewa Yogyakarta yang kemudian terbagi menjadi beberapa daerah maupun wilayah lagi. Selain itu tentunya Yogyakarta memiliki banyak jalan sebagai sirkulasinya dimana salah satunya merupakan Jalan Persatuan yang berada di area sekitar Universitas Gadjah Mada. Jalan ini diapit oleh Jalan Kaliurang dan Jalan Simanjuntak dengan batasan jalan pada perempatan Jalan Teknikan Kaliurang St, dan Jl. Argo serta perempatan Jalan Terban, Dr. Sardjito, dan C.Simanjuntak. Berdasarkan hasil penelitian, area Jalan Persatuan ini terbagi menjadi area A, B, dan C yang sama-sama digunakan sebagai area perdagangan makanan dan minuman dimana letak perbedaan ada pada jenis makanan dan minuman yang dijual serta dari luasan tendanya. Berikut adalah gambar dari lokasi penelitian serta pembagian dari areanya.



**Gambar 1.** Pembagian Area Penelitian dan Potongan Jalan  
Sumber: Analisis Penulis (2022)

### ASPEK DESAIN DAN LOKASI

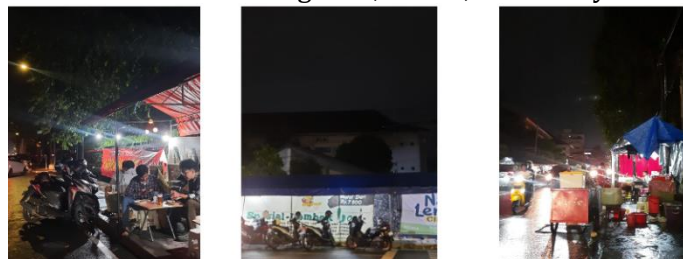
Dari aspek ini terdapat beberapa hal yang bisa kita lihat pada area ini, yaitu mulai dari komponen lokasi jalan, alam, dan komponen desainnya. Komponen lokasi jalan disini akan meneliti terkait lebar jalan dan juga kondisi jalan eksistingnya. Selain dari komponen jalan, juga terdapat komponen alam dimana berkaitan dengan penggunaan vegetasi yang ada di area jalan ini apakah sudah mencukupi atau belum. Kemudian dari segi aksesibilitas juga perlu dipertimbangkan dari aspek ini sebab sebuah area liveable street juga perlu kemudahan dalam mengaksesnya baik dengan transportasi umum maupun pribadi.



**Gambar 2.** Kondisi Jalan Trotoar Ketika Malam  
Sumber: Penulis (2022)

### ASPEK SOSIAL DAN BUDAYA

Aspek ini mengandung kehidupan sosial dan juga komunikasi yang ada di jalanan. Terdapat 2 indikator yang meliputi aspek ini yaitu keterlibatan komponen sosial dan personalisasi, penjual dan kios, pertunjukan, dan aktivitas serta keinginan dan kebutuhan manusia untuk meningkatkan jalan, Aspek kedua adalah sebuah rasa akan tempat dengan mempertimbangkan konteks lokal dan regional, waktu, dan lainnya.



**Gambar 3.** Nuansa Tenant Kuliner Malam  
Sumber: Penulis (2022)

### ASPEK PERENCANAAN KOTA

Aspek ini akan mencakup terkait aksesibilitas, kepadatan, keberagaman, dan parkir. Aksesibilitas disini akan membahas terkait konektivitas akses, transportasi aktif, dan variasi penggunaan transportasi. Untuk konektivitas akses contohnya apabila kita dari Universitas Islam Indonesia maka pengunjung memiliki opsi mengendarai mobil atau motor dan menggunakan busway. Jika ingin menggunakan busway maka pengunjung harus menggunakan koridor 3 yang akan transit di Pusat Rehabilitasi Yakkum untuk ke koridor 2 yang bertujuan Halte TJ FK UGM. Ketika sampai di halte, pengunjung perlu berjalan sekitar 1 menit atau 130-meter untuk masuk ke area jalan persatuan yang berada di area C.

Apabila menggunakan kendaraan pribadi maka terdapat 3 opsi yaitu melalui Jl. Kaliurang, Jl. Palagan Tentara Pelajar, dan Jl. Rejodani. Selain jalan tersebut apabila pengunjung berasal dari arah lain, maka bisa melalui akses Jl. Persatuan melalui Jl. Teknika Sel., Jl. Agro, Jl. Simanjuntak, Jl. Terban, dan Jl. Dr. Sardjito. Jika menggunakan pribadi maka bisa lebih bebas untuk berhenti di area A, B, dan C tanpa perlu berjalan lagi untuk menelusuri semua area. Hal ini menunjukkan bahwa area kuliner malam ini masih terdapat transportasi umum yang aktif dan bisa diakses juga oleh kendaraan pribadi dengan mudah. Dari segi perekonomiannya, adanya tenant makanan dan minuman di area A, B, dan C memiliki tujuan yang sama yaitu mendukung usaha para masyarakat dibidang kuliner.



**Gambar 4.** Aksesibilitas Menuju Area Kuliner  
Sumber: Google Maps (2022) dengan Analisa Penulis (2022)

### KONDISI SESUDAH ADANYA KULINER MALAM

#### AREA A

#### Titik A

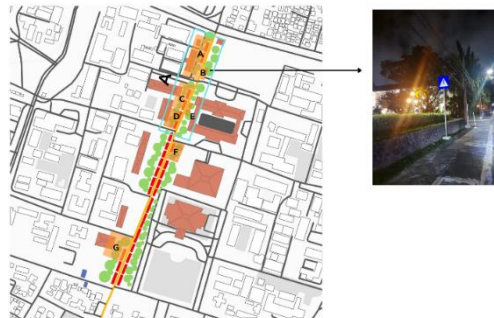
Pada posisi amatan titik A, diketahui bahwa bangunan sekitar jalan ketika malam tidak terlihat dari tenant kuliner karena pencahayaan yang minim dari sekitarnya sehingga view yang bisa dilihat pengunjung jalan ini hanya ada pada tenant makanan dan area duduk-duduk di dalamnya. Lain ketika siang hari dimana nama gedung dan gedung eksisting terlihat dengan jelas. Selain itu plang nama gedung bisa menjadi focal point dari titik tenant makanan ini.



**Gambar 5.** Analisis Titik A  
Sumber: Penulis (2022)

### Titik B

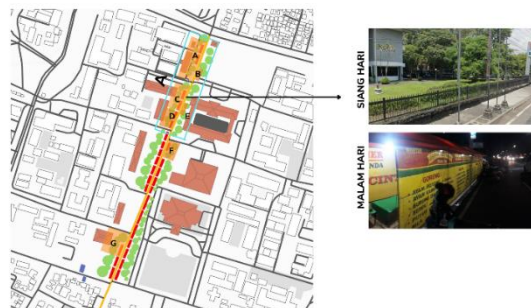
Pada posisi amatan titik B, terlihat bahwa terdapat rambu yang berfungsi memberitahu bahwa area jalan tersebut digunakan untuk pejalan kaki, selain itu visual lain yang dihadirkan adalah adanya bangunan dengan vegetasi yang menjadi pembatas *view* dari jalan menuju bangunan ditambah pada area ini memiliki pencahayaan yang cukup sehingga terlihat dengan jelas area jalan yang digunakan untuk pejalan kaki.



**Gambar 6.** Analisis Titik B  
Sumber: Penulis (2022)

### Titik C

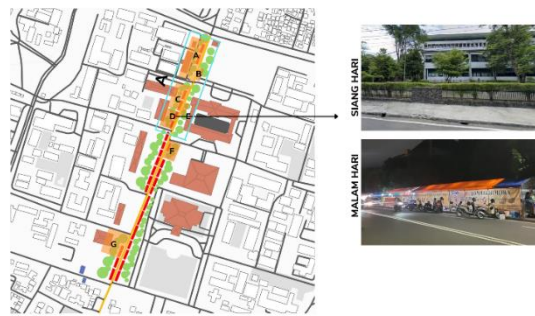
Pada posisi amatan titik C ini terlihat adanya perbedaan kondisi ketika siang dan malam hari. Pada siang hari, kondisi bangunan eksisting yaitu gedung penelitian fakultas kedokteran UGM pada sebelah kiri terlihat dengan jelas beserta vegetasi di depannya yang dibatasi oleh pagar. Namun, ketika penulis melihat kondisinya ketika malam hari, bangunan eksisting di belakangnya tidak terlihat begitupun dengan vegetasinya. Sama seperti titik amatan lain dimana jalan trotoar yang lumayan luas membuatnya dijadikan sebagai tempat kuliner. Selain itu, dengan perbedaan ketinggian antara trotoar dengan jalan raya, membuat bagian depannya dijadikan parkir.



**Gambar 7.** Analisis Titik C  
Sumber: Penulis (2022)

### Titik D

Pada posisi amatan titik D ini terlihat bahwa ketika siang hari bagian yang paling terlihat adalah bangunan fakultas matematika UGM dengan memanfaatkan pot dan tanaman sebagai pembatas area bangunan dengan jalan. Jalan trotoar di depannya dimanfaatkan sebagai fasilitas pejalan kaki namun ketika malam dimanfaatkan sebagai kuliner malam yang membuat area jalan menjadi lebih hidup dikarenakan lampu pada stand makanan membuat area ini terang dan menutupi gedung belakang yang tidak terlihat dengan jelas ketika malam hari.



**Gambar 8.** Analisis Titik D  
Sumber: Penulis (2022)

### Titik E

Pada posisi amatan titik E terlihat bahwa jika jalan pedestrian tidak mendapatkan pencahayaan yang cukup serta tidak terkesan hidup dikarenakan area ini jarang ada pejalan kaki yang melalui trotoar ini ketika malam hari, namun dapat dilihat juga vegetasi yang ada disekitarnya hanya bisa terlihat berkat bantuan lampu jalan. Tentunya dengan melihat kondisi seperti ini lebih baik jalan dimanfaatkan sebagai daya tarik lain agar lebih banyak pengunjung yang mengunjungi area ini dan memanfaatkan fasilitas umum yang ada.

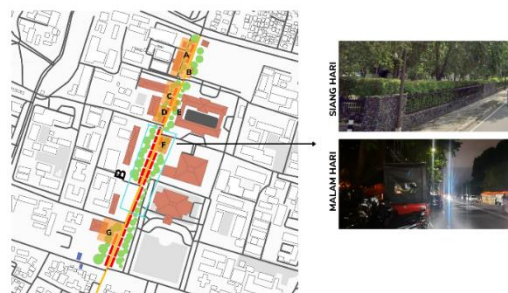


**Gambar 9.** Analisis Titik E  
Sumber: Penulis (2022)

### AREA B

### Titik F

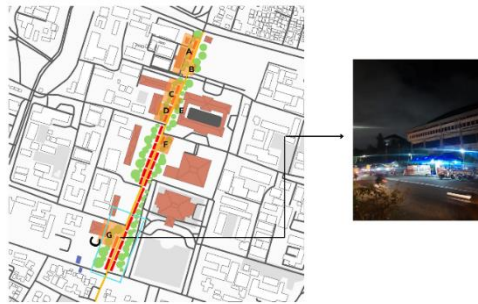
Pada posisi amatan titik F terlihat kondisi area jalan pedestrian ketika siang hari memberikan nuansa asri sebab adanya vegetasi sepanjang jalan yang juga membatasi area dalam kawasan UGM dengan bagian jalan raya, penggunaan pagar menggunakan bebatuan juga memberikan nuansa alami tambahan. Ketika malam hari, posisi ini menunjukkan bahwa bagian jalan pedestrian dimanfaatkan sebagai lahan parkir dan juga kuliner malam sehingga lebih memberikan nuansa modern ketimbang alami sebab pencahayaan yang minim. Adanya tenant makanan membuat area jalan menjadi lebih terang karena lampunya yang terang.



**Gambar 10.** Analisis Titik F  
Sumber: Penulis (2022)





**AREA C**  
**Titik G**

Pada posisi amatan titik G disini view terlihat dengan jelas bagian kuliner dengan bagian belakang yang dihiasi dengan bangunan eksisting sehingga memperkuat bahwa jalan ini merupakan kawasan UGM. Selain itu adanya bangunan sebagai latar belakang membuat konsep kuliner malam ini menjadi lebih menarik dan mudah ditemui sebab sudah terdapat titik bangunan sebagai *focal point* dari tenant makanan di depannya.


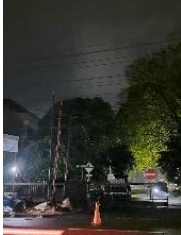














**Gambar 11.** Analisis Titik G  
Sumber: Penulis (2022)







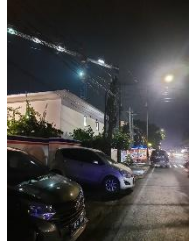

**Tabel 2.** Hasil Keseluruhan Aspek Pada Berbagai Area

No	Variabel	Indikator	Area A	Area B	Area C
1.	Aspek desain dan lokasi	Komponen lokasi jalan	 		
			<p>Dari dokumentasi tersebut dapat diketahui bahwa lebar jalan setapak berukuran sekitar 2 meter, namun kondisi di beberapa areanya tidaklah layak dan dapat dilihat dari adanya jalan berlubang dan retak. Pencahayaan yang minim dan terkesan redup membuat kondisi jalan yang rusak menjadi tidak terlihat. Kondisi jalan dengan pencahayaan minim tersebut tidak memenuhi standar konsep liveable street yang ada pada aspek desain karena membuat pengguna menjadi tidak aman.</p>		



No	Variabel	Indikator	Area A	Area B	Area C
		Komponen Alami			
			<p>Terlihat dari kondisi ketika siang hari bahwa vegetasi sekitar jalan memiliki fungsi sebagai pembatas antara wilayah gedung UGM dengan Jalan Persatuan. Namun ketika malam hari pepohonan tersebut beralih fungsi sebagai teduhan serta tetap berfungsi menjaga privasi area dalam UGM</p>		
		Komponen desain segi daya tarik			
			<p>Daya tarik Jalan Persatuan ada pada konsep multifungsi area trotoar atau pedestrian dimana selain sebagai fasilitas pejalan kaki, juga digunakan sebagai area komersial seperti penjualan makanan dan minuman seperti menurut (Khorrami, Z) dalam penjelasannya mengenai indikator <i>liveability</i> dalam mendesain sebuah wilayah urban.</p>		

No	Variabel	Indikator	Area A	Area B	Area C
2.	Aspek sosial dan budaya	Komponen Budaya dan Sosial	 		
			<p>Sebelum adanya area kuliner, nilai budaya dan sosial ada pada interaksi antar pengguna jalan dan cara mereka dalam memanfaatkan fasilitas yang ada. Lain ketika malam dimana interaksi sosial muncul antara penjual dan pembeli maupun antar pembeli. Selain itu muncul kegiatan interaksi lainnya serta budaya dimana pembeli akan duduk disepanjang trotoar untuk menikmati kuliner yang dibelinya ketika jam tertentu yaitu 17.00 hingga 23.00 wib. Hal tersebut juga masuk kedalam indikator <i>liveability</i> yang dapat diukur dalam wilayah urban berdasarkan pendapat (Khorrami, Z).</p>		
3.	Aspek perencanaan kota	Aksesibilitas dan kepadatan	 		
			<p>Secara aksesibilitas, area ini mudah diakses karena masuk kedalam area jalan utama yang menghubungkan Jalan Kaliurang dengan area perkotaan. Pengguna dapat mengakses area ini menggunakan transportasi umum berupa trans jogja atau ojek online atau dengan kendaraan bermotor pribadi. Terdapat beberapa titik halte yang masih berdekatan dengan sepanjang area Jalan Persatuan sehingga memudahkan konsumen yang ingin mengunjungi area kuliner ketika malam. Untuk kepadatan jalan sendiri, dengan luasan jalan 4.5 m di jam tertentu maka lalu lintas di Jalan Persatuan ini cukup padat ditambah jika sebagian jalan digunakan parkir kuliner maka akan menyebabkan kemacetan.</p>		

No	Variabel	Indikator	Area A	Area B	Area C
					
		Keberagaman			
			<p>Keberagaman jalan ini bisa dilihat dari bagian pedestrian yang multifungsi. Area pedestrian atau trotoar umumnya hanya digunakan untuk pejalan kaki, namun masyarakat sekitar memanfaatkannya sebagai area komersil berupa tenant kuliner. Area yang strategis dan sering dilewati membuat tempat ini ramai dikunjungi. Selain itu bagian bahu jalan utama juga dimanfaatkan sebagai lahan parkir para pengunjung kuliner.</p>		
					
		Parkir			
			<p>Untuk mengakses area kuliner jika membawa kendaraan maka pengunjung dapat menggunakan sebagian bahu jalan yang ada didepan setiap tenant. Lahan parkir yang disediakan memiliki luasan 1 meter dimana dalam menertibkannya terdapat tukang parkir yang akan membantu. Pergantian fungsi bahu jalan sebagai lahan parkir tentu membuat kondisi jalan menjadi lebih sempit dan padat, namun disisi lain juga akan mempermudah pengunjung dalam mengakses area tenant yang mereka pilih tanpa perlu berjalan jauh.</p>		

Sumber: Penulis (2022)

Dari pembagian zona tersebut disimpulkan bahwa berdasarkan aspek liveable street, kondisi jalan ini sebelum dan sesudah adanya tenant kuliner malam ada pada fungsinya dimana ketika siang hari, bagian trotoar atau bahu jalan digunakan sebagai fasilitas pejalan

kaki baik dari area A sampai C. Lalu dari segi visual, saat siang nilai daya tarik ada pada bangunan UGM sepanjang jalan dan pepohonan yang menghiasinya, namun ketika malam daya tarik utama ada pada tenant kuliner malam yang ada sepanjang jalan yang mana secara aksesibilitas juga mudah dijangkau.

### KUALITAS JALAN BERDASARKAN KONSEP LIVEABLE STREET

**Tabel 3.** Analisis Kualitas Jalan Berdasarkan Liveable Street

No.	Variabel	Indikator	Kurang berkualitas	Berkualitas	Sangat berkualitas
1.	Aspek Desain dan Lokasi	Komponen lokasi jalan	Lebar trotoar 2m yang sudah sesuai standar namun kondisinya beberapa sudah retak dan bisa membahayakan pengguna jalan. Ukuran jalan raya juga sudah sesuai standar yaitu sekitar 4.5 m	✓	
		Komponen alami	Penggunaan vegetasi pada sepanjang jalan persatuan sudah dikelilingi oleh banyak pohon yang rindang dan sudah bisa membatasi area.		✓
		Komponen desain segi daya tarik	Area kuliner malam dan bagian bahu jalan persatuan mudah diakses dengan kendaraan umum maupun pribadi.		✓
2.	Aspek Sosial dan Budaya	Komponen budaya	Berdasarkan sense of place, adanya area tenant kuliner membuatnya menjadi kawasan komersial dalam perdagangan makanan dan minuman serta adanya bangunan UGM memperkuat kesan kawasan tersebut merupakan area UGM	✓	
		Komponen sosial	Kondisi sebelum adanya area kuliner sudah menjawab kebutuhan pejalan kaki dalam mengakses area kawasan ini. Namun ketika malam, adanya tenant kuliner juga menjawab kebutuhan masyarakat akan nuansa baru untuk menikmati makan malam.		✓
3.	Aspek perencanaan kota	Aksesibilitas dan kepadatan	Untuk mengakses jalan ini bisa menggunakan kendaraan pribadi seperti mobil dan motor atau transportasi umum seperti trans jogja yang masih aktif beroperasi		✓

No.	Variabel	Indikator	Kurang berkualitas	Berkualitas	Sangat berkualitas
		Keberagaman			✓
			Pada area jalan ini ketika malam hari terjadi kegiatan ekonomi dan pemanfaatan bagian jalan trotoar, jadi selain sebagai fasilitas pejalan kaki, trotoar juga menjadi area tenant untuk berjualan.		
			✓		
		Parkir		Untuk lahan parkir ketika adanya tenant kuliner harus mengambil ruas jalan utama dan beberapa parkir di area yang seharusnya dilarang parkir.	

Sumber: Analisis Penulis (2022)

Dari penjelasan mengenai aspek liveable street dapat disimpulkan kualitas area jalan persatuan GSP UGM sudah memenuhi kualitas aspek pada liveable street baik sebelum maupun sesudah adanya tenant kuliner malam. Namun dalam hal parkir, area jalan ini kurang berkualitas ketika adanya tenant kuliner sebab pengunjung akan menggunakan sebagian ruas jalan utama sebagai lahan parkirnya sehingga menimbulkan kemacetan pada jalan ini.

## KESIMPULAN

- Berdasarkan aspek desain dan lokasi, area jalan memiliki total 4,5meter dengan lebar trotoar 2 meter. Pada bagian trotoar sepenuhnya dimanfaatkan sebagai area kuliner ketika malam hari, namun kondisi jalan di beberapa titik sudah rusak dengan pencahayaan yang minim sehingga sedikit membahayakan para pengguna jalan. Ketika siang hari, terlihat area jalan ini dikelilingi pepohonan rindang yang membuat nuansa sejuk serta pemberi batas privasi antara jalan dengan kawasan bangunan UGM. Daya tarik utama pada jalan ini ada ketika malam hari dimana dikelilingi oleh tenant kuliner malam.
- Selain itu berdasarkan aspek budaya dan sosial, budaya yang timbul disini adalah digelarnya tenant ketika jam menunjukkan 17.00 hingga 23.00 dimana sebelum jam tersebut maka jalan digunakan secara umum oleh pejalan kaki lagi pada bagian trotoarnya. Selain itu timbulnya interaksi antara penjual dan pembeli maupun antar pembeli, maupun para pengguna jalan sebelum area tenant digelar juga masuk kedalam kegiatan sosial yang timbul di area ini.
- Jika dilihat dari kondisi aspek perencanaan kota, aksesibilitas menuju area kuliner malam mudah untuk dijangkau baik dengan kendaraan pribadi maupun umum, namun karena sebagian jalan digunakan lahan parkir maka menyebabkan kepadatan lalu lintas di Jalan Persatuan ini. Kepadatan tersebut timbul karena adanya keragaman kegiatan pada jalan yang memiliki konsep multifungsi pada area pedestriannya ketika malam hari serta karena penggunaan sebagian bahu jalan sebagai area parkir pengunjung.

## REKOMENDASI

Berdasarkan hasil observasi, diketahui bahwa aspek yang paling menonjol adalah aspek desain dan lokasi serta aspek budaya dan sosialnya. Jalan Persatuan ini memanfaatkan area pedestrian sebagai area komersil serta fasilitas pejalan kaki dimana agar tidak mengganggu pengguna jalan maka kegiatan komersil dimulai pada jam tertentu. Budaya akan adanya tenant kuliner ini membuat kegiatan sosial dan *liveability* area ini semakin menonjol dan

dikenal oleh masyarakat umum. Namun, disarankan penelitian ini kedepannya bisa dikaitkan dengan preferensi pengunjung dan aspek standar lainnya.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Angana Choudhury. (2008). *Identifying the Criteria That Sustain Livable Streets* [MASTER'S REPORT]. UNIVERSITY OF ARIZONA.
- Dishubntb. (2020, November 26). *PENTINGNYA JALUR PEDESTRIAN*. Berita.
- Donald Appleyard. (1981). *Livable Streets*. University of California Press.
- Ghazi, N. M., & Abaas, Z. R. (2019). Toward liveable commercial streets: A case study of Al-Karada inner street in Baghdad. *Heliyon*, 5(5), e01652.  
<https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2019.e01652>
- Hartanti, N. B. (n.d.). *Street as Livable Space in the Urban Settlement*.  
<http://www.doobybrain.com/2008/03/05/layout-of-the-worlds-major-cities>
- Haryati, Norma Widya. (2019). *Pengaruh Kualitas Fisik Terhadap Livabilitas Koridor Jalan AA Gede Ngurah Kota Mataram*. Sarjana thesis, Universitas Brawijaya.
- Ir. Dwi Lindarto Hadinugroho, M., & Thesya Yulanda. (2015). KONSEP LIVABLE STREET DALAM PENATAAN RUANG JALAN. *Academia.Edu*, 2-5.
- Khorrami, Z., Ye, T., Sadatmoosavi, A., Mirzaee, M., Davarani, M., & Khanjani, N. (2020). *The Indicators and Methods used for Measuring Urban Liveability: A Scoping Review*.  
<https://doi.org/10.21203/rs.3.rs-26287/v1>
- Nurhikmah B Hartanti. (2012). Street as Livable Space in the Urban Settlement. *Academia.Edu*, 1-10.
- Paralegal.id. (2022). Pengertian Jalan Menurut Undang-Undang.  
<https://paralegal.id/pengertian/jalan/>. Diakses pada tanggal 28 September 2022.
- R. Muhammad Adhitya, & Weishaguna Weishaguna. (2020). Kajian Livable Street pada Jalur Pedestrian di Kawasan Pecinaan Lama Kota Bandung. *Journals.Unisba*, 1-8.
- Sonya Khaerunnisa. (2017). KUALITAS JALAN SEBAGAI RUANG TERBUKA PUBLIK PADA KORIDOR HERITAGE JALAN RAJAWALI SURABAYA. Tesis. Surabaya. Institut Teknologi Sepuluh November
- THESYA YULANDA. (2015). *ANALISA RUANG JALAN DENGAN KONSEP LIVABLE STREET (STUDI KASUS JALAN JAMIN GINTING)*.
- Tucker, C., Ostwald, M., Marshall, J., & Chalup, S. (2007). *The Visual Qualities of Liveable Streets*.
- ULFAH TRIANI ELHAKIM. (2021). Penerapan Konsep Livable Street dalam Perancangan Kawasan Cibadak Culinary Night. *Eproceeding.Itenas*, 1-6.  
<https://eproceeding.itenas.ac.id/index.php/ftsp/article/view/431>
- Yassin, H. H. (2019). Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism. *Alexandria Engineering Journal*, 58(1), 251-259.  
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.aej.2019.02.005>

Yulintania, Vinca. 2013. Penataan Ruang Jalan Di Kawasan Ampel Dengan Konsep Livable Street (Studi Kasus : Koridor Jalan Nyamplungan Dan Pegirian, Surabaya). Tesis. Yogyakarta. Universitas Gadjah Mada