

# STRATEGI PENATAAN KAWASAN MALIOBORO MENJADI KAWASAN PEDESTRIAN

Fitria Budiarti<sup>1</sup>, Khairul Iskhak Mahadi<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Jurusan Teknik Planologi, Universitas Esa Unggul  
Jln. Arjuna Utara Tol Tomang Kebun Jeruk, Jakarta 11510  
fbudiarti06@gmail.com

## Abstrak

*Berjalan kaki merupakan hal yang pasti dilakukan oleh setiap manusia, hal ini didukung dengan pedestrian yang memadai dan mendukung kegiatan warganya dalam berjalan kaki. Berangkat dari hal ini, banyak bermunculan pusat perbelanjaan dengan konsep pedestrian area. Di banyak kota besar di Indonesia, hal seperti ini juga terjadi. Salah satunya di Kawasan Malioboro. Sejak zaman dahulu, kawasan ini memang sudah terkenal sebagai pusat perbelanjaan yang tersusun secara linear dan memiliki jalur pedestrian yang mendukung kegiatan warganya dalam melakukan interaksi jual beli. Saat ini, Kawasan Malioboro telah berubah menjadi kawasan yang semakin padat dan tidak teratur. Banyak pedagang kaki lima, serta parkir kendaraan bermotor yang menyerobot jalur pedestrian. Metode Penelitian yang digunakan dalam studi ini menggunakan metode kualitatif deskriptif yakni melakukan observasi langsung ke lokasi Kawasan Malioboro untuk mengetahui, memahami serta mengidentifikasi secara langsung kondisi aktual yang terjadi di kawasan studi. Dengan metode analisis data menggunakan analisis SWOT yang menganalisis kekuatan (Strengths), kelemahan (Weakness), kesempatan (Opportunities), dan ancaman (Treatment) dari Kawasan Malioboro. Hasil dari studi ini adalah ditemukannya beberapa faktor yang menghambat Kawasan Malioboro menjadi kawasan pedestrian. Dengan teridentifikasinya faktor-faktor tersebut, maka disusun strategi yang berdasarkan pada analisis SWOT yang telah dilakukan untuk menjadikan kawasan tersebut menjadi sebuah kawasan pedestrian.*

**Kata Kunci :** *Pedestrian, Kawasan Malioboro, Strategi*

## Pendahuluan

Kota Yogyakarta merupakan ibukota Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), di kota ini banyak terdapat *landmark* dari Kota Yogyakarta. Kebudayaan yang kenatal dan khas menjadi salah satu daya tarik dari kota ini. Seiring dengan perkembangan zaman, Kota Yogyakarta terus berkembang dan salah satu kegiatan utama dari kota ini adalah pariwisata yang berlandaskan kebudayaan. Salah satu kegiatan pariwisata andalah dari kota ini adalah wisata kota yang berpusat di sepanjang Jalan Malioboro. Kawasan Malioboro merupakan tujuan utama wisata di kota ini karena merupakan *landmark* dari Kota Yogyakarta dan tidak pernah sepi dari wisatawan.

Sejak zaman kolonial Belanda, Kawasan Malioboro memang telah menjadi pusat perdagangan. Lokasinya yang strategis dan memanjang membentuk garis linier membuat

Jalan Malioboro dijadikan lokasi berdagang. Dalam perkembangannya, Kawasan Malioboro selalu dibanjiri oleh wisatawan domestik maupun wisatawan asing. Tingginya minat wisatawan yang ingin berkunjung ke Malioboro terutama pada saat akhir pekan dan musim liburan dapat terlihat dari kepadatan lalu lintas yang selalu terjadi di kawasan Jalan Malioboro, pasalnya tidak sedikit wisatawan yang datang menggunakan kendaraan pribadi. Kendaraan wisatawan selalu memadati kawasan ini sehingga menimbulkan kemacetan lalu lintas.

Banyaknya wisatawan yang berkunjung ke Malioboro terutama pada musim liburan memang menimbulkan kemacetan sebab tak sedikit dari wisatawan tersebut membawa kendaraan pribadi. Selain kemacetan, masalah lain muncul yaitu soal parkir untuk kendaraan bermotor. Tingginya intensitas dan volume lalu lintas membuat kebutuhan akan ruang parkir bagi

wisatawan meningkat. Namun hal ini tidak diimbangi dengan ketersediaan lahan parkir di Kawasan Malioboro. Kendaraan yang datang berkunjung terus meningkat sementara lahan parkir yang tersedia tidak bertambah, akibatnya banyak bahu jalan dan trotoar digunakan sebagai lahan parkir. Para pejalan kaki pun harus berbagi tempat dengan kendaraan yang parkir khususnya kendaraan roda dua.

Hal ini berdampak pada ketidaknyamanan para wisatawan yang berjalan kaki, ruang gerak mereka menjadi terbatas jika berpapasan dengan pejalan kaki lainnya karena ruang trotoar yang seharusnya leluasa untuk berjalan menjadi kecil akibat menjadi lahan parkir. Pemerintah kota setempat memang sudah menyediakan kantong-kantong parkir di sekitar Kawasan Malioboro, namun ketersediaannya belum dapat menampung jumlah kendaraan wisatawan yang datang berkunjung.

Parkir dan kemacetan membuat Malioboro menjadi kawasan yang semakin padat dan tidak teratur. Selain parkir dan kemacetan, masalah lain kembali muncul di kawasan ini yakni pedagang kaki lima (PKL) yang semakin membuat kawasan ini padat dan tidak teratur. Pedagang kaki lima (PKL) memang merupakan salah satu bagian dari Malioboro yang tidak dapat dipisahkan dari kawasan ini. PKL juga merupakan ciri khas serta ruh bagi Malioboro. Namun keberadaan para PKL saat ini membuat Kawasan Malioboro semakin sesak. Bahkan tidak ada satu celah pun yang luput dari lapak para PKL tersebut. Saat Malioboro sedang ramai oleh wisatawan, keberadaan lapak PKL ini cenderung mempersulit ruang gerak bagi wisatawan. Jumlah PKL yang ada hampir sama banyaknya dengan jumlah wisatawan Malioboro. Keberadaan PKL yang jumlahnya semakin banyak ini selain membuat Malioboro semakin tidak teratur juga menimbulkan citra kota yang kurang baik dan tidak tertata dengan rapi.

Pemerintah Kota Yogyakarta sendiri sebenarnya telah mengeluarkan sebuah kebijakan untuk mengatur kawasan sepanjang Jalan Malioboro ini agar kawasan tersebut tidak semakin padat dan tidak teratur. Hal ini telah tertuang dalam Peraturan Daerah Kota Yogyakarta No. 2 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Yogyakarta, dimana pada pasal 80 mengatur peruntukan Kawasan Malioboro sebagai kawasan pedestrian. Namun hal ini masih dalam kajian berbagai pihak yang berkepentingan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor atau kendala yang menghambat terealisasinya Kawasan Malioboro sebagai kawasan pedestrian dengan melakukan analisis SWOT, serta Merumuskan strategi untuk mewujudkan Kawasan Malioboro sebagai kawasan pedestrian.

Ruang lingkup wilayah dalam studi ini adalah Kawasan Malioboro. Sedangkan ruang lingkup materi dari studi ini adalah pentingnya Kawasan Malioboro dijadikan sebagai kawasan pedestrian, kemudian dilanjutkan dengan mengidentifikasi faktor-faktor dan kendala-kendala yang menyebabkan belum teralisasinya Kawasan Malioboro sebagai kawasan pedestrian.

Pedestrian berasal dari bahasa Yunani, dimana berasal dari kata *pedos* yang berarti kaki, sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang yang berjalan kaki, sedangkan jalan merupakan media diatas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Menurut Iswanto Danoe (2006), pedestrian berarti "*person walking in the street*", yang berarti orang yang berjalan di jalan. Namun jalur pedestrian dalam konteks perkotaan biasanya dimaksudkan sebagai ruang khusus untuk pejalan kaki yang berfungsi sebagai sarana pencapaian yang dapat melindungi pejalan kaki dari bahaya yang datang dari kendaraan bermotor.

Akhir-akhir ini berkembang *pedestrian mall* di kota-kota besar di Indonesia. Pengertian mall secara tradisional adalah area yang berbentuk memanjang yang terbentuk oleh deretan pepohonan dan digunakan masyarakat umum untuk berjalan kaki. Namun saat ini mall merupakan bentuk jalan atau plaza di kawasan pusat bisnis yang melihat pada pedestrian area sebagai tempat transit. Harvey Rubentsin (1992) membagi *pedestrian mall* menjadi tiga tipe, yaitu:

**Tabel 1**  
**Tipe Pedestrian Mall**

No	Jenis	Karakteristik
1	<i>Full Mall</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jalan tertutup untuk semua jenis kendaraan bermotor (kecuali kendaraan darurat dan <i>service</i>).</li> <li>Pejalan kaki aman terhadap lalu lintas kendaraan.</li> <li>Dilengkapi dengan elemen estetis, seperti : penerangan, tempat duduk, lansekap, dan</li> </ul>

No	Jenis	Karakteristik
		lainnya. <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Window shopping</i> (etalase toko) dan penampilan bangunan dibuat menarik.</li> <li>• Dapat diterapkan untuk kota-kota besar, sedang dan menengah.</li> </ul>
2	<i>Transit Mall</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kendaraan pribadi dialihkan ke jalan lain, hanya kendaraan umum yang dapat melintas.</li> <li>• <i>On street parking</i> dibatasi, dan disediakan halte pada tempat tertentu.</li> <li>• Terkadang juga dilengkapi dengan jalur penghubung untuk menghindari konflik dengan kendaraan. Dapat berupa <i>subway</i> atau <i>skyway</i>.</li> <li>• Dilingkupi dengan elemen estetis.</li> </ul>
3	<i>Semi Mall</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kendaraan dan kapasitas parkir dibatasi</li> <li>• Dilengkapi dengan taman-taman, bangku-bangku, lampu penerangan dan elemen menarik lainnya dengan maksud untuk meningkatkan kualitas</li> </ul>

Ketentuan pedestrian menurut Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki pada Jalan Umum Dirjen Bina Marga Tahun 1999 adalah :

- Pada hakekatnya pejalan kaki untuk mencapai tujuannya ingin menggunakan lintasan sedekat mungkin, dengan nyaman, lancar dan aman dari gangguan.
- Adanya kontinuitas jalur pejalan kaki, yang menghubungkan antara tempat asal ke tempat tujuan, dan begitu juga sebaliknya.
- Jalur pejalan kaki harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitasnya seperti: rambu-rambu, penerangan, marka, dan perlengkapan jalan lainnya, sehingga pejalan kaki lebih mendapat kepastian dalam berjalan, terutama bagi pejalan kaki penyandang cacat.
- Fasilitas pejalan kaki diartikan dengan fungsi jalan.

- Jalur pejalan kaki harus diperkeras dan dibuat sedemikian rupa sehingga apabila hujan permukaannya tidak licin, tidak terjadi genangan air, serta disarankan untuk dilengkapi dengan peneduh.
- Untuk menjaga keselamatan dan keleluasaan pejalan kaki, sebaiknya dipisahkan secara fisik dari jalur lalu lintas kendaraan.
- Pertemuan antara jenis jalur pejalan kaki yang menjadi satu kesatuan harus dibuat sedemikian rupa sehingga memeberikan keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki.

Sebuah studi oleh *National Bicycle and Walking Study* yang digerakan oleh *USA Departement of Transportation* pada tahun 1992, menyatakan bahwa fasilitas pejalan kaki dapat mendorong masyarakat untuk berjalan kaki serta meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki disamping rute-rute tertentu. Fasilitas-fasilitas tersebut harus didesain dengan baik, dan harus bisa dipertahankan secara efektif, serta memiliki elemen-elemen seperti di bawah ini :

- Bahu jalan yang diperluas untuk meningkatkan keamanan bagi pejalan kaki
- Trotoar, jalan kecil/*paths*, jalur pejalan kaki yang lebar, harus bebas dari kerusakan dan dipisahkan dari jalur lalu lintas.
- Pemisah penyebrangan yang lebih tinggi, dapat menciptakan perilaku illegal penyebrangan jalan oleh pejalan kaki jika tidak direncanakan, didesain, dan ditempatkan dengan baik.
- Pedestrian harus terencana dengan baik, dengan memperlihatkan perkembangan komersil, sirkulasi lalu lintas, dan daya pandang.
- Desain dan operasi yang baik bagi lalu lintas dan tanda-tanda pejalan kaki, termasuk tombol-tombol bagi pejalan kaki, bila diperlukan.
- Pemisah yang secara fisik memisahkan pejalan kaki dari kendaraan-kendaraan bermotor pada lokasi tertentu.
- Jalur pedestrian yang kontinu/menyambung dan tidak terputus sehingga berkesinambungan dengan jalan dan memudahkan akses pengguna kursi roda.

### Metode Penelitian

Metodologi penelitian yang digunakan dalam studi ini adalah metode penelitian deskriptif kualitatif. Melalui penelitian kualitatif ini penulis dapat mengenali subjek dan merasakan apa yang

mereka alami dalam kehidupan sehari-hari sehingga menghasilkan data deskriptif yang terperinci dari suatu fenomena yang diteliti (Robert C. Bogdan dan Stevcen, J. Taylor, 1992). Kemudian penulis akan mendeskripsikan gejala, peristiwa serta kejadian-kejadian yang timbul di Kawasan Malioboro. Penulis melakukan survey dan observasi ke lokasi Kawasan Malioboro untuk mengetahui, memahami serta mengidentifikasi secara langsung kondisi aktual yang terjadi di kawasan studi. Dengan survey dan observasi langsung ke lapangan ini juga penulis dapat mengetahui kondisi eksisting lapangan serta tanggapan masyarakat dan wisatawan mengenai rencana pedestrianisasi.

Pengumpulan data ditujukan untuk melihat keadaan yang aktual dan membantu analisis dalam studi penelitian. Data dan informasi yang dikumpulkan terdiri dari data primer dan data sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan dengan melakukan dengan cara :

- Survey lapangan yang dilakukan adalah penyebaran kuesioner. Penulis membuat kuisisioner yang dibagi menjadi dua yaitu untuk pengunjung dan pedagang Kawasan Malioboro. Pada pertanyaan kuisisioner tersebut mewakili aspek pada analisis SWOT, sehingga memudahkan penulis untuk melakukan analisis.
- Wawancara, dalam wawancara ini penulis melakukan wawancara kepada dinas terkait yang mengurus Kawasan Malioboro yaitu Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kawasan Malioboro. Hal ini dimaksudkan agar memperoleh informasi lebih detail mengenai kawasan dan rencana apa saja yang tengah diupayakan oleh dinas terkait tersebut.
- Observasi lapangan ditujukan untuk lebih memahami kondisi terkini dari kawasan studi serta untuk mengumpulkan data mengenai kondisi fisik eksisting.

Sedangkan data sekunder yang digunakan adalah seperti standar yang terkait, peraturan-peraturan pemerintah, literatur, jurnal ilmiah, penelitian terdahulu, serta media elektronik (internet). Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis SWOT. Analisis SWOT adalah salah satu cara menganalisis faktor-faktor internal dan eksternal menjadi langkah-langkah strategi dalam mengoptimalkan usaha yang lebih menguntungkan. Dalam faktor analisis akan ditentukan aspek-aspek yang menjadi faktor internal yang meliputi kekuatan (*Strengths*), kelemahan (*Weakness*), serta faktor eksternal yang meliputi peluang (*Opportunities*), dan ancaman

(*Treaths*). Dengan begitu akan dapat ditentukan berbagai kemungkinan alternatif strategi yang dapat dijalankan (Freddy Rangkuti, 2005). Penulis akan menggunakan metode analisis SWOT dalam menganalisa potensi dan permasalahan yang terdapat di Kawasan Malioboro kemudian membuat kesimpulan. Analisis SWOT terbagi menjadi dua aspek yaitu :

- Analisis Aspek Internal  
Analisis aspek internal adalah aspek-aspek yang berasal dari dalam Kawasan Malioboro yang menjadi kekuatan dan kelemahan.
- Analisis Aspek Eksternal  
Analisis aspek eksternal adalah aspek-aspek yang berasal dari luar Kawasan Malioboro yang menjadi peluang dan ancaman.

Setelah diketahui aspek-aspek internal dan aspek-aspek eksternal, maka akan disusun ke dalam Matriks SWOT. Matriks SWOT ini dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi Kawasan Malioboro dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimiliki Kawasan Malioboro. Matriks ini juga dapat menghasilkan empat kemungkinan strategi alternatif.

**Tabel 2**  
**Matriks SWOT**

	<b>STRENGTHS (S)</b> Faktor-faktor kekuatan Internal	<b>WEAKNESS (W)</b> Faktor-faktor kelemahan Internal
<b>OPPORTUNITIES (O)</b> Faktor-faktor peluang eksternal	<b>STRATEGI SO</b> Strategi yang dapat menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang	<b>STRATEGI WO</b> Strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang
<b>TREATHS (T)</b> Faktor-faktor ancaman eksternal	<b>STRATEGI ST</b> Strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman	<b>STRATEGI WT</b> Strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman

Sumber : Analisis SWOT, 2007 (Freddy Rangkuti)

### Gambaran Umum

Kawasan koridor Malioboro termasuk ke dalam 3 wilayah administratif kecamatan yaitu

Kecamatan Danurejan, Kecamatan Gedongtengen, dan Kecamatan Gondomanan. Panjang koridor Kawasan Malioboro adalah  $\pm 1$  km dengan memiliki ROW  $\pm 10$  meter yang terdiri atas Jalan Malioboro dan Jalan Ahmad Yani (Jalan Malioboro Selatan).

Batas-batas fisik lokasi studi adalah sebagai berikut :

- Utara : Jalan Mangkubumi
- Selatan : Jalan Trikora
- Timur : Jalan Abu Bakar Ali dan Jalan Senopati
- Barat : Jalan Pasar Kembang dan Jalan K.H. Ahmad Dahlan

### **Analisis Kekuatan (*Strength*)**

- (S1) Lokasi Kawasan Malioboro yang Strategis  
Kawasan Koridor Jalan Malioboro letaknya berada di jantung Kota Yogyakarta sehingga membuat kawasan ini mudah dijangkau. Hal ini didukung dengan lokasi Malioboro yang dekat dengan stasiun kereta api, bandar udara, dan terminal bus sehingga memudahkan wisatawan atau pengunjung yang ingin mencapai Kawasan Malioboro. Kawasan Malioboro hanya berjarak  $\pm 100$  m dari Stasiun Tugu, dan  $\pm 500$  m dari Stasiun Lempuyangan. Kemudian untuk jalur udara, Kawasan Malioboro  $\pm 10$  km. Kawasan Malioboro juga dilalui oleh jalur Trans Jogja Trayek 1A, 2A dan 3A.
- (S2) Kawasan Malioboro Memiliki Atraksi Wisata yang Beragam  
Kawasan Malioboro merupakan kawasan yang memiliki beberapa jenis wisata seperti wisata belanja, wisata kuliner dan wisata sejarah. Hal ini yang membuat Kawasan Malioboro memiliki daya tarik tersendiri dari segi pariwisata. Wisata belanja memang menjadi alasan utama bagi para pengunjung untuk mengunjungi kawasan Malioboro. Pengunjung dapat berbelanja pada pedagang kaki lima di sepanjang kawasan Jalan Malioboro. Selain itu pengunjung juga dapat melakukan wisata kuliner. Wisata kuliner bagi para wisatawan dapat dilakukan malam hari karena pedagang makanan baru akan membuka lapak dagangannya sekitar pukul 20.00 malam. Kuliner yang disajikan merupakan makanan khas setempat. Untuk wisata sejarah, pengunjung umumnya mengunjungi Museum Benteng Vrededug dan Menumen Serangan Oemoem 1 Maret yang terdapat di bagian Selatan Kawasan Malioboro. Selain itu,

pengunjung dapat menikmati bangunan-bangunan peninggalan zaman penjajahan Belanda pada bangunan di Kawasan Malioboro.

- (S3) Adanya Transportasi Tradisional di Kawasan Malioboro  
Daya tarik lain di kawasan Malioboro yaitu kawasan ini memiliki transportasi tradisional yang khas dan telah menjadi ikon di kawasan ini. Terdapat banyak becak dan andong yang siap mengantarkan wisatawan berkeliling Kawasan Malioboro. Para pengunjung yang kelelahan menyusuri Jalan Malioboro dapat memilih menggunakan alternatif kendaraan tradisional ini. Adanya transportasi tradisional ini keunikan dan nilai lebih yang menjadikan Malioboro berbeda dengan kawasan perbelanjaan lainnya sehingga menarik banyak minat wisatawan untuk mengunjungi kawasan ini.

### **Analisis Kelemahan (*Weakness*)**

- (W1) Kondisi Parkir  
Banyaknya kendaraan wisatawan yang berkunjung ke kawasan ini membuat lahan parkir yang disediakan oleh pengelola Kawasan Malioboro sudah tidak mencukupi untuk menampung kendaraan para wisatawan. Untuk kendaraan roda dua dan roda empat lokasi parkir berada di jalan-jalan yang menuju ke sisi timur dan barat dari kawasan Jalan Malioboro seperti pada Jl. Perwakilan, Jl. Dagen, Jl. Pajekasan, Jl. Reksobayan hingga di sekitar Pasar Beringharjo. Sedangkan untuk lokasi parkir bus-bus terdapat di Taman Parkir Abu Bakar Ali yang terletak di timur Malioboro. Taman Parkir Abu Bakar Ali memiliki luas 3.500 m<sup>2</sup> dengan daya tampung 25 bus besar, juga dapat menampung kendaraan bermotor lain seperti motor dan mobil namun jumlahnya tidak banyak. Karena lahan parkir yang ada sudah tidak memenuhi daya tampung mengakibatkan banyak kendaraan roda dua yang menggunakan jalur pedestrian di sisi sebelah timur Kawasan Malioboro untuk dijadikan tempat parkir. Sedangkan untuk kendaraan roda empat, lahan parkir pada kantor-kantor pemerintahan yang ada di kawasan ini dijadikan sebagai alternatif lokasi parkir. Kemudian untuk bus pariwisata untuk mengatasi parkir diberlakukan jam parkir seperti tidak dapat parkir lebih dari 3 jam di lokasi parkir tersebut.

- (W2) Ketersediaan Fasilitas Sosial  
Fasilitas Sosial merupakan fasilitas yang disediakan pemerintah atau swasta untuk masyarakat dalam satu lingkungan. Fasilitas sosial yang sangat dibutuhkan pada Kawasan Malioboro adalah tempat ibadah terutama masjid dan toilet umum. Fasilitas tersebut sudah ada di Kawasan Malioboro, untuk masjid terdapat di utara kawasan Malioboro dan di dalam kompleks perkantoran, dan untuk toilet umum juga terdapat di dalam kompleks perkantoran DPD Yogyakarta. Namun menurut perhitungan hasil kuisioner pengunjung, fasilitas tersebut dinilai masih belum mencukupi kebutuhan pengunjung.
- (W3) Kondisi Pedagang Kaki Lima (PKL)  
Pedagang Kaki Lima (PKL) merupakan ciri khas serta daya tarik tersendiri bagi Malioboro, namun jumlah pedagang yang terus meningkat membuat Kawasan Malioboro semakin padat dan sesak. Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan di sepanjang Kawasan Malioboro jumlahnya tercatat mencapai  $\pm$  2.500 pedagang (cinderamata dan makanan). Saat Malioboro sedang ramai oleh wisatawan, keberadaan lapak PKL ini cenderung mempersulit ruang gerak bagi wisatawan. Keberadaan PKL yang jumlahnya semakin banyak ini selain membuat Malioboro semakin tidak teratur juga menimbulkan citra kota yang kurang baik dan tidak tertata dengan rapi.

#### **Analisis Peluang (*Opportunities*)**

- (O1) Meningkatnya Kunjungan Wisatawan Ke Yogyakarta  
Yogyakarta merupakan salah satu destinasi pariwisata di Indonesia. Disamping terkenal sebagai kota pendidikan, kebudayaan dan perjuangan, Yogyakarta juga dikenal dengan kekayaan potensi pesona keindahan alam dan budaya. Hal ini yang menarik wisatawan untuk berkunjung ke Yogyakarta. Tidak mengherankan bahwa setiap tahunnya jumlah kunjungan wisatawan baik wisatawan lokal maupun wisatawan asing yang datang ke Yogyakarta selalu meningkat. Berdasarkan data statistik kepariwisataan tahun 2013 bahwa pada tahun 2012 sebanyak 197.751 orang wisatawan mancanegara dan 2.162.422 orang wisatawan nusantara yang berkunjung ke Yogyakarta. Jumlah kunjungan baik wisatawan mancanegara maupun wisatawan nusantara meningkat sekitar 40,6% dari tahun sebelumnya yaitu tahun 2011. Jumlah wisatawan mancanegara yang berkunjung ke Yogyakarta tahun 2011 sebanyak 169.595 orang dan wisatawan nusantara sebanyak 1.438.129 orang wisatawan.
- (O2) Pendapatan Ekonomi Yogyakarta yang Meningkat  
Menurut data statistik DIY dalam angka tahun 2013, berdasarkan perhitungan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga konstan dan atas dasar harga berlaku, perekonomian Yogyakarta tahun 2012 tumbuh sebesar 5,32%. Jumlah ini lebih tinggi dibandingkan tahun sebelumnya yang mencapai 5,16%. Berdasarkan PDRB atas dasar harga berlaku, Jasa-jasa merupakan sektor yang paling banyak memberikan pemasukan di Yogyakarta. Sedangkan menurut PDRB atas dasar harga konstan, pemasukan terbesar diberikan oleh sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran. Sektor ini pada tahun 2011 tercatat menghasilkan 4.611.402 juta rupiah dan pada tahun 2012 menghasilkan 4.920.045 juta rupiah. Sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran menghasilkan jumlah paling besar bagi perekonomian Yogyakarta sebab selain Yogyakarta merupakan daerah pertanian, Yogyakarta juga mengandalkan sektor pariwisata. Tidak heran jika sektor ini memberikan sumbangan terbesar sebab perdagangan dan pariwisata di Yogyakarta berkembang dan banyak diminati wisatawan baik wisatawan nusantara maupun wisatawan mancanegara.
- (O3) Kota Yogyakarta Sering Menggelar Acara Kebudayaan  
Yogyakarta memang merupakan salah satu kota dengan banyak destinasi kunjungan wisata. Selain itu, di Kota Yogyakarta sendiri banyak digelar acara kebudayaan yang memang rutin diadakan setiap tahunnya. Seperti yang paling terkenal adalah *Jogja Java Carnival* yang diadakan untuk memperingati hari jadi Kota Yogyakarta, kemudian *sekatenan* untuk memperingati ulang tahun nabi Muhammad s.a.w. yang diadakan pada tiap tanggal 5 bulan Jawa Mulud (Rabiul awal tahun Hijrah) di alun-alun utara Yogyakarta. Lalu adalah acara *Grebeg Syawal* yang diadakan oleh Keraton Yogyakarta setiap Hari Raya Idul Fitri. Acara yang masih kental unsur kebudayaan tersebut merupakan ciri khas tersendiri yang menjadikan Yogyakarta berbeda dari kota dan daerah tujuan objek wisata lainnya. Hal ini dapat menarik baik wisatawan nusantara maupun wisatawan asing untuk datang ke Yogyakarta.

## Analisis Ancaman (*Threats*)

- (T1) Berkembangnya Objek Daerah Tujuan Wisata (ODTW) di Yogyakarta  
Sebagai salah satu destinasi wisata di Indonesia, Yogyakarta memiliki beragam jenis wisata yang ditawarkan untuk menarik wisatawan. Beberapa tahun belakangan ini, pengembangan kegiatan di sektor pariwisata mulai dilakukan di beberapa daerah di Yogyakarta. Hal ini bertujuan agar kegiatan pariwisata tidak berpusat hanya di ibukota provinsi saja serta untuk memajukan atau memberdayakan masyarakat di sekitar daerah tujuan wisata.

**Tabel 3**  
**Jumlah ODTW dan Wisatawan di Yogyakarta Tahun 2012**

No	Lokasi ODTW	Jumlah ODTW	Jumlah Wisman	Jumlah Wisnus
1.	Kota Yogyakarta	25	3.849.764	4.083.605
2.	Kab. Sleman	28	2.779.316	3.042.232
3.	Kab. Bantul	8	-	2.378.209
4.	Kab. Kulon Progo	14	595.824	596.529
5.	Kab. Gunung Kidul	10	1.277.012	1.279.065

Sumber : Statistik Kepariwisata Yogyakarta Tahun 2012

Saat ini selain di pusat kota, para wisatawan memilih untuk mengunjungi kawasan wisata lain seperti desa wisata yang memang sedang berkembang di Yogyakarta dan juga wisata alam seperti pantai dan pegunungan. Dari tabel di atas, Kota Yogyakarta memang masih memiliki jumlah wisatawan terbanyak. Namun kabupaten lain di Yogyakarta mulai mengembangkan sektor wisata yang lebih mengedepankan wisata alam.

- (T2) Pengkajian Rencana Penataan Kawasan Malioboro yang Belum Selesai Hingga Saat ini Rencana mengenai pedestrianisasi Kawasan Malioboro telah tertuang dalam Peraturan Daerah Kota Yogyakarta No. 2 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Yogyakarta, dimana pada pasal 80 mengatur peruntukan Kawasan Malioboro sebagai kawasan pedestrian. Rencana tersebut mencakup revitalisasi kawasan Stasiun Tugu dan koridor Jalan Malioboro. Kebijakan tersebut telah dirumuskan sejak awal tahun

2011 namun sampai saat ini belum dapat terealisasi karena terkendala oleh berbagai hal. Menurut Kepala Bappeda Kota Yogyakarta, salah satu kendala yang dihadapi dalam rencana pedestrianisasi Kawasan Malioboro adalah pada aspek hukum, karena tanah di kawasan tersebut dimiliki Keraton Ngayogyakarta Hadiningrat. Kemudian ada pula tanah keraton yang dikelola oleh PT. KAI. Namun dalam hal ini, baik pihak Keraton maupun pihak PT. KAI mendukung sepenuhnya rencana tersebut. Baru-baru ini kembali dilakukan penandatanganan MoU untuk menindaklanjuti MoU yang dibuat pada tahun 2011, mengingat MoU pada tahun 2011 sudah habis masa berlakunya. Dalam kesempatan ini berbagai pihak mendukung rencana revitalisasi Stasiun Tugu dan penataan pedestrian Malioboro untuk segera direalisasikan, mengingat hal ini sudah dipersiapkan sejak 3 tahun yang lalu.

- (T3) Sering Terjadinya Erupsi Gunung Merapi  
Gunung Merapi merupakan gunung berapi aktif yang jaraknya paling dekat dengan Kota Yogyakarta, jaraknya yaitu  $\pm 30$  km dari puncak gunung ke Kota Yogyakarta. Gunung ini berada pada bagian utara dari Kawasan Malioboro. Pada erupsi terakhir Gunung Merapi yaitu pada tahun 2010 berakibat pada kegiatan perekonomian dan pariwisata di sekitar gunung tersebut termasuk di Kota Yogyakarta dan Kawasan Malioboro. Kawasan Malioboro yang merupakan pusat perdagangan mengalami sepi pembeli dan tingkat kunjungan wisatawan menurun. Hal ini dikarenakan abu vulkanik dari letusan gunung tersebut sampai ke kawasan ini dan para pengunjung enggan untuk berkunjung ke kawasan ini karena alasan keamanan.

## Analisis SWOT

Setelah diketahui aspek-aspek internal dan aspek-aspek eksternal dari Kawasan Malioboro, maka aspek-aspek tersebut akan disusun ke dalam Matriks SWOT dan ditentukan strategi-strategi yang dapat diterapkan.

### Strategi SO

- Mengintegrasikan atraksi wisata di Kawasan Malioboro dengan event-event kebudayaan yang digelar di Yogyakarta
- Memperbaiki akses transportasi baik transportasi darat maupun udara yang menuju Kawasan Malioboro

3. Menambah serta memperbaiki atau meningkatkan kualitas dari transportasi tradisional yang ada di Kawasan Malioboro

#### **Strategi ST**

1. Memaksimalkan akses menuju Kawasan Malioboro
2. Mengoptimalkan moda transportasi tradisional sebagai pengganti kendaraan bermotor di Kawasan Malioboro
3. Membuat variasi dari atraksi wisata yang sudah ada di Kawasan Malioboro sehingga berbeda dengan kawasan lain
4. Mensosialisasikan kepada pengunjung atau wisatawan akan bahaya erupsi Merapi

#### **Strategi WO**

1. Mengoptimalkan lahan-lahan parkir yang ada di sekitar Kawasan Malioboro
2. Memperbaiki sarana dan prasarana pendukung parkir
3. Membangun dan menambahkan jumlah fasilitas sosial terutama tempat ibadah dan toilet umum
4. Menata PKL di Kawasan Malioboro

#### **Strategi WT**

1. Memperbaiki serta menambah sarana dan prasarana di Kawasan Malioboro
2. Dilakukan musyawarah yang melibatkan antara pemangku kepentingan dan masyarakat di Malioboro untuk merumuskan kebijakan yang tidak memberatkan satu pihak
3. Memangun atau membuat fasilitas yang dapat mengurangi atau mencegah dari erupsi Merapi

#### **Analisis Kebijakan Terkait**

Sebagaimana telah disebutkan sebelumnya bahwa Kawasan Malioboro telah diarahkan menjadi kawasan pedestrian yang ramah bagi pejalan kaki. Hal ini telah diatur oleh Pemerintah Kota Yogyakarta, dalam Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 2 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Yogyakarta Tahun 2010-2029. Pasal 80 :

1. Penyediaan jalur pejalan kaki mengakomodir kepentingan bagi kaum difabel.
2. Jalan Mangkubumi, Jalan Malioboro, Jalan Ahmad Yani diarahkan untuk area khusus pejalan kaki (pedestrian).
3. Penghuni di area khusus pejalan kaki sebagaimana dimaksud ayat (2) diberikan kemudahan akses untuk melakukan aktivitas pengangkutan barang yang diatur lebih lanjut dalam Peraturan Walikota.

4. Kendaraan tidak bermotor difasilitasi dengan jalur kendaraan tidak bermotor.
5. Jenis kendaraan tidak bermotor dan jalur kendaraan tidak bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur lebih lanjut dalam Peraturan Walikota.

Selain itu, beberapa program atau kegiatan telah dupayakan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta dalam upaya pedestrianisasi Kawasan Malioboro, seperti :

1. Kawasan Malioboro bagian selatan telah diterapkan *car free day* setiap hari minggu pukul 06.00-09.00
2. Telah dilakukan penandatanganan nota kesepakatan mengenai penataan Kawasan Malioboro oleh empat pemangku kepentingan yakni Pemda DIY diwakili Gubernur DIY Sri Sultan Hamengku Buwono X, Pemkot Yogyakarta, PT KAI serta Keraton Kasultananan Yogyakarta pada 10 Januari 2014
3. Pada hari besar seperti tahun baru dan saat sedang ada festival kebudayaan, Kawasan Malioboro tertutup untuk kendaraan bermotor. Lalu lintas di jalan tersebut dialihkan ke sisi Jalan Malioboro dan parkir dialihkan ke kantong parkir di sekitar Kawasan Malioboro.
4. Bus pariwisata tidak diperbolehkan memasuki Kawasan Malioboro. Bus hanya diperbolehkan parkir dan menurunkan penumpang di lokasi-lokasi yang telah ditetapkan, yaitu Taman Parkir Abu Bakar Ali, Taman Parkir Ngabean, Taman Parkir Senopati serta di komplek Pasar Seni dan Kerajinan Yogyakarta XT-Square.
5. Penataan ulang PKL dengan pengajuan izin baru yang diajukan oleh pedagang

#### **Kesimpulan**

Faktor-faktor yang menyebabkan terhambatnya Kawasan Malioboro menjadi kawasan pedestrian antara lain adalah :

- a. Belum adanya keputusan final dari pemerintah kota mengenai kajian yang telah dilakukan menyangkut penataan Kawasan Malioboro
- b. Belum adanya sosialisasi dari pemerintah kota kepada masyarakat Malioboro mengenai rencana pedestrian di Kawasan Malioboro

- c. Parkir kendaraan bermotor yang mengambil jalur pedestrian pengunjung, dan volume lalu lintas yang meningkat di Jalan Malioboro
- d. Minimnya fasilitas pendukung untuk kawasan pedestrian

Kawasan Malioboro merupakan *landmark* Kota Yogyakarta dan sekaligus tujuan utama wisatawan yang datang ke Kota Yogyakarta. Berdasarkan hasil kuisioner, para pengunjung menyebutkan bahwa Kawasan Malioboro merupakan lokasi yang wajib dikunjungi bila datang ke Yogyakarta. Untuk itu diperlukan strategi untuk menjadikan Kawasan Malioboro sebagai kawasan pedestrian. Hal ini dimaksudkan agar Kawasan Malioboro menjadi lebih teratur dan ramah bagi para wisatawan.

### Rekomendasi

Berdasarkan hasil temuan dari penelitian yang telah dilakukan, maka rekomendasi dijabarkan dalam strategi yang dapat meminimalkan faktor-faktor pedestrianisasi Kawasan Malioboro dan mendukung Kawasan Malioboro menjadi kawasan pedestrian.

1. **a) Strategi Prioritas :**  
Mengoptimalkan lahan-lahan parkir yang ada di sekitar Kawasan Malioboro.
- b) Program Kegiatan :**  
(1) Membangun gedung parkir di beberapa TKP Kawasan Malioboro, (2) Membagi area Tempat Khusus Parkir (TKP) sesuai dengan jenis dan kapasitas kendaraan, (3) Menyediakan sarana untuk menuju Kawasan Malioboro.
- c) Tindak Lanjut Program :**  
(1) Gedung parkir 4 lantai dibangun di TKP Ngabean dan Abu Bakar Ali 1, (2) Motor : TKP Ngabean, TKP Abu Bakar Ali I, TKP Abu Bakar Ali II, Mobil : TKP Ngabean & TKP Abu Bakar Ali I, Bus : TKP Ngabean, TKP Abu Bakar Ali I, TKP Sriwedani & TKP Senopati, (3) Menyediakan angkutan atau *shuttle bus* di tiap TKP untuk membawa pengunjung menuju Kawasan Malioboro dan sekitarnya
2. **a) Strategi Prioritas :**  
Menata dan menertibkan PKL di Kawasan Malioboro.
- b) Program Kegiatan :**  
(1) Penataan Pedagang dan PKL, (2) Penertiban PKL.
- c) Tindak Lanjut Program :**  
(1) Mengalihkan lokasi berjualan beberapa PKL ke sayap-sayap Jalan di Malioboro,
- Pengelompokan PKL : PKL dan Pedagang Makanan : Berada di sisi timur kawasan serta PKL Cenderamata : Berada di sisi Barat Kawasan, (2) PKL dan pedagang yang diperbolehkan berdagang di Kawasan Malioboro adalah PKL dan pedagang yang telah mengajukan izin berdagang pada UPT Malioboro.
3. **a) Strategi Prioritas :**  
Meningkatkan pariwisata di Kawasan Malioboro.
- b) Program Kegiatan :**  
(1) Membuat agenda kegiatan Pariwisata, (2) Melakukan promosi pariwisata yang ada di Kawasan Malioboro, (3) Melibatkan masyarakat dalam kegiatan pariwisata.
- c) Tindak Lanjut Program :**  
(1) Kegiatan atau atraksi pariwisata yang akan rutin digelar setiap minggunya di Kawasan Malioboro. (2) Membuat website resmi yang berisi informasi kegiatan atau pagelaran wisata yang akan di laksanakan di Kawasan Malioboro, (3) Memberi kesempatan pada pelaku seni di Kawasan Malioboro untuk berpartisipasi dalam atraksi wisata yang akan diadakan rutin setiap minggu.
4. **a) Strategi Prioritas :**  
Meningkatkan kondisi fasilitas pendukung di Kawasan Malioboro.
- b) Program Kegiatan :**  
Pembangunan fasilitas pendukung
- c) Tindak Lanjut Program :**  
Fasilitas Sosial yang diperlukan :
  - Toilet Umm
  - Masjid
  - Tempat duduk/bangku taman
5. **a) Strategi Prioritas :**  
Melakukan uji coba Kawasan Malioboro sebagai kawasan pedestrian.
- b) Program Kegiatan :**  
(1) Memperluas area *car free day* yang diadakan setiap akhir pekan, (2) Membuat rekayasa pengalihan lalu lintas di Kawasan Jalan Malioboro.
- c) Tindak Lanjut Program :**  
(1) Area *car free day* yang diadakan setiap akhir pekan diperluas hingga ke bagian utara Jalan Malioboro, (2) Kendaraan bermotor yang melawati Jalan Malioboro dialihkan ke Jalan Mataram (sisi timur kawasan) dan Jalan Gandekan - Jalan Bahayangkara (sisi barat kawasan)

### Daftar Pustaka

- Aan. 2013. *Kawasan Malioboro*.  
<http://kotajogja.com/wisata/index/85>.  
 (diakses pada 28 Desember 2013).

- Aribowo, M. Arief. 2008. *Penataan Jalur Pejalan Kaki Pada Koridor Jalan Malioboro Berdasarkan Persepsi dan Preferensi Pengunjung*. Semarang: Laporan Tugas Akhir Universitas Diponegoro.
- Danoe, Iswanto. 2006. *Pengaruh Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Pejalan Kaki Studi Kasus Penggal Jalan Pandanaran Dimulai dari Jalan Randusari Hingga Kawasan Tugu Muda*. Semarang: Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman Volume 5 No. 1.
- Departemen Pekerjaan Umum. 1999. *Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum*. Jakarta: PT. Mediatama Septakarya.
- Gehl, J. 1987. *Life Between Building, Using Public Space*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Heriyanto, Eko. 2010. *Analisis Potensi dan Permasalahan Terhadap Peluang Implementasi Kebijakan Pedestrianisasi di Kawasan Malioboro*. Yogyakarta: Jurnal Penelitian BAPPEDA Kota Yogyakarta.
- Jurnal Nasional. 2012. *Malioboro Didesain Jadi Kawasan Pedestrian*. [www.jurnas.com/halaman/5/2012-10-01/222847](http://www.jurnas.com/halaman/5/2012-10-01/222847). (diakses pada Oktober 2012).
- Mulyati, Ahda dan Fitria Junaeny. 2009. *Pusat Pertokoan Dengan Konsep Pedestrian Mall di Kota Palu*. Palu: Jurnal Ruang Volume 1 Nomor 1.
- M, Zainal Abidin. 2010. *Strategic Management*. Kuala Lumpur: Oxford Fajar Sdn. Bhd
- Rangkuti, Freddy. 1997. *Analisis Swot : Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Rusqiyanti, Eka Alfa. 2014. *Volume kendaraan di Malioboro Dekati Titik Jenuh*. <http://www.antaraneews.com/berita/412070/volume-kendaraan-di-malioboro-dekati-titik-jenuh>. (diakses pada Kamis, 2 Januari 2014).