



EKASAKTI JURNAL PENELITIAN & PENGABDIAN (EJPP)

DOI: <https://doi.org/10.31933/ejpp.v4i2>Lisensi: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Diterima: 15 Juni 2024, Diperbaiki: 24 Juni 2024, Diterbitkan: 25 Juni 2024



KESESUAIAN TERAS 1 MALIOBORO SEBAGAI LOKASI RELOKASI PEDAGANG KAKI LIMA MALIOBORO YOGYAKARTA

Ulya' Nazihah¹, Murtanti Jani Rahayu², Lintang Suminar³

¹Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia, ulyanazihah@student.uns.ac.id

²Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia, murtantijani@staff.uns.ac.id

³Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia, lintangsuminar@staff.uns.ac.id

Corresponding Author: ulyanazihah@student.uns.ac.id

Abstract: *The existence of street vendor activities occupying the Malioboro pedestrian route causes several problems such as disrupting pedestrian movement, blocking the visibility of shops, and violating laws and regulations due to the lack of a business permit. The Yogyakarta Special Region Provincial Government followed up on this issue by constructing Teras 1 Malioboro as a place to relocate the street vendors. This policy faced obstacles in the form of rejection by traders on the grounds that they had difficulty adapting, especially after the Covid-19 pandemic ended. The traders asked that the new street vendor location must be able to meet trading needs with adequate facilities. This research aims to determine the level of suitability of Teras 1 Malioboro as a place to relocate the street vendors. This research uses three variables, including the existence of main activities, strategic location, and availability of supporting facilities. This research uses quantitative descriptive methods with Guttman scale scoring analysis techniques to assess the suitability of variables based on the characteristic conditions of street vendors' locations. The suitability assessment result is 0.917, indicating that Teras 1 Malioboro is in the suitable category as a location for relocating street vendors.*

Keywords: *Relocation; Street Vendors; Suitability; Trading Activity.*

Abstrak: Keberadaan aktivitas pedagang kaki lima yang menempati jalur pedestrian Malioboro menyebabkan beberapa permasalahan seperti mengganggu ruang gerak pejalan kaki, menghalangi visibilitas pertokoan, serta melanggar peraturan perundang-undangan akibat tidak adanya surat izin usaha. Permasalahan tersebut ditindaklanjuti oleh Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan melakukan pembangunan Teras 1 Malioboro sebagai lokasi relokasi pedagang kaki lima (PKL). Kebijakan ini mengalami hambatan berupa penolakan para pedagang dengan alasan kesulitan beradaptasi terutama setelah masa pandemi Covid-19 berakhir. Para pedagang meminta lokasi PKL yang baru harus mampu memenuhi kebutuhan berdagang dengan adanya fasilitas yang memadai. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat kesesuaian Teras 1 Malioboro sebagai lokasi relokasi PKL. Variabel penelitian yang digunakan adalah keberadaan aktivitas utama, kestrategisan lokasi, dan ketersediaan fasilitas pendukung. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif

kuantitatif dengan teknik analisis skoring skala Guttman untuk menilai kesesuaian variabel berdasarkan kondisi karakteristik lokasi PKL. Hasil penilaian kesesuaian sebesar 0,917 menunjukkan bahwa Teras 1 Malioboro masuk dalam kategori sesuai sebagai lokasi relokasi pedagang kaki lima.

Kata Kunci: Aktivitas Perdagangan; Kesesuaian; Pedagang Kaki Lima; Relokasi.

PENDAHULUAN

Tingginya arus urbanisasi dan industrialisasi menyebabkan tingginya jumlah penduduk dan berdampak pada meningkatnya persaingan kerja. Masyarakat marjinal dengan keterbatasan kompetensi kemudian gagal bersaing dan beralih pada sektor ekonomi informal. Sektor ini dapat berperan sebagai katup pengaman ekonomi dari tingginya angka pengangguran serta memiliki peran strategis dalam penyerapan tenaga kerja terbesar (Sulistyo Rini, 2013). Sektor informal memiliki daya tarik berupa adanya peluang mendapatkan penghasilan dengan fleksibilitas waktu dan sifat toleransi sosialnya yang tinggi (Centeno et al. dalam Yusuf, 2011; Soetomo, 2009). Salah satu jenis usaha sektor informal yang paling diminati yaitu aktivitas pedagang kaki lima.

Aktivitas pedagang kaki lima yang menempati ruang publik berperan sebagai *activity support* yang mampu menggerakkan fungsi kegiatan kota agar menjadi lebih hidup, menerus, dan ramai (Ghaisanni, Setioko, & Hardiman, 2015). Seperti halnya pada kawasan Malioboro, pedagang kaki lima menjadi kekuatan ruang publik bahkan memunculkan daya tarik tersendiri di jalanan (Whyte, 1988). Meskipun keberadaan PKL dapat berkontribusi dalam menanggulangi kemiskinan perkotaan (Soetomo, 2009), aktivitas PKL di kawasan Malioboro memberikan dampak negatif karena membatasi ruang gerak pejalan kaki dan menghalangi visibilitas pertokoan. Hal ini tidak sesuai dengan teori (Swasto, 2004; Rahayu, 2020) bahwa pedagang kaki lima tidak boleh menutup hak aktivitas suatu komunitas yang dapat membuat pengguna lain kehilangan tempat beraktivitas. Selain itu, keberadaan PKL di ruang perkotaan tidak boleh mengganggu sistem aktivitas perkotaan dan fungsi publik secara visual, sosial, ekonomi, dan fisik lingkungan (Handayani, 2009). Untuk mempertahankan eksistensi PKL sebagai aktivitas pendukung yang memperkuat fungsi ruang perkotaan dan menciptakan ketertiban, diperlukan solusi berupa penataan dan pengaturan PKL (Shirvani, 1985; Rahayu & Musywaroh, 2013)

Karena itu, Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta memberlakukan kebijakan berupa pemindahan aktivitas PKL yang ada di sepanjang jalur pedestrian Malioboro ke sebuah bangunan baru yang disebut Teras 1 Malioboro. Kebijakan ini mengalami penolakan dari pedagang karena mereka berpendapat akan sulit beradaptasi untuk memulihkan ekonomi pasca Covid-19. Mereka juga beralasan bahwa kondisi lokasi yang masih baru memunculkan ketidakpastian dalam mendatangkan konsumen. Para pedagang meminta syarat relokasi hanya bisa dilakukan apabila lokasi yang baru mampu memenuhi kebutuhan mereka yaitu menyediakan fasilitas lengkap dan kapasitas yang memadai.

Dengan adanya relokasi PKL, pihak pemerintah menawarkan berbagai manfaat seperti memberikan legalisasi dan kepastian dalam berusaha, memberikan pembinaan dan sosialisasi, menyediakan fasilitas pendukung, bahkan melakukan berbagai promosi untuk meningkatkan *branding* dari PKL Malioboro. Di samping pro dan kontra yang terjadi di balik kebijakan relokasi PKL, terdapat urgensi untuk mengukur kesesuaian lokasi PKL dalam mengakomodasi aktivitas perdagangan, baik dari segi karakteristik lokasi maupun keterpenuhan fasilitas pendukung. Hal tersebut sangat penting untuk mendukung keberlanjutan aktivitas PKL.

METODE PENELITIAN

Lokus penelitian adalah Teras 1 Malioboro dan kawasan sekitarnya yang ditentukan menggunakan pendekatan teori image kawasan variabel *path*, yaitu dengan menganalisis alur pergerakan yang secara umum digunakan masyarakat seperti jalan, titian, dan gang-gang utama (Lynch, 1985; Heldiansyah & Apriliani, 2019). Gambar 1 merupakan peta lokus penelitian. Substansi yang dibahas pada penelitian ini adalah kesesuaian Teras 1 Malioboro sebagai lokasi relokasi PKL. Komponen yang digunakan untuk mengkaji kesesuaian didapatkan dari hasil sintesis teori dari berbagai ahli. Ruang lingkup penilaian terbatas pada substansi kondisi karakteristik lokasi PKL. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif yang menggunakan data dan analisis dalam bentuk angka serta bisa dihitung menggunakan prosedur statistik yang berlaku. Pendekatan penelitian yang digunakan bersifat deduktif yaitu dengan menerapkan cara berpikir yang bersifat umum ke hal-hal yang bersifat mengerucut untuk menarik kesimpulan secara khusus. Pendekatan ini diawali dengan menemukannya masalah PKL, melakukan eksplorasi teori terkait karakteristik lokasi PKL, yang kemudian digunakan sebagai pedoman untuk melihat kesesuaian lokasi relokasi PKL serta menjadi dasar dalam menjawab tujuan penelitian. Sumber data penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari observasi lapangan dan wawancara, sedangkan data sekunder diperoleh dari survei instansi dan studi literatur berupa kajian dokumen, jurnal penelitian, data instansi, dan sumber lainnya yang berasal dari internet. Data yang dipakai menggunakan tahun data ketika dilakukan penelitian, yakni tahun 2023 dan 2024.

Penelitian ini menggunakan teknik analisis skoring skala Guttman, yaitu skala yang digunakan untuk mendapatkan jawaban tegas dengan dua interval, yakni “ya-tidak”, “sesuai-tidak sesuai”, “setuju-tidak setuju”, dan sebagainya (Sugiyono, 2014). Jawaban untuk skor tertinggi adalah 1 (satu) sedangkan jawaban untuk skor terendah adalah 0 (nol).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Pedagang Kaki Lima dalam Sektor Informal Perkotaan

Pedagang kaki lima didefinisikan sebagai orang-orang yang menawarkan barang dan jasa untuk dijual ditempat yang merupakan ruang publik seperti trotoar atau taman (Mc Gee & Yeung, 1977). Menurut (Darman, 2015), PKL merupakan sekumpulan orang yang melakukan kegiatan usahanya menggunakan fasilitas umum. PKL sebagai salah satu sub sektor informal yang dominan dapat menjadi salah satu moda dalam transformasi perkotaan yang tidak terpisahkan dari sistem ekonomi perkotaan (Rahayu, 2020). Kegiatan perdagangan kecil yang bersifat urban dengan komoditas dari produk industri, menyerupai pedagang pasar namun tidak memiliki kelembagaan sosial disebut sebagai PKL yang menjadi bagian dari sektor informal (Rahayu, 2020).

Karakteristik Lokasi Pedagang Kaki Lima

Menurut (Widjajanti, 2018), lokasi PKL dipengaruhi oleh keberagaman aktivitas di sekitarnya. PKL cenderung menempati lokasi yang dekat dengan kumpulan konsumen dengan menyediakan dagangan sesuai kebutuhan pengunjung di ruang publik. Menurut (Hapsari, 2017), lokasi yang diinginkan PKL berada pada lalu lintas kawasan yang padat karena dapat memperbesar peluang pedagang mendapat konsumen lebih besar dan kondisi aksesibilitas yang baik. Menurut Witjaksono dalam (Hamdan dkk, 2017) lokasi PKL harus berada pada lokasi yang strategis, berdekatan dengan kegiatan utama, dan sirkulasi penduduk yang tinggi supaya menerima lebih banyak konsumen. Pemusatan aktivitas formal dapat menjadi daya tarik bagi konsumen dan menimbulkan akumulasi pengunjung sehingga lokasi PKL lebih baik berdekatan dengan sarana umum (Widjajanti, 2009). (Shirvani, 1985) juga

menyampaikan bahwa eksistensi kegiatan PKL sebagai aktivitas pendukung merupakan dampak dari aktivitas formal sehingga lokasinya berdekatan.

Faktor Pemilihan Lokasi Usaha Bagi Pedagang Kaki Lima

Menurut Tjiptono dalam (Hamdan dkk, 2017), pemilihan lokasi usaha perlu mempertimbangkan faktor kemudahan lokasi dijangkau sarana transportasi umum, visibilitas yang baik, tempat parkir yang nyaman, adanya tempat yang cukup luas untuk ekspansi, dan adanya peraturan pemerintah yang mengatur terkait lokasi PKL. Terdapat beberapa faktor dalam mempertimbangkan lokasi relokasi menurut (Demas & Dewanti, 2021) yaitu aksesibilitas yang baik, luas lahan cukup untuk ekspansi, terdapat lahan parkir, adanya utilitas berupa jaringan listrik, air bersih dan limbah, kondisi lingkungan yang bersih, visibilitas baik, fungsi jalan, adanya akses pejalan kaki, dan kesesuaian lokasi dengan kebijakan tata ruang. Berdasarkan penelitian (Nasta, 2017), PKL cenderung memilih lokasi yang ramai, mempertimbangkan faktor kedekatan dengan rumah tinggal, serta faktor biaya retribusi yang rendah sehingga menguntungkan bagi pedagang. Studi yang dilakukan (Imaniah & Haryatiningsih, 2016) menghasilkan 4 (empat) faktor pemilihan lokasi usaha bagi PKL yaitu, faktor lingkungan masyarakat, fasilitas, persaingan, dan kebijakan pemerintah.

Sarana Perdagangan

Berdasarkan Permendag No. 26 Tahun 2020, pembangunan sarana perdagangan membutuhkan fasilitas pendukung berupa drainase, kantor pengelola dan pos keamanan, toilet, tempat parkir, dan zonasi. Berdasarkan PP Nomor 29 Tahun 2021 menyebutkan bahwa revitalisasi fisik bangunan pasar harus dilakukan dengan mempertimbangkan fisik bangunan, zonasi barang, sarana kebersihan, kesehatan, keamanan, lingkungan, kemudahan akses transportasi, dan sarana teknologi informasi dan komunikasi. Sedangkan menurut Keputusan Badan Standarisasi Nasional Nomor 61/KEP/BSN/3/2021 mengenai Pasar Rakyat menyebutkan bahwa terdapat beberapa persyaratan teknis terkait pembangunan pasar, yaitu ketersediaan ruang dagang, aksesibilitas, zonasi, pos ukur, fasilitas umum, elemen bangunan, keselamatan bangunan, pencahayaan, sirkulasi udara, drainase, ketersediaan air bersih, pengelolaan air limbah, pengelolaan sampah, sarana teknologi informasi, dan digitalisasi.

Mengacu dari berbagai pendapat ahli di atas maka dihasilkan sintesis variabel penelitian yang dapat dilihat pada Tabel 1.

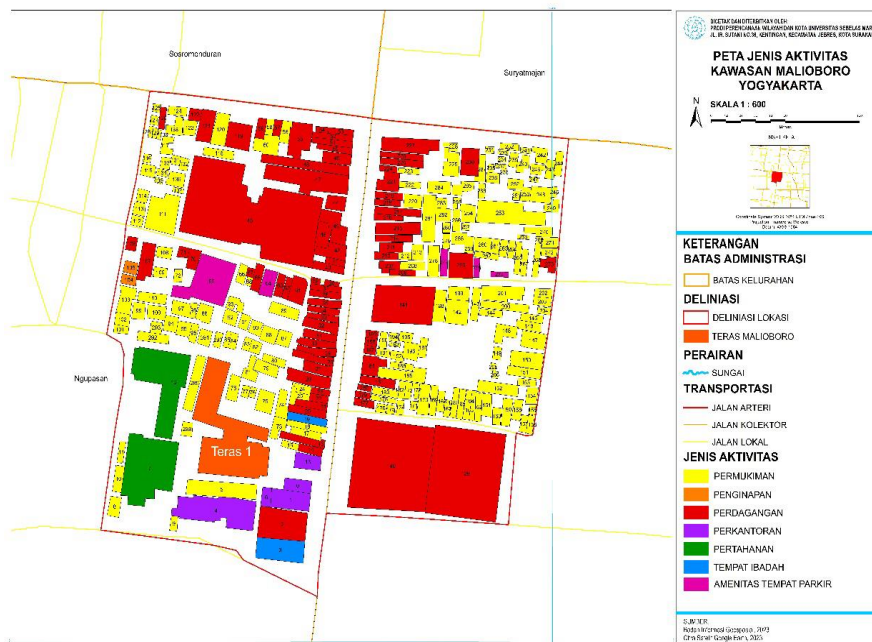
Tabel 1. Sintesis Variabel Penelitian

Variabel	Sub Variabel	Sumber
Keberadaan Aktivitas Utama	Kedekatan dengan Aktivitas Utama	Nasta (2017); Widjadjanti (2018); Hamdan dkk. (2017); Widjadjanti (2009); Shirvani (1985)
	Aksesibilitas Transportasi Umum	Hamdan dkk. (2017); Demas & Dewanti (2021); Hapsari (2017); SNI Pasar Rakyat; PP No. 29 Tahun 2021
Kestrategisan Lokasi	Jalur Pejalan Kaki	Demas & Dewanti (2021)
	Visibilitas	Hamdan dkk. (2017); Demas & Dewanti (2021)
	Fungsi Jalan	Demas & Dewanti (2021)
Ketersediaan Fasilitas Pendukung	Jaringan Listrik	Demas & Dewanti (2021); Hamdan dkk. (2017); Demas & Dewanti (2021); Permendag No. 26 Tahun 2020; PP Nomor 29 Tahun 2021; SNI Pasar Rakyat
	Jaringan Air Bersih	
	Tempat Sampah	
	Toilet Umum	
	Tempat Parkir	

Pembahasan

Kesesuaian Variabel Keberadaan Aktivitas Utama

Pada variabel keberadaan aktivitas utama terdapat sub-variabel kedekatan dengan aktivitas utama. Sub-variabel ini memiliki dua indikator, yakni (1) jenis-jenis aktivitas utama, dan (2) jarak lokasi PKL dengan aktivitas utama. Pada indikator jenis-jenis aktivitas utama telah memenuhi parameter yaitu lokasi Teras 1 Malioboro berada dekat dengan aktivitas formal antara lain aktivitas permukiman, perdagangan, perkantoran, pertahanan, dan peribadatan. Berikut merupakan persebaran jenis aktivitas yang dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Jenis-jens Aktivitas Utama di Dekat Teras 1 Malioboro

Pada indikator jarak lokasi dengan PKL juga telah memenuhi parameter yaitu jarak aktivitas utama dengan lokasi PKL ≤ 50 meter. Hal ini sesuai dengan teori (Rahayu, 2020) bahwa keberadaan aktivitas utama berpotensi memberikan kunjungan konsumen kepada pedagang kaki lima yang ada di dekatnya, pedagang cenderung mendekati aktivitas utama yang ada dengan jarak 25 – 50 meter. Berikut merupakan aktivitas utama yang berada dalam jangkauan ≤ 50 meter dari pintu masuk Teras 1 Malioboro yang dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Jarak Aktivitas Utama dengan Lokasi

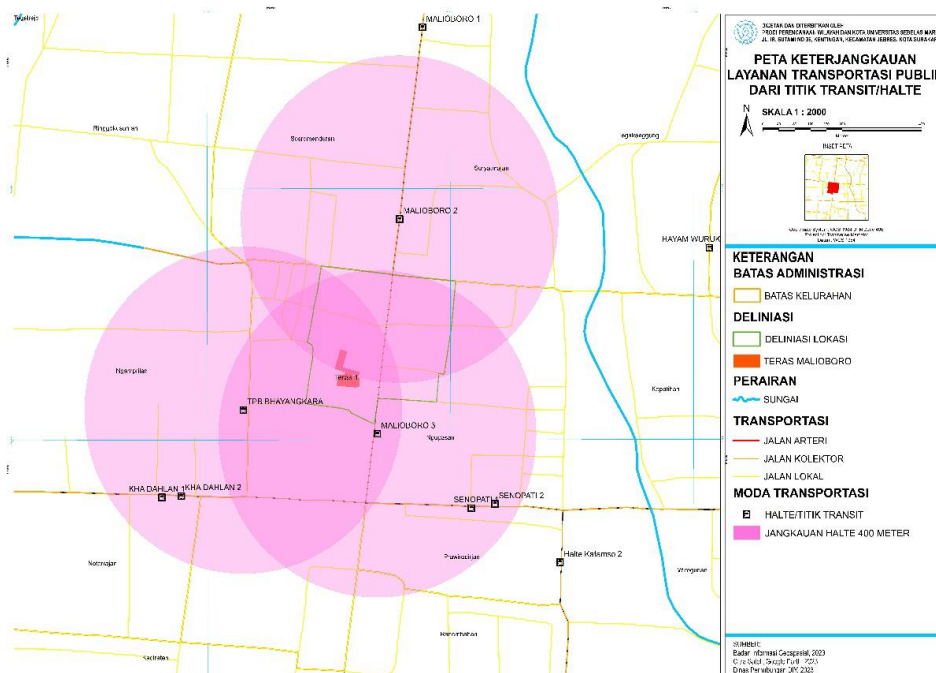
No Bangunan	Aktivitas	Nama	Tipe Aktivitas	Jarak dengan Lokasi
2	Perdagangan	Hamzah Batik	Toko Fashion	36 m
14	Perdagangan	Jogja-Karta Batik	Toko Fashion Toko	21 m
16	Perdagangan	Toko Mas Monita	Perhiasan/Accessories	27 m
139	Perdagangan	Pasar Beringharjo	Pasar	21 m
0,1,6,13	Perkantoran	Balai Layanan Bisnis UMKM	Kantor Pelayanan Publik	5 m

Kesesuaian Variabel Kestrategisan Lokasi PKL

Dalam menilai kestrategisan lokasi, terdapat 4 (empat) sub-variabel yang digunakan yaitu (1) aksesibilitas transportasi umum, (2) jalur pejalan kaki, (3) visibilitas, dan (4) fungsi jalan. Terdapat 2 (dua) indikator pada sub-variabel aksesibilitas transportasi umum, yaitu ketersediaan rute transportasi publik yang melewati lokasi dan keterjangkauan sarana

transportasi publik berupa halte. Kedua indikator tersebut telah memenuhi parameter yang diberikan.

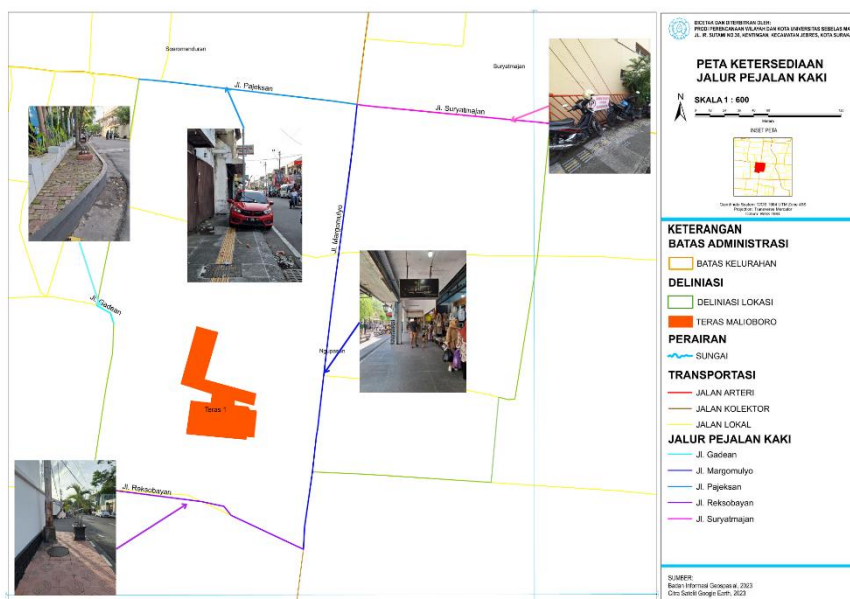
Terdapat 9 (sembilan) rute bus kota yang melewati lokasi Teras 1 Malioboro yang masing-masing beroperasi dari jam 05.30 – 21.30 WIB. Masing-masing bus memiliki estimasi tunggu 15-30 menit dengan tarif perjalanan Rp3.500 untuk pembayaran tunai dan Rp2.700 untuk pembayaran menggunakan e-wallet. Hal ini sesuai dengan teori (Sastrawan, 2015) bahwa faktor paling dominan yang mempengaruhi pemilihan lokasi usaha PKL adalah faktor aksesibilitas yang didefinisikan sebagai lokasi yang dilalui atau mudah dijangkau oleh transportasi umum. Menurut (Perdana dkk. 2020), lokasi dengan aksesibilitas tinggi sangat menguntungkan bagi pedagang karena memiliki kesempatan lebih besar untuk mendapatkan konsumen. Selain itu, lokasi Teras 1 Malioboro telah terjangkau dengan sarana transportasi publik berupa 3 (tiga) halte yaitu halte Malioboro 2 dengan jarak sejauh 400 meter, halte Malioboro 3 dengan jarak sejauh 120 meter, dan halte portabel Bhayangkara sejauh 333 meter dari akses pintu masuk utama. Hal ini relevan dengan teori (Daniels & Mulley, 2013) bahwa kriteria jarak tempuh terjauh bagi pejalan kaki untuk mengakses transportasi publik secara nyaman adalah 400 meter. Berikut Gambar 2 yang menunjukkan peta keterjangkauan sarana halte di sekitar Kawasan Teras 1 Malioboro.



Gambar 2. Keterjangkauan Sarana Transportasi Umum dari Titik Transit/Halte

Sub-variabel selanjutnya yaitu jalur pejalan kaki yang memiliki (5) lima indikator yakni (1) ketersediaan jalur pejalan kaki, (2) ketercukupan dimensi, (3) aspek kontinuitas, (4) ketersediaan *street furniture*, dan (5) ketersediaan fasilitas pendukung bagi difabel. Hasil analisis menunjukkan bahwa terdapat tiga indikator yang belum memenuhi parameter yaitu ketercukupan dimensi, aspek kontinuitas, dan fasilitas pendukung bagi difabel. Terdapat lima ruas jalur pejalan kaki yang terletak di Jalan Suryatmajan, Jalan Pajeksan, Jalan Malioboro, Jalan Reksobayan, dan Jalan Suryatmajan. Lebar jalur pejalan kaki belum memenuhi kriteria minimal 2 meter untuk klasifikasi jalan lokal, sesuai dengan teori (Frans dkk. 2016) dan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki yang menyatakan bahwa lebar trotoar sebaiknya 2 meter untuk jalan lokal dan minimal 3,5 meter untuk jalan kolektor. Selain itu, masih terdapat kondisi jalur pejalan kaki yang terhalang oleh parkir liar dan aktivitas PKL sehingga tidak sesuai dengan pernyataan (Alam dkk. 2019) bahwa jalur pejalan kaki dalam

suatu kawasan harus selalu terhubung atau memenuhi kontinuitas yang ditandai dengan tidak terputusnya material jalur pejalan kaki maupun oleh fungsi penggunaan lain yang tidak sesuai. Untuk ketersediaan *street furniture* sudah memenuhi parameter dengan adanya tiga fasilitas atau lebih sesuai dengan teori (Harris & Dines, 1988) bahwa kriteria *street furniture* adalah semua elemen yang ditempatkan secara kolektif pada suatu lanskap jalan untuk aspek kenyamanan, kesenangan, dan perlindungan pengguna jalan. *Street furniture* yang tersedia antara lain penerangan, tempat sampah, papan penunjuk jalan, rambu lalu lintas, bangku, dan vegetasi. Sedangkan untuk indikator fasilitas pendukung difabel juga belum memenuhi karena belum tersedianya *guiding block* pada setiap jalur pejalan kaki dan terputusnya *guiding block* akibat aktivitas parkir liar dan PKL di ruang pejalan kaki. Hal ini tidak sesuai dengan Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki Tahun 2018 bahwa fasilitas jalur pejalan kaki yang direncanakan harus dapat diakses oleh seluruh pengguna dengan berbagai keterbatasan fisik. Berikut merupakan persebaran jalur pejalan kaki yang ditunjukkan pada Gambar 3.

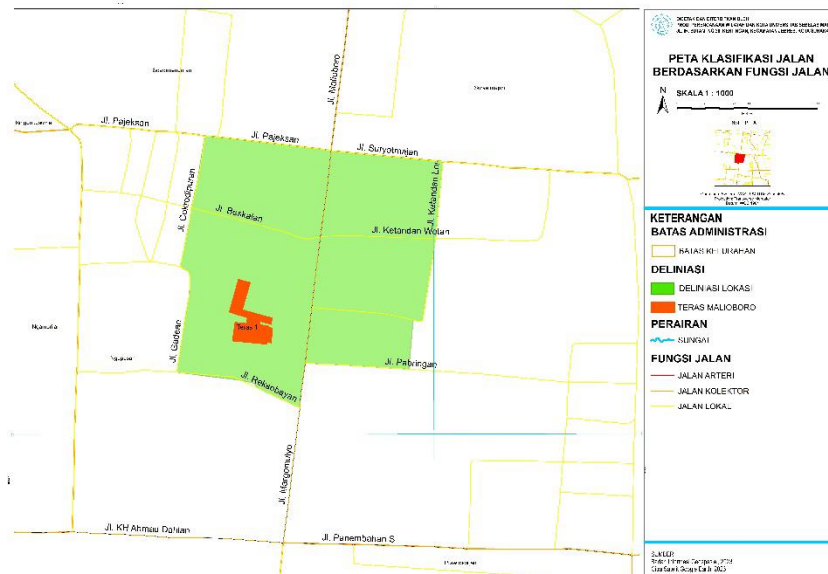


Gambar 3. Persebaran Jalur Pejalan Kaki

Pada sub-variabel visibilitas lokasi terdapat 1 (satu) indikator yaitu kemudahan lokasi untuk ditemukan dan diamati dari jarak pandang normal dan dari berbagai sudut pandang. Indikator ini telah memenuhi parameter karena keberadaan Teras 1 Malioboro di ruang terbuka sehingga lokasi mudah dilihat dan tidak terhalang oleh suatu apapun. Selain itu, Teras 1 Malioboro dilengkapi dengan *landmark* dan *signage* sehingga memudahkan pejalan kaki dalam menemukan lokasi. Kondisi ini mendukung Teras 1 Malioboro bahwa lokasi yang strategis dan memiliki visibilitas yang baik dapat meningkatkan peluang konsumen untuk mengunjungi lokasi PKL (Widjajanti, 2016).

Pada sub-variabel fungsi jalan terdapat 1 (satu) indikator yaitu fungsi jalan yang melewati lokasi dengan parameter lokasi dilalui oleh maksimal jalan kolektor sekunder. Jalan Margomulyo yang melewati lokasi Teras 1 Malioboro merupakan jalan kolektor sekunder dengan kecepatan rata-rata kendaraan adalah sedang. Selain itu, jalan di sekitar lokasi PKL juga termasuk dalam klasifikasi fungsi jalan lokal sekunder dengan kecepatan kendaraan rata-rata adalah rendah hingga sedang. Hal ini sesuai dengan ketentuan yang ada pada Peraturan Menteri PUPR Nomor 03/PRT/M/2014. Hal ini memungkinkan pengunjung untuk dapat mengakses lokasi PKL dengan aman dan tidak mengganggu aktivitas lalu lintas di sekitarnya. Selain itu, letak lokasi yang berada pada jalan kolektor sekunder dengan tingkat keramaian

tinggi menunjukkan posisi lokasi yang strategis dan memudahkan pengunjung dalam mengakses lokasi PKL. Berikut merupakan peta pada Gambar 4 yang menunjukkan klasifikasi fungsi jalan pada kawasan penelitian.



Gambar 4. Klasifikasi Fungsi Jalan

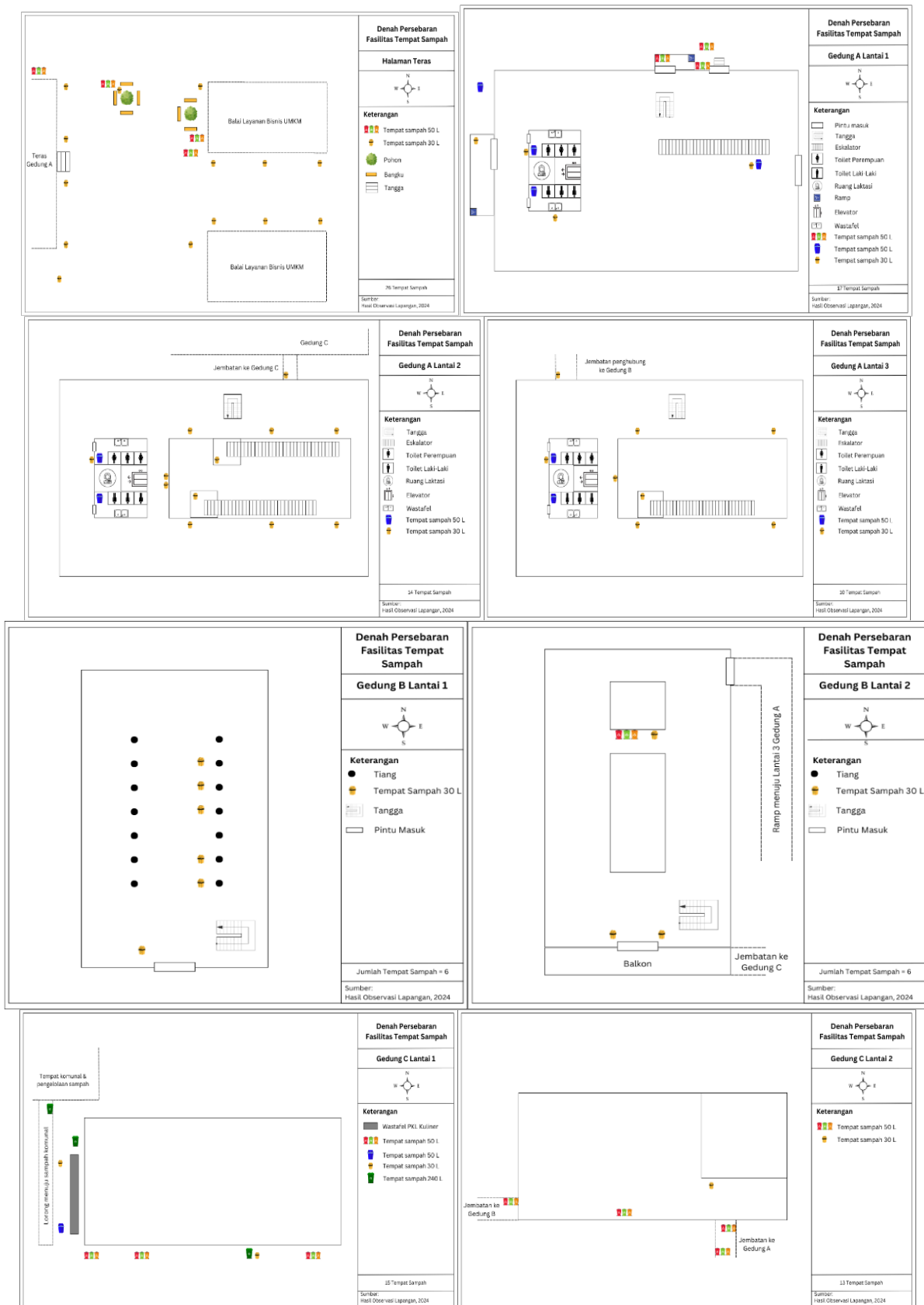
Kesesuaian Variabel Ketersediaan Fasilitas Pendukung

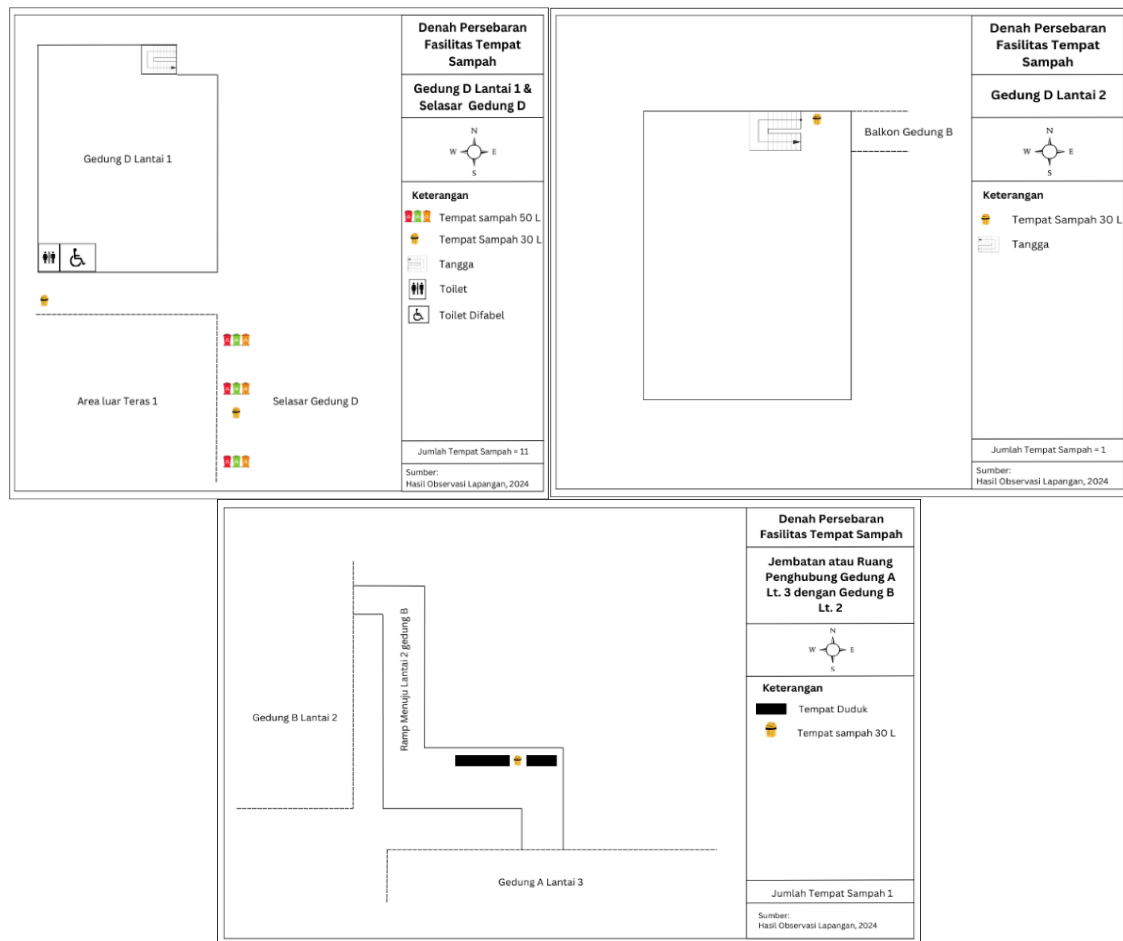
Dalam menilai ketersediaan fasilitas pendukung, terdapat 5 (lima) sub-variabel yang digunakan yaitu (1) jaringan listrik, (2) jaringan air bersih, (3) tempat sampah, (4) toilet umum, dan (5) tempat parkir. Terdapat 1 (satu) indikator pada sub-variabel jaringan listrik, yaitu ketersediaan fasilitas jaringan listrik di lokasi PKL. Indikator tersebut telah memenuhi parameter yang diberikan karena telah tersedia layanan listrik dengan daya listrik yang digunakan adalah sekitar 200 kVA dengan rata-rata konsumsi listrik per bulannya adalah sebesar 33.260 kWh. Kondisi jaringan listrik Teras 1 Malioboro dapat dengan lancar melayani kebutuhan pedagang karena tidak pernah terjadi pemadaman listrik akibat kurangnya kapasitas daya listrik. Fasilitas jaringan listrik pada Teras 1 Malioboro digunakan untuk penerangan lapak/*tenant*, penggunaan barang elektronik seperti mesin penanak nasi dan *blender*, kipas angin, serta untuk menggenerasi eskalator dan *elevator*.

Pada sub-variabel jaringan air bersih terdapat 2 (dua) indikator yaitu (1) ketersediaan fasilitas jaringan air bersih dan (2) kecukupan jaringan air bersih untuk memenuhi aktivitas PKL. Kondisi Teras 1 Malioboro telah memenuhi kesesuaian indikator tersebut. Teras 1 Malioboro telah terlayani dengan jaringan air bersih dari PDAM Tirtamarta Yogyakarta. Sumber air bersih berasal dari jaringan pipa dari Instalasi Pengolahan Air Gemawang dengan air baku dari sumur dalam. Rata-rata debit air bersih yang digunakan setiap bulannya berkisar 1200 m³ atau 40 m³ per harinya. Berdasarkan kriteria perencanaan Ditjen Cipta Karya Dinas PU, standar minimal ketersediaan jumlah air per harinya yaitu 12 m³ per hari. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa kapasitas jaringan air bersih pada Teras 1 mampu memenuhi kebutuhan aktivitas PKL.

Pada sub-variabel tempat sampah terdapat 2 (dua) indikator yang digunakan yaitu (1) ketersediaan tempat sampah dan (2) kapasitas pembuangan tempat sampah. Kedua indikator tersebut telah memenuhi parameter. Total tempat sampah yang tersedia di kawasan Teras 1 Malioboro berjumlah 140 tempat sampah dengan total kapasitas 10.290 L. Tersedia tempat sampah yang telah mengategorikan jenis sampah berdasarkan bahannya. Terdapat juga ruang komunal sampah dengan ketersediaan 20 tempat sampah berkapasitas 240 L atau setara dengan bak penampungan sampah dengan kapasitas 4.800 L. Ruang ini digunakan oleh

pedagang dan *cleaning service* untuk melakukan pemilahan sampah sebelum kemudian dilakukan proses pengolahan lanjut. Berikut Gambar 5 menunjukkan denah persebaran tempat sampah pada Teras 1 Malioboro.





Gambar 5. Persebaran Fasilitas Tempat Sampah

Pada sub-variabel toilet umum terdapat 2 (dua) indikator yang digunakan yaitu (1) ketersediaan fasilitas toilet umum dan (2) kecukupan kebutuhan toilet umum. Pada indikator ketersediaan sudah memenuhi ketentuan parameter yaitu adanya pemisahan *gender* pada toilet pria dan toilet wanita dilengkapi dengan tanda/symbol sesuai dengan pedoman SNI Pasar Rakyat Tahun 2015. Sedangkan untuk indikator keterpenuhan belum memenuhi ketentuan parameter berdasarkan SNI Pasar Rakyat Tahun 2015 yaitu untuk kawasan pasar Tipe I atau dengan jumlah pedagang terdaftar lebih dari 750 orang, maka penyediaan toilet umum harus berada di 4 (empat) lokasi yang berbeda. Dalam setiap lokasi tersebut harus tersedia sejumlah masing-masing 4 (empat) toilet pria dan 4 (empat) toilet wanita. Berdasarkan hasil analisis, persebaran toilet pada Teras 1 Malioboro ada pada 5 (lima) lokasi yaitu di gedung A lantai 1, Gedung A lantai 2, Gedung A lantai 3, Gedung mushola, dan Gedung D lantai 1. Jumlah toilet yang ada pada masing-masing lantai di Gedung A adalah 3 (tiga) toilet pria dan 3 (tiga) toilet wanita. Sedangkan pada gedung mushola masing-masing 1 (satu) toilet pria dan wanita, dan pada Gedung D lantai 1 terdapat toilet umum dan toilet difabel. Kondisi tersebut belum memenuhi ketentuan parameter sehingga dapat menjadi evaluasi bagi pihak pengelola untuk mengupayakan penambahan fasilitas toilet umum.

Pada sub-variabel tempat parkir terdapat 2 (dua) indikator yang digunakan yaitu (1) ketersediaan tempat parkir dan (2) daya tampung yang mampu mengakomodasi kendaraan pengunjung. Pada indikator ketersediaan sudah memenuhi ketentuan parameter ditunjukkan dengan ketersediaan 3 (tiga) jenis tempat parkir, yaitu tempat khusus parkir Malioboro di kawasan selatan Pasar Beringharjo dan tempat parkir Beskalan yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, kantong parkir yang dikelola oleh masyarakat, dan parkir on street. Total luas lantai parkir yang terdata di dalam kawasan penelitian adalah 8.286 m²

dengan total panjang parkir on street adalah 894 meter. Setelah dilakukan perhitungan, didapatkan total kapasitas atau daya tampung parkir yang ada di dalam kawasan penelitian, yaitu 1.237 mobil dan 2.707 motor atau sekitar 3.944 SRP. Berdasarkan Keputusan Dirjen No. 272/HK.105/96 menyatakan bahwa kebutuhan ruang parkir pada pusat kegiatan pasar seluas 7.500 m² adalah 240 SRP atau setara dengan 240 kapasitas mobil. Ruang lahan parkir yang disediakan untuk setiap kategori kendaraan juga telah tercantum dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 272 tahun 1996. Pembagian ruang parkir untuk mobil penumpang memiliki SRP sebesar 2,3 m x 5 m sedangkan ruang parkir untuk sepeda motor memiliki SRP seluas 0,75 m x 2 m. Berdasarkan ketentuan tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa luas kantong parkir minimal yang harus tersedia untuk mengakomodasi kendaraan parkir di Teras Malioboro adalah minimal seluas 2.760 m². Oleh karena itu, indikator daya tampung juga telah memenuhi ketentuan parameter.

Kesesuaian Teras 1 Malioboro Sebagai Lokasi Relokasi PKL Malioboro

Berdasarkan analisis deskriptif yang telah dilakukan, kemudian dilakukan analisis skoring karakteristik, analisis skoring variabel, dan analisis kesesuaian untuk mendapatkan nilai dan tingkat kesesuaian Teras 1 Malioboro sebagai lokasi relokasi PKL. Berikut merupakan hasil analisis skoring yang dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Hasil Analisis Skoring Kesesuaian Teras 1 Malioboro Sebagai Lokasi Relokasi PKL

Sub Variabel	Hasil Skor	Variabel	Hasil Skor	Nilai Kesesuaian
Kedekatan dengan aktivitas utama	1	Keberadaan aktivitas utama	1	0,917
Aksesibilitas transportasi umum	1	Kestrategisan lokasi	0,85	
Jalur pejalan kaki	0,4			
Visibilitas	1			
Fungsi jalan	1			
Jaringan Listrik	1			
Jaringan Air Bersih	1	Ketersediaan fasilitas pendukung	0,9	
Tempat Sampah	1			
Toilet Umum	0,5			
Tempat Parkir	1			

Nilai kesesuaian 0,917 berada pada rentang 0,66 – 1 yang termasuk dalam kategori kesesuaian “sesuai”. Hasil akhir menunjukkan bahwa Teras 1 Malioboro termasuk dalam kategori sesuai sebagai lokasi relokasi pedagang kaki lima di Malioboro, Yogyakarta.

KESIMPULAN

Berdasarkan identifikasi karakteristik lokasi dan analisis skoring, didapatkan bahwa masih terdapat komponen kesesuaian lokasi PKL yang belum sepenuhnya memenuhi kriteria parameter yaitu komponen jalur pejalan kaki dan komponen fasilitas toilet umum. Sedangkan untuk komponen variabel lainnya mendapatkan nilai skor 1 sehingga telah memenuhi kriteria parameter. Nilai kesesuaian Teras 1 Malioboro adalah 0,917 berada pada kategori “sesuai” sebagai lokasi relokasi PKL Malioboro.

Dari hasil penelitian, terdapat beberapa rekomendasi yang diberikan oleh peneliti. Keberadaan Balai Layanan Bisnis dan UMKM DIY sebagai pengelola PKL telah melakukan berbagai upaya untuk memaksimalkan aktivitas PKL. Pihak pengelola dapat melakukan survei pengunjung yang bertujuan untuk mengetahui pola dan karakteristik pengunjung. Hasil survei dapat digunakan sebagai pertimbangan dalam menyusun strategi untuk meningkatkan

pemasaran. Pengelola diharapkan untuk terus melakukan upaya pemeliharaan, perbaikan, peningkatan kualitas, dan penambahan fasilitas dalam mendukung aktivitas PKL.

Selain itu, pihak pemerintah kota juga perlu melakukan upaya peningkatan kualitas fisik lingkungan kawasan Teras 1 Malioboro sehingga dapat mendorong pengembangan produktivitas Teras 1 Malioboro sebagai salah satu tempat pertumbuhan ekonomi di Yogyakarta. Selain itu, penelitian ini terbatas pada substansi karakteristik lokasi secara fisik sehingga diharapkan penelitian selanjutnya dapat mengembangkannya dengan melihat kesesuaian lokasi berdasarkan persepsi pedagang maupun persepsi pengunjung.

DAFTAR PUSTAKA

- Antlov, H. (2003). Village Government and Rural Development in Indonesia: The new democratic framework, *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 39(2), 193-214.
- Alam, I. N., Yudono, A., & Ihsan, I. (2019). Pengembangan Jalur Pejalan Kaki Kawasan Central Business District (CBD) Kota Makassar. *Jurnal Wilayah dan Kota Maritim*, 7, 104–111. Diakses dari: <https://cot.unhas.ac.id/journals/index.php/jwkm/article/view/134>
- Cohen, B. (2006). Urbanization in Developing Countries: Current trends, future projections, and key challenges for sustainability, *Technology in Society*, 28, 63-80.
- Daniels, R. & Mulley, C. (2013). Explaining Walking Distance to Public Transport: The Dominance of public Transport Supply. *Journal of Transport and Land Use*, 6 (2), 5, DOI: <http://dx.doi.org/10.5198/jtlu.v6i2.308>.
- Demas, K. L., & Dewanti, A. N. (2021). Analisis Faktor-Faktor yang Berpengaruh Dalam Pemilihan Lokasi Relokasi Pedagang Kaki Lima di Kawasan Pasar Pagi, Kota Samarinda. *Ruang*, 96-104.
- Ghassani, D. P., Setioko, B., & Hardiman, G. (2015). Pengaruh Keberagaman Activity Support Terhadap Terbentuknya Citra Kawasan di Jalan Pandanaran Kota Semarang. *NALARs Jurnal Arsitektur Vol 14, Nomor 1 Tahun 2015*.
- Hamdan, A., Witjaksono, A., & Setiyawan, A. (2017). Penentuan Lokasi Relokasi Pedagang Kaki Lima Menurut Preferensi PKL dengan Komparasi Lokasi di Kawasan Alun-Alun Kota Batu. *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional Malang*. <http://eprints.itn.ac.id/635/1/Jurnal.pdf>
- Handayani, S. (2009). Memahami Pelaku Sektor Informal Perkotaan: Penataan Pedagang Kaki Lima Tanpa Kekerasan. *Jurnal Analisis Sosial Vol 14 No. 1*, 33-53.
- Hapsari, K. C. (2017). Pedagang Bermotor : Karakteristik Baru Pedagang Kaki Lima Di Kawasan Pendidikan. *Riptek*, II(1), 57–66. http://eprints.undip.ac.id/63311/1/5.Pedagang_Bermotor_PKL.pdf
- Heldiansyah, J. C. & Apriliani, I. D. (2019). Elemen Pembentuk Ruang Arsitektural di Lahan Basah Banjarmasin. *Prosiding Seminar Nasional Lingkungan Lahan Basah Volume 4 Nomor 3 Halaman 487-496*.
- Harris, C.W dan N.T Dines. (1988). *Time Saver Standards for Landscape Architecture*. New York : McGraw-Hill Book Co
- Lynch, K. (1987). *A Theory of Good City Form*. Cambridge Massachusetts: The MIT Press.
- Mc Gee, T. G., & Yeung, Y. (1977). *Hawkers in Southeast Asian Cities: Planning for The Bazaar Economy*. Ottawa: International Development Research Centre.
- Imaniah, Y. N., & Haryatiningsih, R. N. (2016). Analisis Faktor-Faktor Menentukan Pemilihan Lokasi Pedagang Kaki Lima (Pkl) di Kota Bandung (Studi Kasus Kecamatan Regol Kota Bandung). *Ilmu Ekonomi*, 4(2), 135–141.
- Nasta, M. M. (2017). *Analisis Faktor Pemilihan Lokasi Usaha Pedagang Kaki Lima (Studi Kasus: Pantai Losari)*. Makassar: digilib.unhas.ac.id.

- Perdana, E., Rahayu, P., & Hardiana, A. 2020. Karakteristik Pedagang Kaki Lima dan Preferensinya Terhadap Lokasi Kawasan Solo Techno Park. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Perencanaan Partisipatif*, Volume 15, Nomor 2 (2020).
- Rahayu, M. J. (2020). *Stabilisasi Pedagang Kaki Lima Di Ruang Publik Kota Surakarta: Strategi Informalitas Perkotaan Yang Berkeadilan*. Yayasan Kita Menulis.
- Rahayu, M. J., & Musyawaroh, M. (2013). Stabilisasi Sebagai Bentuk Penataan Pkl Makanan Siap Saji Di Kota Surakarta. *Jurnal Tataloka*, 15(1), 39. <https://doi.org/10.14710/tataloka.15.1.39-52>
- Sastrawan, I. W. (2015). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Lokasi Usaha Pedagang Kaki Lima di Pantai Penimbangan Kecamatan Buleleng, Kabupaten Buleleng. *Jurnal Jurusan Pendidikan Ekonomi Undiksha*, Vol: 5, No: 1, Tahun: 2015.
- Sulistyo Rini, H. (2013). Dilema Keberadaan Sektor Informal. *KOMUNITAS: International Journal of Indonesian Society and Culture*, 4(2), 200–209. <https://doi.org/10.15294/komunitas.v4i2.2415>
- Swasto, D. (2004). Management of City Publik Space: Empirical Study of Cities in Indonesia and Other Countries. In *Urban Design International Seminar: Managing Conflicts in Public Spaces Through Urban Design*.
- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Soetomo, S. (2009). *Urbanisasi dan Morfologi Proses Perkembangan Peradaban & Wadah Ruang Fisiknya: Menuju Ruang Kehidupan yang Manusiawi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Whyte, W. (1988). *City Rediscovering The Center*. New York: Anchor Books Doubleday.
- Widjajanti, R. (2009). Karakteristik Aktivitas Pedagang Kaki Lima Pada Kawasan Komersial di Pusat Kota, Studi Kasus: Simpang Lima, Semarang. *Jurnal Teknik*, 30(3), 162–170.
- Widjajanti, R. (2016). The Space Utilization by Street Vendors Based on the Location Characteristics in the Education Area of Tembalang, Semarang. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 227 (November 2015), 186–193. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2016.06.061>
- Widjajanti, R. (2018). *Karakteristik Aktivitas Pedagang Kaki Lima di Ruang Publik Kota pada Activity Characteristics of Street Vendors in Urban Public Spaces at*. 4(2), 185–194.
- Keputusan Badan Standarisasi Nasional Nomor 61/KEP/BSN/3/2021 Tentang Pasar Rakyat
Keputusan Dirjen No. 272/HK.105/96
Kriteria Perencanaan Ditjen Cipta Karya Dinas Pekerjaan Umum
Peraturan Menteri PUPR Nomor 03/PRT/M/2014
Permendag No. 26 Tahun 2020
PP Nomor 29 Tahun 2021