



Identifying Walkability In Relation to Accessibility and Inclusivity of Public Spaces at Titik 0 Malioboro Yogyakarta

Lingga Eka Vedayana¹, Stefy Prasasti Anggraini^{2*}, Adilah Nur Khairunnisa³

¹ linggaekabca@gmail.com, Jurusan Arsitektur, Universitas Islam Indonesia

^{2*} stefy.prasasti.anggraini@uii.ac.id, Jurusan Arsitektur, Universitas Islam Indonesia

³ adilahkhairunnisa@gmail.com, Jurusan Arsitektur, Universitas Islam Indonesia

*Corresponding author: stefy.prasasti.anggraini@uii.ac.id

Received 28/01/2026	ABSTRACT <i>Titik 0 Malioboro area in Yogyakarta is a central public space with high levels of social, economic, and cultural activity, especially in the afternoon and evening. These conditions make the quality of pedestrian paths and the walking experience (walkability) important aspects in supporting the function of a safe, comfortable, and inclusive public space. This study aims to evaluate walkability in the Titik 0 Malioboro area within a radius of ±300 meters, focusing on accessibility and inclusivity for all user groups. The study uses a qualitative approach with a case study method through field observations, visual documentation, and semi-structured interviews conducted in the afternoon to evening hours. Data analysis is conducted descriptively and analytically with reference to the concepts of walkability, inclusive public space theory, and urban vitality theory. The results show that structurally, this area has a relatively connected network of pedestrian paths that supports pedestrian mobility. However, at the user experience level, the quality of walkability is not yet fully optimal due to activity density, space conflicts, and limitations and inconsistencies in universal accessibility facilities. This study emphasizes the need for an integrative approach through physical improvements to pedestrian paths, activity management, and the application of universal design principles to create inclusive and sustainable public spaces.</i>
Received in revised form 04/03/2026	
Accepted 24/03/2026	
Keywords: : Accessibility, Inclusivity, Public Space, Titik 0 Malioboro, Walkability	

PENDAHULUAN

Kawasan Titik 0 Malioboro Yogyakarta merupakan ruang publik dengan intensitas aktivitas yang sangat tinggi, terutama pada sore hingga malam hari ketika arus wisatawan, masyarakat lokal, dan pelaku ekonomi informal saling berinteraksi di dalam satu koridor. Pemerintah Kota Yogyakarta baru-baru ini mengadakan uji coba kawasan *full pedestrian* di sepanjang Jalan Malioboro dan Titik Nol Kilometer pada 1–2 Desember 2025 sebagai upaya mewujudkan ruang publik yang ramah bagi pejalan kaki tanpa kendaraan bermotor [1]. Pelaksanaan uji coba tersebut berjalan relatif tertib, namun masih ditemui sejumlah tantangan seperti maraknya parkir liar di sepanjang sirip atau samping jalan yang mengganggu akses dan pergerakan pengguna, serta kebutuhan sistem

parkir yang lebih terencana bagi pengunjung kawasan. Kondisi ini menunjukkan bahwa penguatan kualitas ruang *pedestrian* masih memerlukan evaluasi yang lebih mendalam.

Kawasan Titik 0 Malioboro juga telah mengalami revitalisasi jalur *pedestrian* sebagai bagian dari penataan ruang publik pusat kota. Namun, hasil observasi lapangan menunjukkan bahwa berbagai permasalahan mendasar terkait *walkability* masih terjadi. Pada beberapa titik, jalur pejalan kaki terhalang oleh aktivitas informal, terjadi konflik ruang antara pejalan kaki dan rombongan wisatawan, serta terdapat fasilitas aksesibilitas yang belum sepenuhnya mendukung pengguna disabilitas, seperti ketidakteraturan *tactile paving*, kemiringan *ramp* yang tidak merata, dan minimnya *wayfinding*. Kepadatan ekstrem pada jam-jam tertentu turut menimbulkan friksi pergerakan dan menurunkan kualitas kenyamanan ruang. Penumpukan wisatawan, aktivitas pedagang kaki lima (PKL), serta kegiatan foto wisata kerap mengambil ruang *pedestrian* sehingga mengganggu fungsi utama jalur pejalan kaki.

Sebagai simpul aktivitas utama kota, Titik 0 Malioboro memiliki karakter ruang publik yang kompleks dan dinamis. Namun, kajian terhadap kualitas *walkability* di kawasan ini masih menyisakan celah analisis yang signifikan. Evaluasi *walkability* belum banyak dilakukan pada skala mikro dalam radius 300 meter, khususnya dengan pendekatan yang menempatkan pengalaman pengguna sebagai fokus utama, terutama pada periode sore hingga malam hari ketika intensitas aktivitas, kepadatan pengunjung, dan konflik ruang mencapai tingkat tertinggi. Selain itu, aspek inklusivitas dan aksesibilitas universal terutama bagi penyandang disabilitas, lansia, dan kelompok rentan lainnya belum sepenuhnya menjadi perhatian dalam menilai kualitas pengalaman berjalan kaki di kawasan ini. Kondisi tersebut menunjukkan perlunya kajian yang lebih kontekstual untuk memahami bagaimana *walkability* beroperasi secara nyata dalam dinamika ruang publik sehari-hari.

Fenomena tersebut dapat dipahami melalui tiga teori utama, yaitu konsep *walkability* oleh Jeff Speck yang menekankan pengalaman berjalan kaki yang *useful, safe, comfortable, dan interesting* [2], teori ruang publik inklusif oleh Stefen Carr yang menekankan akses dan kesetaraan bagi seluruh pengguna ruang [3], serta teori vitalitas kota oleh Jane Jacobs yang menyoroti peran keberagaman fungsi dan interaksi sosial berulang dalam menciptakan kehidupan kota yang dinamis [4]. Ketiga teori ini menjadi landasan konseptual untuk menilai bagaimana desain dan aktivitas ruang publik di kawasan Malioboro dapat meningkatkan kenyamanan, aksesibilitas, dan kehidupan sosial masyarakat.

Beberapa penelitian terdahulu telah mengevaluasi kualitas jalur *pedestrian* di Malioboro secara umum, salah satunya penelitian yang menilai tingkat pelayanan jalur *pedestrian* di kawasan wisata tersebut [5]. Namun, masih bersifat deskriptif dan belum mengkaji secara mendalam hubungan antara *walkability*, aksesibilitas universal bagi kelompok rentan, serta inklusivitas sosial pada Titik 0 Malioboro sebagai ruang publik dengan intensitas penggunaan tertinggi. Oleh karena itu, penelitian ini hadir untuk mengisi *research gap* tersebut dengan menganalisis bagaimana penerapan strategi *walkability* yang mempertimbangkan kebutuhan akses yang beragam dapat memperkuat fungsi Titik 0 Malioboro sebagai ruang publik yang aman, inklusif, dan berkelanjutan dalam mendukung vitalitas kehidupan kota Yogyakarta.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini berangkat dari pertanyaan mengenai bagaimana kondisi aksesibilitas jalur pejalan kaki di kawasan Titik 0 Malioboro bagi masyarakat umum, termasuk kelompok pengguna dengan keterbatasan fisik maupun usia seperti penyandang

disabilitas, lansia, dan anak-anak, serta sejauh mana konsep *walkability* di kawasan tersebut mampu mendukung terciptanya ruang publik yang inklusif, aman, dan nyaman bagi seluruh kalangan masyarakat di Kota Yogyakarta. Permasalahan ini menjadi penting mengingat tingginya intensitas aktivitas wisata dan sosial di kawasan tersebut yang berpotensi menimbulkan konflik ruang, hambatan mobilitas, serta ketimpangan akses bagi kelompok rentan. Sejalan dengan itu, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kondisi aksesibilitas jalur pejalan kaki di Titik 0 Malioboro secara komprehensif, khususnya dalam memenuhi kebutuhan masyarakat umum maupun kelompok pengguna dengan keterbatasan fisik dan usia, sekaligus menganalisis bagaimana penerapan prinsip-prinsip *walkability* dapat memperkuat fungsi kawasan sebagai ruang publik yang aman, nyaman, dan inklusif. Melalui pendekatan tersebut, penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi penataan ruang pedestrian yang lebih kontekstual dan berkelanjutan dalam mendukung vitalitas kehidupan kota.

KAJIAN PUSTAKA

1. *Walkability*

Konsep *walkability* pertama kali dipopulerkan oleh Jeff Speck, 2012 dalam bukunya *Walkable City* yang menempatkan manusia sebagai pusat perancangan kota [2]. Ia menolak pendekatan perencanaan yang berorientasi kendaraan, dan menegaskan bahwa berjalan kaki bukan hanya aktivitas mobilitas, tetapi pengalaman ruang yang harus aman, nyaman, menarik, dan fungsional. Konsep ini menegaskan bahwa kualitas kota dapat dinilai melalui sejauh mana ruang publik mampu membuat aktivitas berjalan kaki menjadi pilihan utama.

Berdasarkan penelitian Pengukuran *Walkability Index* pada Ruas Jalan di Kawasan Perkotaan, *walkability* dipengaruhi oleh beberapa indikator utama, yaitu kondisi dan kontinuitas jalur pejalan kaki, tingkat kenyamanan, keamanan, keberadaan hambatan, serta aksesibilitas menuju berbagai fungsi ruang kota [6]. Kualitas berjalan kaki dinilai tidak hanya dari keberadaan trotoar, tetapi juga dari lebar jalur, kualitas permukaan, pencahayaan, penyeberangan, serta keterhubungan antar ruang aktivitas. Lingkungan dengan nilai *walkability* tinggi cenderung mendorong peningkatan intensitas berjalan kaki karena memberikan rasa aman, nyaman, dan kemudahan mobilitas bagi berbagai kelompok pengguna. Hal ini menunjukkan bahwa *walkability* merupakan hasil integrasi antara kualitas fisik ruang dan kemampuannya dalam mendukung aktivitas pejalan kaki secara berkelanjutan.

Walkability dalam konteks arsitektur berarti merancang kota yang memberi prioritas pada pejalan kaki, bukan kendaraan. Ruang yang *walkable* adalah ruang yang mengundang orang untuk hadir, bergerak, beraktivitas, dan berinteraksi. *Walkability* berkaitan dengan bagaimana ruang publik menjadi tempat yang hidup serta mampu menciptakan pengalaman multisensori yang memperkuat ikatan sosial dan kualitas hidup masyarakat kota.

2. Ruang Publik Inklusif

Konsep ruang publik inklusif diperkenalkan oleh Stefen Carr, yang memandang ruang publik sebagai wadah kehidupan sosial yang harus dapat digunakan oleh semua orang tanpa batasan fisik,

sosial, maupun ekonomi [3]. Ia menolak pendekatan ruang publik yang eksklusif dan hanya ramah bagi kelompok tertentu. Ruang publik inklusif memberikan akses dan kesempatan partisipasi yang setara bagi seluruh masyarakat.

Menurut Jan Gehl, ruang publik yang inklusif haruslah berfokus pada manusia sebagai penggunaannya, ruang yang dirancang dengan memperhatikan ukuran tubuh, kenyamanan berjalan, duduk, serta pertemuan antar-individu sehingga kehidupan sosial dapat berkembang secara alami tanpa hambatan struktural[7]. Dalam pendekatan ini, kualitas ruang publik tidak hanya diukur dari estetika atau fungsi formalnya, tetapi dari sejauh mana ruang tersebut mengundang orang untuk berjalan, berdiri, duduk, melihat, berbicara, dan berinteraksi secara spontan serta egaliter. Ruang publik yang efektif membuka kesempatan bagi berbagai kelompok masyarakat untuk berpartisipasi dalam aktivitas sehari-hari, memperkuat hubungan sosial, dan mencerminkan kehidupan publik yang hidup dan dinamis. Selain itu, berdasarkan literatur urbanisme dan teori ruang publik kontemporer, inklusivitas juga mencakup kemampuan ruang dalam mengakomodasi beragam aktivitas sosial, mobilitas pejalan kaki, interaksi antar kelompok usia serta latar belakang sosial-kultural, sehingga semua orang merasa diterima dan memiliki akses yang setara terhadap penggunaan ruang tersebut.

Dalam konteks arsitektur, teori ruang publik inklusif menegaskan bahwa keberhasilan ruang publik diukur dari sejauh mana ruang tersebut mampu memberikan kebebasan bergerak, beraktivitas, dan berinteraksi tanpa diskriminasi. Ruang publik inklusif adalah ruang yang benar-benar “milik bersama” dan menjadi basis terciptanya kota yang adil, partisipatif, dan humanis.

3. *Placemaking*

Konsep *placemaking* berakar dari gerakan perancangan kota humanis yang muncul pada tahun 1960-an, dipengaruhi oleh pemikiran William H. Whyte. Ia menolak pendekatan perencanaan kota yang kaku dan menekankan pentingnya aktivitas sosial serta pengalaman pengguna dalam membentuk vitalitas ruang publik [8]. Menurut *Project for Public Space*, *placemaking* adalah proses kolaboratif yang melibatkan masyarakat dalam menciptakan ruang publik yang fungsional, hidup, dan bermakna [9].

Placemaking menempatkan manusia sebagai pusat dari proses desain dan pengelolaan ruang. Salah satu penelitian menjelaskan bahwa konsep ini menekankan pada kualitas ruang yang memfasilitasi interaksi sosial, kenyamanan, dan rasa memiliki [10]. Ruang publik yang berhasil adalah ruang yang mendorong keterlibatan emosional dan aktivitas berulang dari penggunaannya. *Placemaking* tidak hanya berbicara tentang fisik ruang, tetapi juga tentang penciptaan pengalaman dan makna yang membentuk hubungan emosional antara pengguna dan tempat.

Placemaking melibatkan tiga dimensi utama: aktivitas, bentuk fisik, dan citra (*image*). Ketiganya saling terkait dalam membentuk kualitas ruang publik. Aktivitas menciptakan kehidupan, bentuk fisik menentukan kenyamanan dan aksesibilitas, sementara citra membangun persepsi positif dan identitas ruang. Dalam konteks arsitektur, *placemaking* berarti menciptakan ruang yang tidak hanya “indah” tetapi juga “hidup” — tempat yang memberi kesempatan bagi orang untuk berhenti, berinteraksi, dan merasa menjadi bagian dari lingkungan tersebut.

4. Teori Transit Oriented *Public Space*

Konsep *Transit Oriented Public Space* berkembang dari pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD) yang menempatkan pejalan kaki sebagai elemen utama dalam sistem transportasi perkotaan. TOD menekankan pentingnya integrasi antara ruang publik, jalur *pedestrian*, dan simpul transportasi umum untuk menciptakan mobilitas yang efisien dan berkelanjutan. Ruang publik yang terhubung secara langsung dengan halte bus, stasiun, dan koneksi antar moda mendorong kenyamanan berjalan kaki, mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, serta meningkatkan aksesibilitas bagi berbagai kelompok pengguna kota. Kualitas jalur *pedestrian* dan keterhubungan spasial dengan node transportasi menjadi faktor penting dalam mendukung fungsi ruang publik yang aktif, inklusif, dan mudah diakses dalam kawasan perkotaan berorientasi transit [11].

Dalam Penelitian terbaru menunjukkan bahwa integrasi antara jalur *pedestrian* dan sistem transportasi umum memberikan dampak positif terhadap pola aktivitas ruang publik dan mobilitas urban. Misalnya, studi konseptual yang menelaah peningkatan peran berjalan kaki sebagai bagian dari perjalanan menggunakan transportasi umum menemukan bahwa peningkatan jarak berjalan kaki dalam perencanaan rute dapat memperluas pilihan perjalanan, meningkatkan efisiensi waktu, dan mendorong penggunaan transportasi umum yang lebih aktif serta sehat [12]. Penelitian ini menegaskan bahwa ketika jalur *pedestrian* dirancang dan diintegrasikan secara efektif dengan moda transportasi umum melalui akses yang lebih baik, konektivitas yang jelas, dan kenyamanan pejalan kaki, hal tersebut dapat memperluas jangkauan penggunaan ruang publik oleh berbagai kelompok masyarakat dan mendukung mobilitas yang lebih efisien serta inklusif.

Dalam konteks Titik 0 Malioboro Yogyakarta, teori ini menjadi penting untuk menganalisis sejauh mana kawasan pusat kota ini terhubung dengan sistem transportasi publik seperti Trans Jogja, sehingga mobilitas pejalan kaki tidak terputus dan aktivitas ruang publik dapat berkembang secara inklusif dan berkelanjutan.

5. Teori *Night-Time Urbanism*

Night-time urbanism merupakan pendekatan yang menelaah dinamika ruang kota pada periode malam hari, di mana aktivitas sosial, budaya, dan ekonomi membentuk karakter ruang yang berbeda dibandingkan siang hari. Aktivitas malam tidak hanya memperpanjang waktu penggunaan kota, tetapi juga menciptakan pola interaksi sosial, ekonomi, dan pengalaman ruang yang khas, sehingga memerlukan perhatian khusus dalam perancangan dan pengelolaan ruang publik.

Salah satu penelitian menunjukkan bahwa vitalitas ruang publik pada malam hari sangat dipengaruhi oleh faktor-faktor fisik seperti kualitas pencahayaan, kenyamanan ruang, serta persepsi keamanan para pengguna [13]. Studi ini menemukan bahwa desain pencahayaan yang memadai tidak hanya meningkatkan persepsi rasa aman, tetapi juga memperluas durasi dan frekuensi penggunaan ruang publik di malam hari. Aktivitas malam seperti pertemuan sosial, rekreasi, dan hiburan menjadi lebih intens ketika ruang publik mampu mendukung penggunaan malam dengan pencahayaan yang baik dan kenyamanan ruang yang tinggi. Temuan ini menegaskan

bahwa ruang publik yang mampu mengakomodasi aktivitas malam secara nyaman dan aman akan memperkuat vitalitas ruang, meningkatkan interaksi sosial, dan menciptakan pengalaman ruang yang lebih hidup.

Selain aspek sosial dan spasial, *night-time urbanism* juga berkaitan erat dengan dimensi ekonomi perkotaan. Terdapat penelitian yang menunjukkan bahwa *night-time economic vitality* mencerminkan intensitas aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat pada malam hari, yang berdampak langsung pada keberlanjutan dan daya hidup kawasan perkotaan [14]. Aktivitas ekonomi malam, seperti perdagangan, kuliner, dan jasa hiburan, berkontribusi dalam memperluas akses masyarakat terhadap ruang kota serta meningkatkan partisipasi sosial di luar jam aktivitas siang hari.

Dalam konteks Titik 0 Malioboro, teori ini relevan karena kawasan tersebut menunjukkan intensitas aktivitas ruang publik yang tinggi pada sore hingga malam hari. *Night-time urbanism* membantu menjelaskan bagaimana dinamika ruang publik pada malam hari turut memperkuat identitas kawasan, meningkatkan interaksi sosial, dan menciptakan pengalaman ruang publik yang berbeda dibandingkan siang hari.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus yang difokuskan pada kawasan Titik 0 Malioboro Yogyakarta sebagai ruang publik dengan intensitas aktivitas sosial, ekonomi, dan budaya yang tinggi. Pendekatan ini dipilih untuk memahami fenomena spasial dan sosial yang terbentuk secara alami melalui pengamatan langsung terhadap kondisi fisik ruang, perilaku pengguna, serta pola interaksi masyarakat di kawasan pusat kota. Objek penelitian meliputi kawasan Titik 0 Malioboro yang merupakan pertemuan Jalan Malioboro, Jalan Ahmad Yani, dan Jalan Pangurakan, serta berfungsi sebagai simpul aktivitas utama yang terhubung dengan kawasan Keraton Yogyakarta dan destinasi wisata sekitarnya. Penelitian meninjau bagaimana desain dan kondisi fisik ruang mendukung aktivitas sosial serta pengalaman berjalan kaki (*walkability*) di kawasan tersebut.

Ruang lingkup penelitian dibatasi pada area dengan radius ± 300 meter dari pusat Titik 0 Kilometer Yogyakarta, mencakup koridor *pedestrian* di sepanjang Jalan Malioboro, Jalan Ahmad Yani, dan Jalan Pangurakan. Batasan ini ditetapkan karena kawasan tersebut memiliki konsentrasi aktivitas tertinggi dan mewakili karakter utama ruang publik pusat kota, sekaligus menggambarkan jarak tempuh yang masih nyaman bagi pejalan kaki dalam konteks perkotaan [2]. Analisis data dilakukan secara deskriptif-analitis dengan mendeskripsikan kondisi eksisting berdasarkan hasil observasi lapangan, kemudian menginterpretasikannya melalui kerangka teori *walkability* oleh Speck, teori ruang publik inklusif oleh Stefen Carr, dan teori vitalitas kota oleh Jane Jacobs. Melalui pendekatan ini, penelitian diharapkan mampu memberikan gambaran komprehensif mengenai kondisi *walkability* serta arah pengembangan ruang publik yang lebih aman, nyaman, dan inklusif di kawasan Titik 0 Malioboro Yogyakarta



Gambar 1. Diagram Alur Penelitian.

Sumber: Data peneliti

Data dalam penelitian ini diperoleh melalui tiga teknik utama, yaitu:

1. Observasi lapangan dilakukan pada sore hingga malam hari, waktu di mana intensitas aktivitas publik mencapai puncaknya. Pengamatan difokuskan pada perilaku pejalan kaki, kepadatan aktivitas, serta penggunaan ruang oleh berbagai kelompok masyarakat.
2. Dokumentasi visual berupa foto, sketsa, dan peta digunakan untuk mencatat kondisi jalur *pedestrian*, fasilitas pendukung, elemen lanskap, serta suasana ruang publik yang membentuk karakter kawasan.
3. Wawancara semi-terstruktur dilakukan kepada pengunjung, pedagang, dan wisatawan guna memperoleh pandangan mengenai tingkat kenyamanan, kemudahan akses, serta persepsi mereka terhadap kualitas ruang publik di kawasan Titik 0

Tabel 1 : Variabel, Sub Variabel, Indikator, Paramater, dan Data

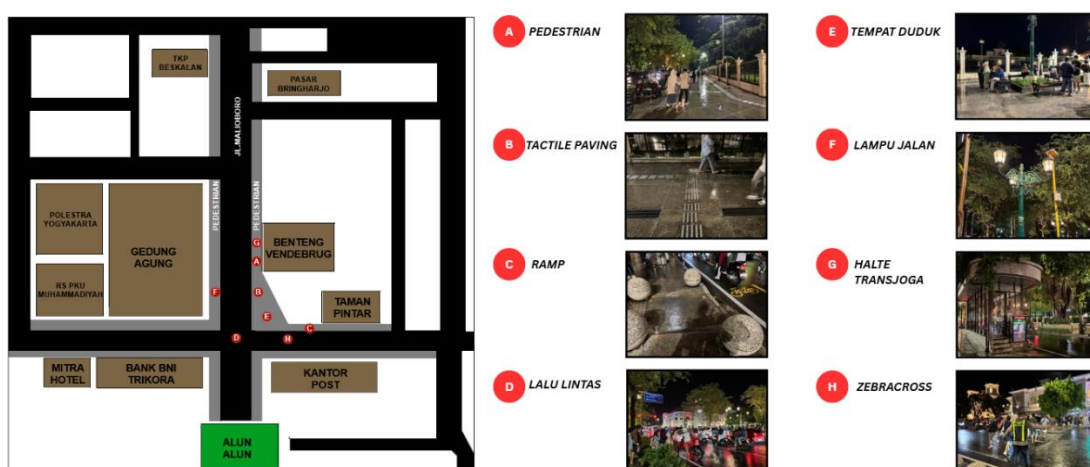
Variabel	Sub-Variabel	Indikator	Parameter	Data
<i>Walkability</i>	<i>Usefulness</i> (Kegunaan)	Ketersediaan jalur <i>pedestrian</i> yang terhubung	Konektivitas jalur dalam radius 300 m, kemudahan akses ke fungsi publik	Observasi

Variabel	Sub-Variabel	Indikator	Parameter	Data
	<i>Safety</i> (Keamanan)	Tingkat keamanan pejalan kaki	Pencahayaan, crosswalk, minim konflik kendaraan-pejalan, kepadatan terkendali.	Observasi & dokumentasi
	<i>Comfort</i> (Kenyamanan)	Kualitas kenyamanan berjalan kaki	Lebar jalur, permukaan lantai, keberadaan PKL, <i>tactile paving</i> , <i>ramp</i> .	Observasi & dokumentasi

Sumber: Speck, 2012

HASIL PENELITIAN

Hasil penelitian dan pembahasan secara mendalam mengenai kondisi *walkability* di kawasan Titik 0 Malioboro, Yogyakarta. Penelitian ini berdasarkan pada variabel *walkability* menurut Speck yaitu *usefulness* (kegunaan), (keamanan), dan *comfort* (kenyamanan). Analisis dilakukan dari sudut pandang peneliti arsitektur dengan menekankan hubungan antara bentuk fisik ruang, pola aktivitas, serta pengalaman pengguna, khususnya dalam konteks aksesibilitas dan inklusivitas ruang publik. Pembahasan dilakukan dengan mengaitkan hasil observasi lapangan dengan membuat peta kawasan yang dapat dilihat dari gambar 1. Selain itu, penelitian ini menghasilkan dokumentasi visual dan dan lainlain, serta wawancara pengguna ruang dengan konsep aksesibilitas dan inklusivitas ruang publik.



Gambar 2. Peta Kawasan dan Fasilitas pada Titik 0 Malioboro, Yogyakarta

Sumber: Data peneliti

1. *Walkability* sebagai *Usefulness* (Kegunaan)

Berdasarkan hasil observasi lapangan pada radius ± 300 meter dari pusat Titik 0, kawasan ini memiliki jaringan jalur *pedestrian* yang relatif lengkap dan saling terhubung, khususnya di sepanjang Jalan Malioboro, Jalan Ahmad Yani, dan Jalan Pangurakan. Jalur-jalur tersebut menghubungkan area komersial, bangunan cagar budaya, ruang terbuka publik, serta simpul transportasi seperti halte Trans Jogja.



Gambar 3. Gambar *Pedestrian* pada Kawasan Titik 0 Malioboro, Yogyakarta

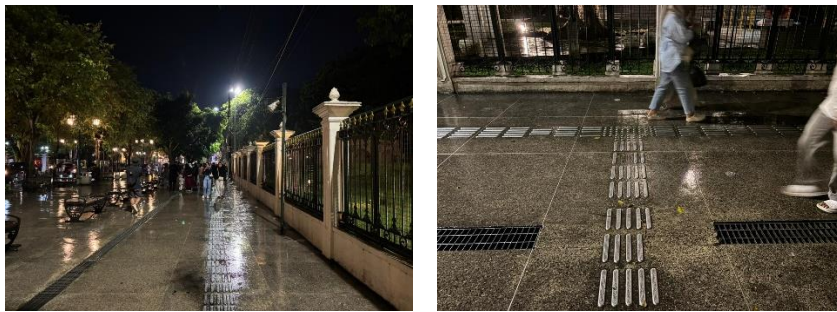
Sumber: Data peneliti

Kondisi koridor *pedestrian* pada malam hari memperlihatkan arus pejalan kaki yang cukup padat dengan pergerakan dua arah yang berlangsung secara bersamaan (Gambar 3). Jalur dimanfaatkan sebagai ruang sirkulasi utama, dan pada beberapa segmen lebar jalur tampak mampu menampung jumlah pengguna yang relatif besar sehingga aktivitas berjalan tetap berlangsung meskipun dengan intensitas tinggi.

Keterhubungan jalur *pedestrian* ini menunjukkan bahwa struktur ruang kawasan telah dirancang dengan orientasi pejalan kaki sebagai salah satu elemen utama. Pejalan kaki dapat bergerak antar fungsi ruang melalui koridor yang tersedia tanpa harus keluar dari jalur yang telah disediakan. Kondisi ini memperlihatkan adanya kesinambungan antarsegmen ruang dalam kawasan Titik 0 sebagai simpul aktivitas di pusat Kota Yogyakarta.

Namun demikian, keterhubungan jalur *pedestrian* secara fisik belum sepenuhnya menjamin efektivitasnya dalam mendukung pergerakan pejalan kaki. Pada beberapa titik, terlihat adanya aktivitas berhenti, berkumpul, serta interaksi sosial yang berlangsung di dalam area jalur berjalan (Gambar 3). Aktivitas tersebut menyebabkan berkurangnya lebar efektif ruang sirkulasi dan memperlambat ritme pergerakan.

Dalam konteks Titik 0 Malioboro, keberadaan pedagang kaki lima, pertunjukan jalanan, serta kegiatan wisata seperti berfoto dan berkumpul di titik-titik tertentu menyebabkan terjadinya penyempitan jalur dan perlambatan arus pejalan kaki [15]. Kondisi ini menunjukkan bahwa ruang *pedestrian* mengalami tumpang tindih fungsi antara ruang sirkulasi dan ruang aktivitas, sehingga kegunaan jalur sebagai koridor pergerakan pejalan kaki menjadi kurang optimal pada jam-jam dengan kepadatan pengunjung yang tinggi [16].



Gambar 4. Dokumentasi *Tactile paving* pada Kawasan Titik 0 Malioboro, Yogyakarta

Sumber: Data peneliti

Kondisi tersebut berdampak lebih signifikan bagi kelompok rentan seperti penyandang disabilitas, lansia, dan anak-anak. *Tactile paving* yang seharusnya menjadi panduan orientasi bagi penyandang disabilitas netra sering kali terhalang oleh gerobak PKL atau terputus pada titik-titik tertentu, sehingga kehilangan kontinuitas fungsionalnya. Bagi pengguna kursi roda dan lansia, kepadatan dan hambatan fisik di jalur *pedestrian* menyulitkan pergerakan dan meningkatkan ketergantungan pada bantuan orang lain. Dengan demikian, meskipun aspek *usefulness* secara struktural telah terpenuhi, secara fungsional kawasan ini masih belum sepenuhnya menjamin kemudahan akses yang setara bagi seluruh pengguna ruang.

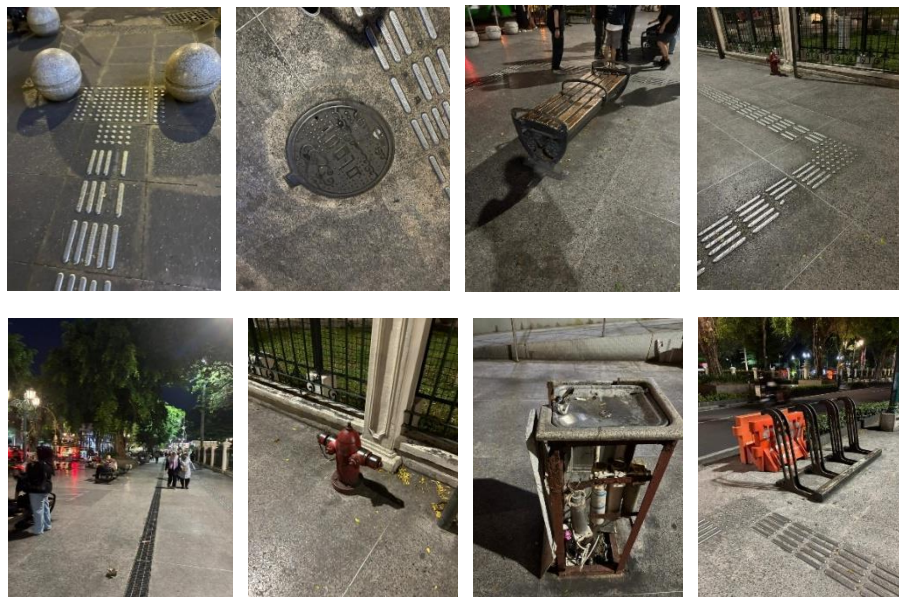
2. *Walkability* sebagai *Safety* (Keamanan)



Gambar 5. Dokumentasi Lalu lintas pada Kawasan Titik 0 Malioboro, Yogyakarta

Sumber: Data peneliti

Berdasarkan hasil observasi, kawasan Titik 0 Malioboro relatif memiliki tingkat keamanan lalu lintas yang cukup baik karena sebagian besar ruang didominasi oleh pejalan kaki dan kendaraan bermotor dibatasi pergerakannya, terutama pada jam-jam tertentu. Kondisi ini juga terlihat pada Gambar 5 yang menunjukkan pembatasan kendaraan di area persimpangan sehingga ruang lebih aman bagi pejalan kaki. Kondisi ini mengurangi potensi kecelakaan lalu lintas dan mendukung terciptanya lingkungan yang lebih ramah bagi pejalan kaki.



Gambar 6. Dokumentasi Fasilitas pada Kawasan Titik 0 Malioboro, Yogyakarta

Sumber: Data peneliti

Keberadaan fasilitas penyeberangan seperti *crosswalk* di persimpangan utama juga berperan dalam meningkatkan rasa aman pejalan kaki saat berpindah antar koridor. Hal tersebut tampak pada Gambar 6 yang memperlihatkan fasilitas penyeberangan dan pencahayaan di koridor *pedestrian*. Selain itu, pencahayaan buatan pada malam hari di sepanjang koridor utama Malioboro dan Titik 0 tergolong memadai dan mampu meningkatkan visibilitas ruang, sehingga mendukung rasa aman secara visual dan psikologis bagi pengguna.

Namun demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa isu keamanan di kawasan ini tidak hanya berkaitan dengan kendaraan, melainkan juga dengan kepadatan pejalan kaki yang sangat tinggi. Pada akhir pekan dan musim liburan, lonjakan jumlah pengunjung menyebabkan jalur *pedestrian* menjadi penuh dan pergerakan pejalan kaki tidak lagi terkontrol dengan baik. Kondisi ini menimbulkan konflik antar pejalan kaki, meningkatkan risiko tersenggol, terjatuh, atau kehilangan orientasi ruang, terutama bagi lansia, anak-anak, dan penyandang disabilitas.

Selain itu, terdapat beberapa titik dengan pencahayaan yang kurang optimal, khususnya di area transisi antar jalur atau di tepi ruang terbuka, yang berpotensi menurunkan rasa aman pada malam hari. Bagi penyandang disabilitas, kurangnya kejelasan batas antara jalur berjalan dan area aktivitas lainnya juga menimbulkan risiko keselamatan. Oleh karena itu, meskipun kawasan ini relatif aman dari konflik kendaraan, aspek *safety* masih memerlukan perhatian lebih dalam hal pengendalian kepadatan, penataan aktivitas informal, serta peningkatan kualitas pencahayaan dan kejelasan zonasi ruang

3. *Walkability* sebagai *Comfort* (Kenyamanan)

Hasil observasi menunjukkan bahwa secara umum lebar jalur *pedestrian* di kawasan Titik 0 Malioboro pada beberapa segmen sudah cukup memadai untuk mendukung aktivitas berjalan kaki, dengan permukaan lantai yang relatif rata dan material perkerasan yang mendukung kenyamanan langkah. Kondisi ini dapat dilihat pada Gambar 7 yang memperlihatkan keberadaan *ramp* sebagai

bagian dari fasilitas aksesibilitas di koridor pedestrian. Kondisi ini menunjukkan adanya upaya perancangan fisik yang mempertimbangkan kebutuhan dasar pejalan kaki.

Namun, kenyamanan tersebut sering kali menurun akibat tekanan aktivitas yang tinggi. Penyempitan jalur oleh keberadaan pedagang kaki lima, kerumunan wisatawan, serta aktivitas berhenti dan duduk di area trotoar menyebabkan ruang berjalan menjadi tidak lega. Pejalan kaki harus menyesuaikan ritme berjalan, memperlambat langkah, atau bahkan berhenti untuk menghindari hambatan, yang pada akhirnya mengurangi kualitas pengalaman berjalan kaki.



Gambar 7. Dokumentasi *RAMP* pada Kawasan Titik 0 Malioboro, Yogyakarta
Sumber: Data peneliti

Dari perspektif aksesibilitas universal, keberadaan *ramp* di kawasan ini masih belum merata dan beberapa di antaranya memiliki kemiringan yang kurang ideal, sehingga menyulitkan pengguna kursi roda dan kereta bayi. *Tactile paving* yang tidak konsisten dan terputus juga menurunkan kenyamanan serta rasa aman penyandang disabilitas netra. Kondisi ini menunjukkan bahwa kenyamanan ruang belum sepenuhnya dirancang untuk mengakomodasi keragaman kemampuan fisik pengguna, sejalan dengan studi yang menekankan bahwa penerapan desain universal memerlukan konsistensi elemen aksesibilitas agar ruang publik dapat digunakan secara setara oleh seluruh kelompok masyarakat [17].



Gambar 8. Dokumentasi tempat duduk pada Kawasan Titik 0 Malioboro, Yogyakarta
Sumber: Data peneliti

Fasilitas pendukung kenyamanan seperti tempat duduk publik, area berteduh, dan vegetasi peneduh masih terbatas, khususnya di sekitar Titik 0 sebagai pusat keramaian. Akibatnya, banyak pengunjung memanfaatkan jalur *pedestrian* sebagai tempat berhenti atau beristirahat (Gambar 8) yang kembali berdampak pada kelancaran sirkulasi. Penelitian mengenai evaluasi aksesibilitas jalur *pedestrian* menunjukkan bahwa keterbatasan fasilitas pendukung dan furnitur jalan dapat memicu konflik antara fungsi sirkulasi dan aktivitas, sehingga menurunkan kenyamanan dan aksesibilitas jalur pejalan kaki, terutama bagi kelompok rentan [18].

Dari hasil analisis terhadap aspek *usefulness*, *safety*, dan *comfort*, dapat dipahami bahwa *walkability* di kawasan Titik 0 Malioboro terbentuk dari interaksi yang kompleks antara desain fisik ruang, intensitas aktivitas, serta karakter pengguna ruang yang sangat beragam. Secara struktural, kawasan ini telah memiliki jaringan *pedestrian* yang terhubung dan mampu mendukung mobilitas pejalan kaki dalam radius analisis, sehingga menunjukkan potensi *walkability* yang kuat. Namun, pada tingkat pengalaman pengguna, kualitas *walkability* tersebut belum sepenuhnya dirasakan secara setara oleh seluruh kelompok masyarakat. Kepadatan aktivitas, keberadaan aktivitas informal, serta keterbatasan fasilitas aksesibilitas universal menunjukkan bahwa *walkability* di kawasan ini masih lebih dominan melayani pengguna umum dan wisatawan tanpa kebutuhan khusus.

Dalam konteks ruang publik inklusif, kondisi tersebut menunjukkan bahwa aksesibilitas fisik belum sepenuhnya diikuti oleh aksesibilitas sosial dan fungsional. Penyandang disabilitas, lansia, dan anak-anak masih menghadapi hambatan dalam bergerak secara mandiri dan aman, baik akibat ketidakkonsistenan elemen desain seperti *tactile paving* dan *ramp*, maupun akibat kepadatan ruang yang tidak terkelola. Hal ini menegaskan bahwa *walkability* tidak dapat dipahami semata-mata sebagai ketersediaan jalur, melainkan sebagai kualitas pengalaman berjalan kaki yang aman, nyaman, dan bermartabat *pedestrian* bagi semua pengguna.

Dengan demikian, peningkatan *walkability* di Titik 0 Malioboro perlu dipahami sebagai upaya integratif yang tidak hanya berfokus pada perbaikan fisik jalur *pedestrian*, tetapi juga pada pengelolaan aktivitas, pengendalian kepadatan, serta penerapan prinsip desain universal. Pendekatan tersebut diharapkan mampu menyeimbangkan vitalitas ruang publik yang tinggi dengan kebutuhan mobilitas pejalan kaki yang inklusif. Apabila strategi tersebut diterapkan secara konsisten, kawasan Titik 0 Malioboro berpotensi berkembang sebagai ruang publik pusat kota yang benar-benar aman, nyaman, dan inklusif, sekaligus mencerminkan identitas Yogyakarta sebagai kota yang berorientasi pada manusia dan kehidupan sosialnya.

Analisis Hasil Penelitian

Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi aspek *walkability* dan tingkat inklusivitas di kawasan Titik 0 Malioboro dalam radius ± 300 meter. Hasil analisis menunjukkan bahwa secara struktural kawasan ini telah memiliki elemen *walkability* yang kuat, terutama pada konektivitas jalur *pedestrian* dan pembatasan kendaraan bermotor. Namun, pada tingkat pengalaman pengguna, aspek *usefulness* dan *safety* belum optimal akibat kepadatan aktivitas, tumpang tindih fungsi ruang, serta berkurangnya lebar efektif jalur yang berdampak pada kenyamanan dan keamanan, khususnya bagi lansia dan penyandang disabilitas.

Di sisi lain, kawasan Titik 0 juga menunjukkan potensi *walkability* yang kuat. Pencahayaan malam, fasilitas penyeberangan, dan tingginya aktivitas sosial mencerminkan vitalitas ruang yang dinamis, sejalan dengan gagasan Jane Jacobs. Keterhubungan dengan transportasi publik seperti Trans Jogja juga menunjukkan potensi integrasi berbasis Transit *Oriented Public Space*, sehingga secara struktural kawasan ini mendukung ruang publik yang aktif dan mudah diakses.

Namun, ketika disintesis dengan teori *walkability* Jeff Speck dan ruang publik inklusif Stephen Carr, terlihat kesenjangan antara ketersediaan fisik dan pengalaman ruang. *Walkability* tidak hanya soal konektivitas, tetapi juga kenyamanan dan keamanan yang dirasakan pengguna, serta akses setara bagi semua kelompok. Di Titik 0 Malioboro, fasilitas seperti *tactile paving* dan *ramp* tersedia, tetapi belum konsisten dan kerap terhambat aktivitas informal, sehingga inklusivitasnya masih bersifat formal dan belum sepenuhnya fungsional.

Dengan demikian, *walkability* di Titik 0 Malioboro telah terbentuk secara struktural, terutama pada konektivitas dan dominasi pejalan kaki. Namun, inklusivitasnya belum sepenuhnya terpenuhi pada level pengalaman pengguna, karena kelompok rentan masih menghadapi hambatan spasial dan kepadatan aktivitas. Temuan ini menegaskan bahwa keberhasilan ruang publik tidak hanya diukur dari vitalitas dan keterhubungan fisik, tetapi dari kemampuan seluruh pengguna untuk bergerak secara aman dan setara.

PENUTUP

1. Simpulan

Hasil penelitian ini sejalan dengan tujuan penelitian, yaitu mengidentifikasi aspek *walkability* dan tingkat inklusivitas di kawasan Titik 0 Malioboro dalam radius ± 300 meter. Hasilnya menunjukkan bahwa *walkability* telah terbentuk secara struktural melalui konektivitas jalur dan dominasi pejalan kaki. Namun, inklusivitasnya belum sepenuhnya terpenuhi, terutama pada tingkat pengalaman pengguna. Identifikasi kondisi kawasan Titik 0 Malioboro dari aspek kajian *walkability* dan inklusivitas dapat ditemukan. Namun demikian, pada aspek aksesibilitas fungsionalnya masih belum banyak ditemukan. Sehingga, aspek ini perlu penguatan lebih.

2. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki keterbatasan pada pendekatan kualitatif dengan ruang lingkup radius ± 300 meter dan waktu observasi yang difokuskan pada periode sore hingga malam hari. Penelitian ini belum melakukan pengukuran kuantitatif terhadap dimensi ruang, kapasitas jalur pedestrian, maupun evaluasi teknis berdasarkan standar aksesibilitas dan antropometri pengguna. Selain itu, analisis belum secara mendalam mengkaji pengaruh material perkerasan, vegetasi peneduh, serta aspek kenyamanan termal terhadap pengalaman berjalan kaki secara komprehensif.

3. Rekomendasi

Penelitian selanjutnya disarankan untuk mengkaji aspek *walkability* dan inklusivitas di Titik 0 Malioboro melalui pendekatan kuantitatif yang lebih terukur, seperti analisis antropometri pengguna terhadap lebar efektif jalur pedestrian, evaluasi kemiringan *ramp* berdasarkan standar

aksesibilitas, serta pengukuran kapasitas ruang terhadap tingkat kepadatan aktivitas. Selain itu, kajian lebih mendalam terhadap elemen *hardscape* dan *softscape*, termasuk material perkerasan, kualitas permukaan lantai, vegetasi peneduh, dan kenyamanan termal, perlu dilakukan untuk memahami pengaruhnya terhadap pengalaman berjalan kaki. Pendekatan tersebut diharapkan dapat menghasilkan rekomendasi desain yang lebih presisi dalam mendukung ruang publik yang benar-benar inklusif dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] ANTARA News, “Pemkot Yogyakarta selenggarakan Malioboro Culture Vibes wujudkan Malioboro inklusif.” Accessed: Des. 23, 2026. [Online]. Available: <https://jogja.antaranews.com/berita/786513/pemkot-yogyakarta-selenggarakan-malioboro-culture-vibes-wujudkan-malioboro-inklusif>
- [2] J. Speck, “Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time.” New York, NY, USA: Farrar, Straus and Giroux, 2012.
- [3] Stephen. Carr, Mark. Francis, L. G. . Rivlin, and A. M. . Stone, *Public Space*. Cambridge University Press, 20091992.
- [4] J. Jacobs, “THE DEATH AND LIFE OF GREAT AMERICAN CITIES.” New York, NY, USA: Random House, 1961.
- [5] H. N. Rahmah, J. Rahayu, and E. F. Rini, “Tingkat Pelayanan Jalur *Pedestrian* di Kawasan Wisata Malioboro, Kota Yogyakarta The Service Level of *Pedestrian* Paths in Malioboro Tourism Area, Yogyakarta City,” vol. 7, no. 2, pp. 102–111, 2025, doi: 10.20961/desa-kota.v7i2.91086.102-111.
- [6] Natalia Tanan, Sony S. Wibowo, and Nuryani Tinumbia, “PENGUKURAN *WALKABILITY* INDEX PADA RUAS JALAN DI KAWASAN PERKOTAAN,” 2017.
- [7] J. Gehl, “LIFE BETWEEN BUILDINGS.” Washington, DC, USA: Island Press, 2011.
- [8] William H. Whyte, “WHYTE”. New York, NY, USA: Project for *Public Spaces*, 1980.
- [9] Project for *Public Spaces*, “What is *Placemaking*?” Project for *Public Spaces*. Accessed: Des. 23, 2026. [Online]. Available: <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking>.
- [10] M. Carmona, “Principles for *Public Space* design, planning to do better,” *Urban Design International*, vol. 24, no. 1, pp. 47–59, Mar. 2019, doi: 10.1057/s41289-018-0070-3.
- [11] R. Hrelja, L. Olsson, F. Pettersson-Löfstedt, and T. Rye, *TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) A Literature Review*, 2020.

- [12] Y. Hadas, D. E. Katz, and J. Rabinowitz, "Integrating more walking into public transit commuting: a proof-of-concept study," *BMC Public Health*, vol. 25, no. 1, Dec. 2025, doi: 10.1186/s12889-025-25010-2.
- [13] I. Rakonjac, A. Zorić, I. Rakonjac, J. Milošević, J. Marić, and D. Furundžić, "Increasing the Livability of Open *Public Spaces* during Nighttime: The Importance of Lighting in Waterfront Areas," *Sustainability (Switzerland)*, vol. 14, no. 10, May 2022, doi: 10.3390/su14106058.
- [14] S. A. Kim and H. Kim, "Structural Relationship between COVID-19, Night-Time Economic Vitality, and Credit-Card Sales: The Application of a Formative Measurement Model in PLS-SEM," *Buildings*, vol. 12, no. 10, Oct. 2022, doi: 10.3390/buildings12101606.
- [15] P. Voltolini, "STREET VENDING AND THE USE OF *PUBLIC SPACES* IN NEW YORK CITY," 2006.
- [16] A. Patil, D. Pojani, I. Mateo-Babiano, and T. Amani, "Interactions Between *Pedestrians* and Street Vendors: Experiences From the Global North and South," *Urban Plan.*, vol. 10, 2025, doi: 10.17645/up.8910.
- [17] A. Gupta, M. Yadav, and B. K. Nayak, "A Systematic Literature Review on Inclusive Public Open Spaces: Accessibility Standards and Universal Design Principles," Jun. 01, 2025, *Multidisciplinary Digital Publishing Institute (MDPI)*. doi: 10.3390/urbansci9060181.
- [18] T. E. Martínez-Chao, A. Menéndez-Díaz, S. García-Cortés, and P. D'Agostino, "Urban *Pedestrian* Routes' Accessibility Assessment Using Geographic Information System Processing and Deep Learning-Based Object Detection," *Sensors*, vol. 24, no. 11, Jun. 2024, doi: 10.3390/s24113667.