



PEMERINTAH PROVINSI
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA



THE INSTITUTE FOR
TRANSPORTATION
AND DEVELOPMENT POLICY



PEMERINTAH KOTA
YOGYAKARTA

PROYEK KOTA NYAMAN HUNI (LIVABLE COMMUNITY INITIATIVES)



BUKU 1

BAGIAN 1 PENGEMBANGAN KAWASAN ABU BAKAR ALI

DAFTAR ISI

BAB 1	Pendahuluan.....	1
	1.1. Pembangunan Kota Yogyakarta	1
	1.2. Kawasan Malioboro.....	2
	1.3. Kegiatan Pengembangan Abu Bakar Ali	2
BAB 2	Deskripsi Wilayah Malioboro	3
	2.1. Kondisi Lalu Lintas.....	3
	2.1.1. Survei Kendaraan Tak Bermotor.....	3
	2.1.2. Survei Lalu Lintas	3
	2.1.3. Survei Parkir	5
	2.1.4. Survei Pedestrian.....	5
	2.1.5. Survei Bus Kota	5
	2.1.6. Survei Taman Parkir Abu Bakar Ali	5
	2.2. Survei Sosial Demografi.....	6
	2.2.1. Survei Juru Parkir.....	6
	2.2.2. Survei Penduduk.....	6
	2.2.3. Survei PKL	7
	2.3. Survei Willingness to Pay.....	10
	2.4. Studi-studi terkait.....	11
BAB 3	Proses Desain.....	13
BAB 4	Pemodelan	17
	4.1. Pengantar.....	17
	4.2. Pemodelan Lalu Lintas	18
	4.2.1. Pembebanan Lalu Lintas di Kawasan Malioboro.....	18
	4.2.2. Analisis Beberapa Utama Simpang di Kawasan Malioboro.....	23
	4.3. Analisis Simpang Abu Bakar Ali - juminahan.....	25
	4.3.1. Kondisi Eksisting	25
	4.3.2. Hasil Pemodelan Skenario	26
BAB 5	Desain dan Proses Implementasi	27
BAB 6	Manfaat Program.....	28

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1.	Hasil Survei Lalu Lintas di Kawasan Malioboro (harian)	3
Tabel 2.2.	Jumlah & Jenis Dagangan di Parkir Abubakar Ali	7
Tabel 2.3.	Jumlah & Jenis Dagangan di jalan Abubakar Ali.....	8
Tabel 2.4.	Jumlah & Jenis Dagangan di jalan Sosrowijayan	8
Tabel 2.5.	Jumlah & Jenis Dagangan di jalan Dagen	9
Tabel 2.6.	Jumlah & Jenis Dagangan di Jalan Pejeksan.....	9
Tabel 2.7.	Hasil Survei WTP.....	10

Tabel 3.1.	Proses desain (Konsultasi dan Workshop).....	13
Tabel 4.1.	Hasil Pemodelan Lalu Lintas	18
Tabel 4.2.	Hasil Pembebanan Jaringan Jalan Studi Kasus Kawasan Malioboro Moda Sepeda Motor.....	21
Tabel 4.3.	Hasil Pembebanan Jaringan Jalan Studi Kasus Kawasan Malioboro Moda Mobil Penumpang.....	22
Tabel 4.4.	Kinerja Simpang Juminahan pada 15 menit tersibuk	25
Tabel 4.5.	Kinerja Simpang Pasar Kembang/Malioboro pada 15 menit tersibuk	25
Tabel 4.6.	Kinerja Simpang Abu Bakar Ali/Mataram pada 15 menit tersibuk	26
Tabel 4.7.	Kondisi Simpang Kleringan Sebelum dan Sesudah Perencanaan.....	26

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Kawasan Malioboro.....	4
Gambar 4.1.	Hasil Pemodelan dengan EMME2.....	20
Gambar 4.2.	Hasil Pemodelan Simpang dengan EMME2 (Mobil Penumpang)	23
Gambar 4.3.	Hasil Pemodelan Simpang dengan EMME2 (Sepeda Motor)	24

LAMPIRAN

1. Hasil Pemodelan
2. Desain Abu Bakar Ali
3. Risalah Rapat Implementasi ABA 2004

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1. Pembangunan Kota Yogyakarta

Pembangunan kota didasarkan pada visi berikut:

Terwujudnya hasil pembangunan dalam rangka menuju Kota Yogyakarta sebagai kota pendidikan yang berkualitas, pariwisata yang berbudaya, pertumbuhan dan pelayanan jasa yang prima, terciptanya masyarakat madani dan ramah lingkungan yang didukung oleh prinsip-prinsip partisipasi, penegakan hukum, transparansi, responsibilitas, konsensus/komitmen, keadilan, kredibilitas, efektif dan efisien, akuntabilitas dan mempunyai wawasan ke depan.

Salah satu kata kunci yang menarik dari visi tersebut adalah ramah lingkungan. Menarik karena saat ini mulai terasa bahwa kota Yogyakarta sudah tidak nyaman lagi untuk dihuni salah satunya karena kurang ramah lingkungan.

Pemerintah Kota Yogyakarta dalam jangka waktu 2002 – 2006, tampaknya memprioritaskan pembangunannya salah satunya pada pencapaian kondisi ramah lingkungan ini. Hal ini bisa dilihat dari prioritas pembangunan untuk jangka waktu 5 tahun tersebut, yaitu:

1. Terwujudnya Kota Yogyakarta sebagai Kota yang tertib dan bersih pada tahun 2002
2. Terwujudnya Kota Yogyakarta sebagai Kota yang mampu meletakkan kerangka dasar pariwisata yang berbudaya pada tahun 2003
3. Terwujudnya Kota Yogyakarta sebagai Kota yang mampu meletakkan dasar pendidikan yang berkualitas pada tahun 2004
4. Terwujudnya Kota Yogyakarta sebagai Kota yang ramah lingkungan pada tahun 2005
5. Terwujudnya Kota Yogyakarta sebagai pusat pertumbuhan dan pelayanan jasa yang berbasis ekonomi kerakyatan pada tahun 2005

Kondisi ramah lingkungan direncanakan dicapai pada tahun 2005. Meskipun demikian usaha pencapaian kondisi ini bukanlah pekerjaan satu-dua tahun program pembangunan, akan tetapi harus dilakukan berkesinambungan.

Salah satu usaha yang dilakukan adalah dalam bentuk kerjasama partisipatif antara Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kota untuk menangani salah satu wilayah yang sangat penting perannya bagi Kota Yogyakarta yaitu kawasan Malioboro.

Salah masalah klasik Kota Yogyakarta adalah bahwa pusat kota adalah sekaligus merupakan pusat berbagai macam kegiatan seperti perdagangan, pariwisata, perkantoran dan lain-lain. Hal ini membawa dampak pada bertumpuknya konsentrasi orang di pusat kota, hal yang otomatis bisa berarti bertumpuknya kendaraan di pusat kota karena sebagian besar orang yang datang membawa kendaraan bermotor. Hal ini diperparah dengan kondisi angkutan umum yang kurang reliable.

Dalam konsep pembangunannya, Pemerintah Kota berusaha menciptakan ‘pusat-pusat’ kegiatan lain di berbagai tempat agar tidak bertumpuk di pusat kota. Antara lain seperti pembangunan fasilitas komersial di berbagai tempat, pembangunan pusat-pusat hiburan dan lain-lain. Diharapkan dengan pembangunan tersebut, konsentrasi kegiatan di pusat kota Yogyakarta (kawasan Malioboro dan sekitarnya) akan disebar ke berbagai tempat sehingga akan mengurangi dampak yang timbul.

Di satu sisi, kondisi kawasan Malioboro sendiri tampaknya memerlukan suatu usaha revitalisasi agar mencapai kondisi yang lebih baik dari yang ada sekarang.

1.2. Kawasan Malioboro

Kawasan Malioboro telah lama dikenal sebagai jantung dan pusat kota Yogyakarta. Sebagai kawasan yang mempunyai ciri khas yang tidak dimiliki daerah lain, Malioboro menjadi andalan Yogyakarta sebagai salah satu tujuan wisata yang memberikan sumbangan besar, baik terhadap PDRB Yogyakarta maupun pendapatan masyarakat di sektor ekonomi yang berkaitan dengan pariwisata. Namun demikian dalam beberapa tahun terakhir, kondisi lingkungan dan daya tarik wisata Malioboro mulai mengalami kemunduran akibat tidak seimbangnya kapasitas prasarana yang ada dengan berkembangnya kegiatan yang ada didalamnya. Perkembangan yang terjadi di kawasan tersebut cenderung spontan dan tidak terencana, kondisi tersebut dikhawatirkan bisa memudahkan nuansa kota Yogyakarta sebagai kota sejarah dan budaya yang cukup tua sehingga otomatis mengurangi daya tarik Yogyakarta sebagai daerah tujuan wisata utama.

Image kawasan dengan multi fungsi menyebabkan pemadatan aktivitas sosio-budaya-ekonomis. Pada saat ini telah berkembang persepsi kawasan Malioboro yang semrawut, kotor dan cenderung menuju kearah kekumuhan. Belum lagi arus lalu lintas yang kurang teratur, dan sering macet di lintas jalan utama Malioboro, jalan ventilasi serta jalan outer alternatif, seperti Jl. Bhayangkara dan Jalan Mataram.

Jika dilihat dari kondisi yang ada sekarang, salah satu penyumbang ruwetnya lalu lintas di Malioboro adalah tidak optimalnya pengaturan lalu lintas di kawasan Jl. Abu Bakar Ali (utara Hotel Garuda) dan Jl. Pasar Kembang. Salah satu masalahnya adalah 'wajibnya' kendaraan untuk masuk ke Malioboro jika sudah memasuki kedua jalan tersebut dan tidak memberi pilihan untuk tidak masuk Malioboro. Dari beberapa survei diketahui bahwa lebih dari 70% pemakai Jl. Malioboro tidak bertujuan untuk ke Malioboro (hanya lewat saja – passing through), yang artinya golongan ini hanya menyumbangkan kemacetan, ketidaknyamanan dan polusi bagi kawasan Malioboro. Hal ini diperparah dengan informasi bahwa hampir 60 % kendaraan yang masuk ke Malioboro berasal dari Jl. Mangkubumi (yang juga melewati Jl. Abu Bakar Ali). Berdasarkan hal itu maka suatu pengaturan ulang lalu lintas yang lebih efisien diperlukan untuk mengatasi keruwetan yang terjadi. Hal demikian memerlukan manajemen pengelolaan ruang yang menyeluruh, terpadu, konseptual dan tentunya bijaksana. Berbagai kepentingan terwadahi dalam satu konsep visi arah Kawasan Malioboro ke depan.

1.3. Kegiatan Pengembangan Abu Bakar Ali

Pengaturan ulang kawasan Abu Bakar Ali - Pasar Kembang dilakukan meliputi desain ulang jalan Abu Bakar Ali dan Pasar Kembang agar dapat dilalui dua arah, pengaturan ulang taman parkir Abu Bakar Ali, pengaturan ulang lalu lintas setempat, penataan ulang fasilitas bagi: pejalan kaki, KTB, PKL dan komponen lain. Disamping itu pengaturan ulang ini juga merekomendasikan perubahan pada Simpang Jln. Juminahan – Jln. Mataram.

Pengaturan ini merupakan tahap pertama yang harus segera diimplementasikan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mendapatkan dampak tercepat dari investasi pengembangan. Pengaturan ini dimaksudkan untuk menyediakan rute alternatif bagi pengguna jalan yang melewati kawasan tersebut.

Pada tahun 2004, pembangunan fisik untuk kawasan Abu Bakar Ali tersebut telah dilakukan dimulai dengan proses pembuatan *Detail Engineering Design* (DED) dengan dana dari Pemerintah Pusat, Pemprov dan Pemkot.

BAB 2

DESKRIPSI WILAYAH MALIOBORO

Deskripsi wilayah Malioboro didapatkan dari hasil survei tahun 2003. Secara lengkap hasil survei dapat dilihat pada Buku Data.

2.1. Kondisi Lalu Lintas

2.1.1. Survei Kendaraan Tak Bermotor

Survei ini difokuskan pada jumlah kendaraan tak bermotor yang parkir di jalur lambat, yaitu meliputi becak dan andong. Beberapa kesimpulan:

1. Area paling disukai untuk parkir adalah antara Jln. Sosrowijayan – Jln. Dagen, baik oleh becak maupun oleh andong. Area ini juga merupakan area yang paling padat pejalan kaki dan parkir kendaraan bermotor.
2. Prosentase kendaraan yang parkir mencapai lebih dari 2.100 becak dan 265 andong setiap harinya, dengan jam puncak pada siang hari (12:00 – 14:00) dan sore hari (17:00 – 18:00)

2.1.2. Survei Lalu Lintas

Survei lalu lintas dilakukan dalam dua tahap yaitu survei *traffic counting* selama 12 jam (09:00 – 21:00) untuk melihat fluktuasi pergerakan kendaraan di kawasan Malioboro. Survei kedua adalah survei *turning movement* untuk melihat volume lalu lintas yang ada dalam jaringan jalan di kawasan Malioboro. Beberapa kesimpulan dari hasil survei lalu lintas adalah:

1. Jam puncak pergerakan kendaraan adalah jam 12:00-13:00 pada siang hari dan 18:30 – 19:30 pada sore hari.
2. Beberapa ruas dengan beban lalu lintas yang tinggi adalah ruas Jalan Abu Bakar Ali, Ruas Jalan Malioboro, Jalan Mataram. Sebagian besar pemakai adalah pengguna sepeda motor dan mobil

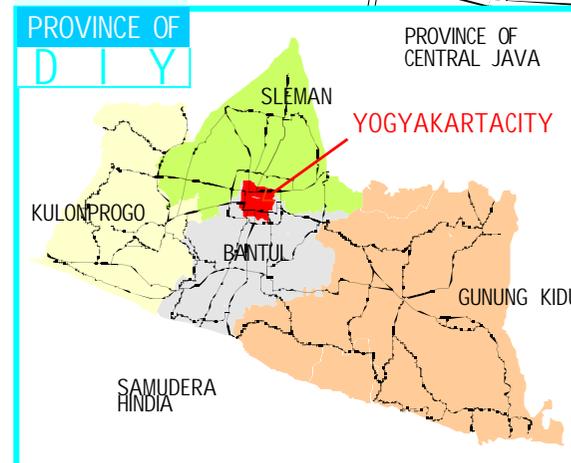
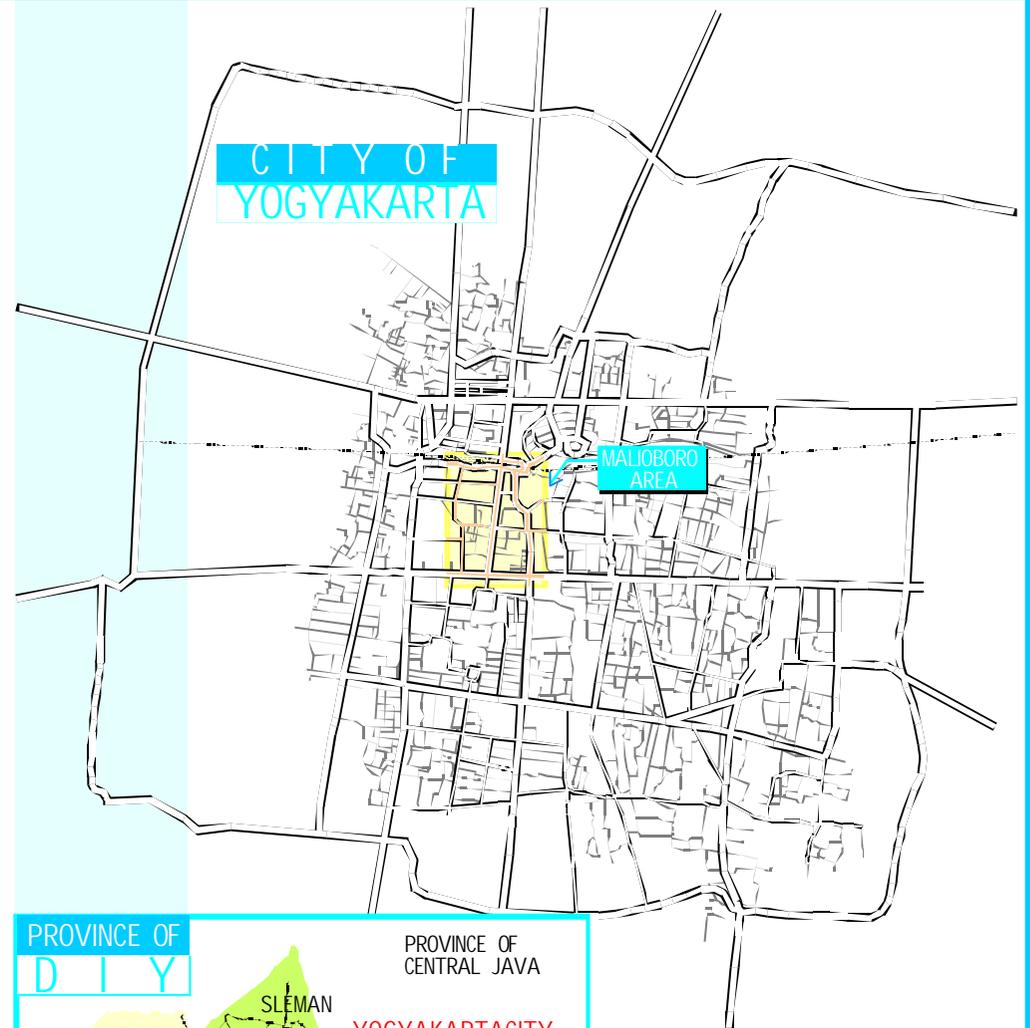
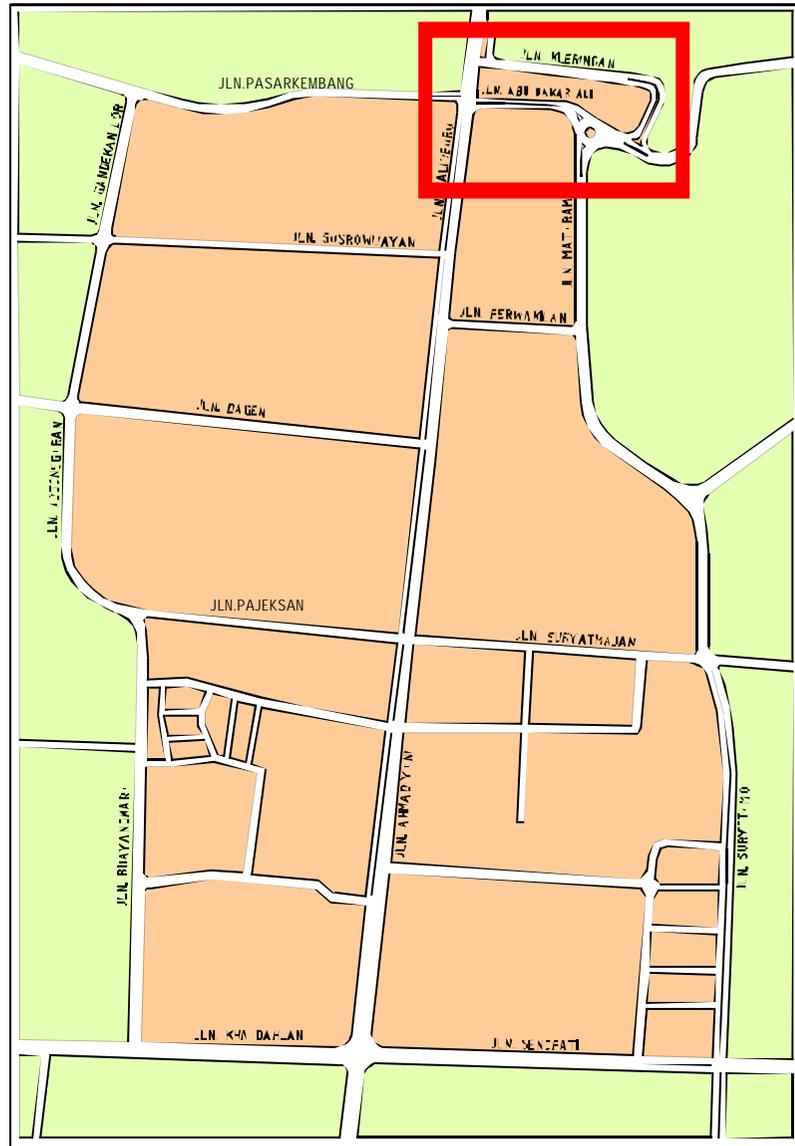
Tabel 2.1. Hasil Survei Lalu Lintas di Kawasan Malioboro (harian)

Ruas Jalan	LHR (kendaraan)			
	Non Motorized Vehicle	Motor Cycle	Light Vehicle	Heavy Vehicle
Jln Abu Bakar Ali	2.035	45.678	14.641	900
Jln Malioboro (Sarkem - Sosrowijayan)	7.536	65.887	21.095	1.077
Jln Mataram (ABA - Perwakilan)	2.463	54.869	15.737	1.610
Jln Malioboro (Sosrowijayan - Perwakilan)	6.627	58.300	18.725	1.008
Jln Malioboro (Perwakilan - Dagen)	5.354	51.013	16.166	997
Jln Malioboro (Dagen - Pajeksan)	4.159	47.681	14.832	996
Jln Mataram (Perwakilan - Mas Suharto)	1.805	52.976	11.411	1.328
Jln Mataram (Mas Suharto - Juminahan)	3.914	72.443	14.867	1.887

Sumber : LCI 2003

3. Akibat dari beban yang besar itu maka ada tiga simpang utama yang mengalami pembebanan secara luar biasa yaitu simpang antara Jln. Abu Bakar Ali – Jln. Mataram, simpang Malioboro – Abu Bakar Ali dan simpang Jln. Mataram – Suryatmajan.

MALIOBORO AREA



2.1.3. Survei Parkir

Penyediaan lahan parkir adalah salah satu permasalahan utama di kawasan Malioboro, merupakan salah satu hambatan terbesar dalam pengembangan kawasan. Parkir di kawasan Malioboro didominasi oleh sepeda motor dan mobil penumpang, sedangkan bus-bus untuk wisata telah dialokasikan untuk parkir diluar kawasan Malioboro. Berdasarkan hasil survei parkir di kawasan Malioboro didapatkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Lokasi parkir untuk sepeda motor sebagian besar di sepanjang sisi timur Jalan Malioboro dan Ahmad Yani, untuk mobil di jalan-jalan ventilasi (Jln. Sosrowijayan, Jln. Perwakilan, Jln. Dagen, Jln. Pajeksan, Jln. Suryatmajan, Jln. Pasar Kembang), di tempat parkir yang disediakan oleh Malioboro Mall dan Ramai Mall, dan di depan Hotel Garuda dan Mutiara.
2. Volume parkir di kawasan Malioboro untuk sepeda motor mencapai lebih dari 1.800 sepeda setiap jamnya, untuk mobil mencapai lebih dari 520 mobil setiap jamnya di seluruh kawasan (tidak termasuk parkir yang disediakan oleh Malioboro Mall, Ramai Mall dan Beringharjo).

2.1.4. Survei Pedestrian

Survei pedestrian dilakukan dengan tujuan untuk mendapatkan gambaran tentang sisi permintaan untuk fasilitas pejalan kaki di kawasan Malioboro. Survei dilakukan dalam tiga bagian yaitu: survei pencacahan (counting) terhadap pejalan kaki, survei karakteristik penyeberang jalan, dan survei wawancara tentang profil pejalan kaki. Beberapa kesimpulan utama:

1. Hampir 60 % pejalan kaki merupakan wisatawan, yang datang ke kawasan Malioboro menggunakan moda transportasi beroda 4 (mobil, bus wisata dan bus kota). Mereka memarkir kendaraannya di tempat parkir yang ada, dengan jarak jangkauan sampai dengan 500 m, dan sebagian besar bergerak dalam rombongan berjumlah 2-3 orang.
2. Pejalan kaki menggunakan semua area untuk berjalan, baik di trotoar (60%) maupun diluar trotoar (40%), hal yang menunjukkan tingginya tingkat kebutuhan untuk fasilitas pejalan kaki yang layak.
3. Pejalan kaki menyeberang menggunakan semua bagian jalan, tidak hanya di zebra cross (27%), tapi juga menyeberang bukan di zebra cross (73%). Lama tundaan rata-rata menyeberang (zebra cross/non zebra cross) adalah dibawah 10 detik, meskipun menarik untuk diamati bahwa justru menyeberang di luar zebra cross memberikan prosentase tundaan 0 detik yang lebih besar.

2.1.5. Survei Bus Kota

Survei ini dilakukan untuk melihat karakteristik bus kota dan penumpangnya yang melintasi Jalan Malioboro. Beberapa kesimpulan hasil survei adalah sebagai berikut:

1. Bus yang melintas meliputi jalur 4, 11, 18 dan 19. Jumlah bus yang melintas setiap harinya mencapai 366 bus (jam operasi 06:00 – 18:00), dengan load factor rata-rata 48,5%.
2. Di sepanjang Jln. Malioboro disediakan beberapa tempat henti bus kota, seperti di depan Eks Gedung Kanwil PU, Depan Kematihan dan Depan Pasar Beringharjo. Meskipun demikian seringkali terjadi bus kota berhenti tidak pada tempatnya untuk menaikturunkan penumpang.

2.1.6. Survei Taman Parkir Abu Bakar Ali

Lahan parkir ini milik Pemerintah Kota yang dikelola oleh swasta. Sistem pengelolaannya sampai tahun 2003 adalah sistem sewa. Pihak pengelola diwajibkan membayar sewa Rp 8.400.000,- per tahun kepada Pemkot. Namun demikian uang sejumlah itu dirasakan berat oleh pengelola sehingga pola setoran tidak lagi per tahun melainkan diangsur setiap bulan sebesar Rp. 700 ribu.

Dengan diberlakukannya Perda parkir yang baru maka sistem parkir yang berlaku sekarang adalah sistem bagi hasil antara Pemkot dan pengelola masing-masing 60% dan 40%.

Sekitar tahun 1999 fungsi lahan mengalami perubahan. Lahan ini tidak saja diperuntukkan sebagai tempat parkir wisata tetapi juga digunakan sebagai tempat berdagang. Saat ini, komunitas taman parkir Abubakar Ali terdiri dari 5 kelompok yaitu kelompok buah, kelompok oleh-oleh dan makanan, kelompok pakaian dan kerajinan, kelompok parkir, dan kelompok pemandu wisata. Struktur kepemimpinannya adalah setiap anggota bertanggungjawab pada masing-masing pengurunya dan setiap pengurus di masing-masing kelompok bertanggungjawab pada pengelola parkir.

2.2. Survei Sosial Demografi

2.2.1. Survei Juru Parkir

Juru parkir merupakan salah satu komponen yang akan terkena langsung di setiap bentuk perencanaan yang melibatkan perubahan lalu lintas di kawasan Malioboro. Survei dilakukan dengan wawancara langsung kepada responden di tempat bekerja. Beberapa kesimpulan yang didapatkan dari survei:

1. Usia rata-rata juru parkir adalah 21-40 tahun, hampir semuanya laki-laki dan lebih dari 79% telah berkeluarga dan punya anak. Rata-rata tingkat pendidikannya adalah sekolah menengah (SMP dan SMU).
2. Sebagian besar jukir tidak bekerja di tempat lain atau menjadikan jukir sebagai pekerjaan tetap. Penghasilan rata-rata jukir adalah Rp. 20.000, dan diterima bersih cuma Rp. 15.000. Meskipun ada keraguan bahwa angka yang sebenarnya lebih besar dari itu, akan tetapi hal ini menunjukkan bahwa tingkat pendapatan jukir masih jauh dari layak.

2.2.2. Survei Penduduk

A. Di Kawasan Malioboro

Penduduk sekitar Malioboro adalah salah satu komponen yang akan terkena dampak langsung dari pengaturan di Malioboro terutama pengaturan lalu lintas. Beberapa wilayah yang termasuk dalam wilayah studi adalah wilayah Sosrokusuman, Sosrowijayan, Pajeksan dan Dagen.

Beberapa kesimpulan yang didapatkan dari survei adalah:

1. Pekerjaan utama penduduk adalah di bidang swasta, baik berupa pedagang, pengusaha maupun usaha lainnya.
2. Dikaitkan dengan fungsi Jalan Malioboro sebagai satu-satunya akses keluar masuk pemukiman, 50% responden menjawab tidak melalui Jalan Malioboro. Sisanya menjadikan Jalan Malioboro menjadi satu-satunya akses menuju pemukiman masing-masing.
3. Ketika ditanya mengenai apakah setuju jika Jalan Malioboro dijadikan kawasan pejalan kaki, angkutan umum, dan kendaraan tak bermotor, 69% responden menjawab setuju dengan alasan agar Malioboro lebih terasa nyaman dan tidak macet (dengan catatan: akses masuk ke pemukiman harus diberikan kepada penduduk sekitar), sisanya sebesar 30% menjawab tidak setuju dengan tanpa alasan yang jelas. Sebagian yang lain menjawab akan terjadi kemacetan diluar wilayah Malioboro dan akan terjadi kesulitan akses.

B. Di Jalan Pasar Kembang

Di pasar kembang terdapat empat lorong atau jalan kampung yang menghubungkan antara jalan pasar kembang dengan jalan sosrowijayan. Kesemuanya merupakan jalan lurus 180 derajat, kecuali gang paling ujung timur yang nampak sepi buntu tetapi sebetulnya merupakan gang yang dapat menghubungkan dengan ketiga gang yang lain.

Lebar gang relatif sempit yaitu antara 1-1,5 meter. Pun demikian belum lagi ditambah teras yang menjorok ke luar. Dan itu hampir dimiliki oleh semua rumah di kawasan itu. Kalaupun belum ada biasanya mereka meletakkan bangku-bangku kayu yang diletakkan di depan rumahnya.

Fisik gang umumnya relatif masih bagus dan terbuat dari tegel abu-abu yang dilengkapi selokan samping. Beberapa selokan ada yang sudah ditutup. Kendatipun demikian di beberapa penggal jalan masih ada selokan yang belum ditutup.

Pada umumnya penduduk sosrowijayan merespon baik jika empat gang di sosrowijayan dijadikan kawasan pejalan kaki. Responden umumnya warga sekitar yaitu warga sosrowijayan wetan dan sosrowijayan kulon yang kebanyakan berusia 20-40 tahun.

Hampir 90% dari responden setuju jika empat gang di sosrowijayan dijadikan kawasan pejalan kaki. Alasannya agar menambah pendapatan mereka, prosentasi tamu akan meningkat, dan membuka lapangan pekerjaan. Catatan tambah mereka adalah setuju asal menguntungkan semua pihak dan ada jaminan keamanan.

Namun demikian 10% responden tidak setuju karena alasan jalan kampung sudah sangat sempit dan khawatir kalau pelanggan tidak mau datang lagi karena merasa malu.

2.2.3. Survei PKL

A. PKL di Jalur Lambat Jalan Malioboro

Salah satu karakteristik utama dari sektor informal ini adalah bahwa mereka berjualan menempati jalur lambat (jalur kendaraan tak bermotor), sehingga bersama-sama dengan gerobak-gerobak PKL utama, menjadi hambatan bagi kelancaran arus lalu lintas kendaraan tak bermotor di jalur lambat. Beberapa kesimpulan yang didapatkan dari survei ini adalah:

1. Jumlah pedagang kaki lima di jalur lambat mencapai 87 unit di penggal Jalan Malioboro saja.
2. Pedagang kaki lima di jalur lambat sebagian besar merupakan pedagang makanan, yaitu berjualan untuk melayani kebutuhan dari PKL utama.
3. Jam operasi tidak menerus, tetapi bergantian pada jam-jam tertentu dengan sifat sebagian besar mudah bergerak (mobile).

B. PKL di Taman Parkir Abu Bakar Ali

Khusus bagi kelompok buah, kelompok oleh-oleh dan makanan, pakaian dan kerajinan, mereka tidak berjualan setiap hari. Hanya hari-hari tertentu saja mereka berjualan di Taman Parkir Abubakar Ali seperti hari Sabtu dan Minggu. Pasalnya hari Senin sampai Jum'at jarang sekali bus wisata yang parkir di areal itu. Sehingga mereka cenderung berjualan di depan-depan hotel yang dikunjungi wisatawan domestik.

Paling tidak terdapat 66 kios di Taman Parkir Abubakar Ali. Angka itu terbagi atas kios salak pondoh 12 unit, kios makanan dan oleh-oleh 28 unit, kios pakaian dan kerajinan 26 unit seperti pada Tabel 2.2.

Tabel 2.2. Jumlah & Jenis Dagangan di Parkir Abubakar Ali

No	Jenis Dagangan	Jumlah Kios (Unit)
1.	Salak Pondoh	12
2.	Makanan & Oleh-oleh	28
3.	Pakaian dan kerajinan	26
	Jumlah	66

Namun demikian pada saat pengamatan jumlah pedagang yang berjualan hanya 5 buah dengan jenis dagangan bakso dan es.

C. PKL di Jalan Abu Bakar Ali

Pada siang hari, di jalan Abubakar Ali terdapat 3 pedagang yaitu jenis dagangan nasi rames, rokok, dan teh botol sosro. Pada sore dan malam hari mengalami perubahan dan atau penambahan dagangan jenis slayer, sate ayam dan Mie ayam seperti nampak pada Tabel 2.3.

Tabel 2.3. Jumlah & Jenis Dagangan di jalan Abubakar Ali

No	Jenis Dagangan	Siang (Unit)	Sore (Unit)	Malam (Unit)
1.	Nasi Rames	1	--	--
2.	Kios Rokok	1	1	1
3.	Teh Botol	1	--	--
4.	Slayer	--	2	2
5.	Sate Ayam	--	1	1
6.	Mie Ayam	--	2	2
	Jumlah	3	6	6

D. PKL di Jalan Pasar Kembang

Di siang hari jumlah pedagang yang ada di sepanjang jalan pasar kembang sebanyak 79 unit, yang terdiri dari 74 unit berada di utara jalan dan 5 unit berada di selatan jalan.

Pada bagian utara jalan volume pedagang antara siang, sore dan malam tidak terdapat fluktuasi. Karena bentuk bangunan lebih banyak permanen dan semi permanen dari pada tidak permanen. Agen tiket, travel, rental kendaraan bermotor, money chenger adalah contoh bangunan permanen. Bangunan semi permanen misalnya warung makan. Sedangkan bangunan tidak permanen seperti bengkel sepeda dan kios rokok.

Di bagian selatan jalan umumnya adalah kios rokok. Dan pada sore dan malam hari jumlah pedagang mengalami penambahan yaitu 3 angkringan. Sedangkan di utara jalan relatif tidak ada penambahan karena umumnya kapling kios sudah penuh, sempit dan tidak ada kemungkinan bagi pedagang yang akan berjualan di sana.

E. PKL di Jalan Sosrowijayan

Jumlah keseluruhan pedagang di sepanjang jalan ini sebanyak 21 unit di siang hari dan mengalami penambahan 3 unit pada sore dan malam hari. Dengan penyebaran 9 unit di selatan jalan dan 12 unit di utara jalan pada siang hari. Sedangkan pada sore hari tidak jauh berbeda dengan malam hari yaitu 12 unit berjualan di selatan jalan dan 12 unit berjualan di utara jalan seperti pada Tabel 2.4.

Tabel 2.4. Jumlah & Jenis Dagangan di jalan Sosrowijayan

No	Jenis Dagangan	Siang (Unit)	Sore (Unit)	Malam (Unit)
1.	Nasi Padang	1		
2.	Nasi Rames	4	4	4
3.	Nasi Pecel		1	1
4.	Sate Ayam	1	2	2
5.	Soto	--	1	1
6.	Bakso	--	2	2
7.	Mie	1	1	1
8.	Angkringan	4	5	5
9.	Kios Rokok	7	3	3
10.	Buah	2	0	0
11.	Gorengan	1	5	5
12.	Peracangan	1	5	5
	Jumlah	21	24	24

Sebagai catatan, menurut beberapa warga sepanjang jalan sosrowijayan, awalnya PKL di sana tidak begitu banyak bahkan hanya ada satu sampai tiga PKL saja. Menjamurnya PKL di jalan tersebut baru sekitar dua bulan lalu (Juni 2003) dan mereka bukan warga Sosrowijayan.

Beberapa warga beserta tokoh masyarakat telah mengadukan hal itu kepada pihak Kecamatan karena alasan keberadaan PKL tersebut telah mempersulit akses keluar masuk bagi warga setempat. “Namun hal itu bukan kewenangan kecamatan melainkan Pemkot” demikian kata Camat Gedongtengen.

F. PKL di Jalan Dagen

Pola pedagang di jalan ini tidak berbeda jauh antara siang dan malam. Jika jumlah pedagang di siang hari terdapat 28 unit maka di sore dan malam terdapat 27 unit. Penyebarannya pada siang hari lebih terkonsentrasi di utara jalan yaitu 21 unit dan 7 unit berada di selatan jalan.

Sedangkan pada sore dan malam hari tidak jauh berbeda hanya yang didaerah selatan jalan terdapat penambahan 1 unit sedangkan pada utara jalan terdapat pengurangan 2 unit, seperti pada Tabel 2.5.

Tabel 2.5. Jumlah & Jenis Dagangan di jalan Dagen

No	Jenis Dagangan	Siang (Unit)	Sore (Unit)	Malam (Unit)
1.	Kios Topi	1	1	1
2.	Nasi Rames	2	4	4
3.	Mie Ayam	1	2	2
4.	Es Campur & Klamud	2	1	1
5.	Bakso	4	2	2
6.	Siomay	1	1	1
7.	Soto Ayam	3	2	2
8.	Sate Ayam	1	1	1
9.	Las Karbit	1	--	--
10.	Kios Rokok	4	5	5
11.	Gorengan	3	--	--
12.	Kios Jamu	1	--	--
13.	Angkringan	3	1	1
14.	Kerajinan	1	1	1
15.	Dawet	0	1	1
16.	Buah	0	3	3
17.	Mie / Indomie Rebus	0	1	1
18.	Peracangan	0	1	1
	Jumlah	28	27	27

G. PKL di Jalan Pajeksan

Jumlah pedagang di jalan ini lebih banyak di siang hari dari pada sore dan malam hari. Jika sore dan malam hari hanya terdapat 17 unit saja, maka di siang hari terdapat 22 unit. Jenis dagangan lebih didominasi oleh pedagang nasi rames. Mereka itu lebih banyak melayani tukang becak dan sektor-sektor informal lainnya seperti pada Tabel 2.6.

Tabel 2.6. Jumlah & Jenis Dagangan di Jalan Pejeksan

No	Jenis Dagangan	Siang (Unit)	Sore (Unit)	Malam (Unit)
1.	Nasi Rames	6	1	1
2.	Mie Ayam	3	2	2
3.	Es Campur & Klamud	1	1	1
4.	Bakso	2	3	3
5.	Soto Ayam	1	0	0
6.	Kios Rokok	3	1	1
7.	Gorengan	1	1	1
8.	Angkringan	1	2	2
9.	Kerajinan	0	1	1

Tabel 2.6. Jumlah & Jenis Dagangan di Jalan Pejeksan (lanjutan)

No	Jenis Dagangan	Siang (Unit)	Sore (Unit)	Malam (Unit)
10.	Dawet	--	1	1
11.	Mie / Indomie Rebus	--	2	2
12.	Nasi Padang	2	--	--
13.	Nasi Goreng	1	--	--
14.	Gudeg	1	2	2
15.	Bensin	1	--	--
	Jumlah	22	17	17

2.3. Survei *Willingness to Pay*

Survei *willingness to pay* (WTP) dilakukan untuk memahami persepsi masyarakat pada kondisi eksisting dan keinginan mereka untuk membayar, terutama pengendara kendaraan bermotor, pada saat manajemen lalu lintas, manajemen parkir dan pricing di Malioboro diterapkan. Survei ini dilaksanakan pada bulan 23-24 Oktober 2003 pada pengendara sepeda motor dan mobil penumpang yang memasuki Malioboro.

Pada para pengendara disodorkan tujuh skenario dengan 5 pilihan di tiap skenario.

Tabel 2.7. Hasil Survei WTP

1.	Variabel		Pilihan
	Tarif tol ke Malioboro	Rp 500	
	Waktu dari parkir ke Jln. Malioboro	> 6 menit	
	Jarak dari parkir ke Jln. Malioboro	≥ 100 meter	
	Ketersediaan tempat parkir	Pasti dapat tempat parkir	
	Tarif parkir	Rp 1000 (Mobil) Rp 400 (Sepeda Motor)	1. Pasti mau membayar 2. Mungkin mau membayar 3. Ragu-ragu untuk membayar 4. Mungkin tidak mau membayar 5. Pasti tidak mau membayar
2.	Variabel		Pilihan
	Tarif tol ke Malioboro	Rp 1000	
	Waktu dari parkir ke Jln. Malioboro	> 6 Menit	
	Jarak dari parkir ke Jln. Malioboro	≥ 100 meter	
	Ketersediaan tempat parkir	Mungkin dapat tempat parkir	
	Tarif parkir	Rp 1000 (Mobil) Rp 400 (Sepeda Motor)	1. Pasti mau membayar 2. Mungkin mau membayar 3. Ragu-ragu untuk membayar 4. Mungkin tidak mau membayar 5. Pasti tidak mau membayar
3.	Variabel		Pilihan
	Tarif tol ke Malioboro	Rp 1000	
	Waktu dari parkir ke Jln. Malioboro	0 – 6 Menit	
	Jarak dari parkir ke Jln. Malioboro	0 – 100 meter	
	Ketersediaan tempat parkir	Mungkin dapat tempat parkir	
	Tarif parkir	Rp 1000 (Mobil) Rp 400 (Sepeda Motor)	1. Pasti mau membayar 2. Mungkin mau membayar 3. Ragu-ragu untuk membayar 4. Mungkin tidak mau membayar 5. Pasti tidak mau membayar
4.	Variabel		Pilihan
	Tarif tol ke Malioboro	Rp 1000	
	Waktu dari parkir ke Jln. Malioboro	0 – 6 Menit	
	Jarak dari parkir ke Jln. Malioboro	0 – 100 meter	
	Ketersediaan tempat parkir	Pasti dapat tempat parkir	
	Tarif parkir	Rp 1000 (Mobil) Rp 400 (Sepeda Motor)	1. Pasti mau membayar 2. Mungkin mau membayar 3. Ragu-ragu untuk membayar 4. Mungkin tidak mau membayar 5. Pasti tidak mau membayar
5.	Variabel		Pilihan
	Tarif tol ke Malioboro	Rp 1500	
	Waktu dari parkir ke Jln. Malioboro	0 – 6 Menit	
	Jarak dari parkir ke Jln. Malioboro	0 – 100 meter	
	Ketersediaan tempat parkir	Mungkin dapat tempat parkir	
	Tarif parkir	Rp 1500 (Mobil) Rp 500 (Sepeda Motor)	1. Pasti mau membayar 2. Mungkin mau membayar 3. Ragu-ragu untuk membayar 4. Mungkin tidak mau membayar 5. Pasti tidak mau membayar

Tabel 2.7. Hasil Survei WTP (lanjutan)

6.	Variabel		Pilihan
	Tarif tol ke Malioboro	Rp 1500	1. Pasti mau membayar
	Waktu dari parkir ke Jln. Malioboro	0 – 6 Menit	2. Mungkin mau membayar
	Jarak dari parkir ke Jln. Malioboro	0 – 100 meter	3. Ragu-ragu untuk membayar
	Ketersediaan tempat parkir	Pasti dapat tempat parkir	4. Mungkin tidak mau membayar
	Tarif parkir	Rp 1500 (Mobil) Rp 500 (Sepeda Motor)	5. Pasti tidak mau membayar

7.	Variabel		Pilihan
	Tarif tol ke Malioboro	Rp 2000	1. Pasti mau membayar
	Waktu dari parkir ke Jln. Malioboro	0 Menit	2. Mungkin mau membayar
	Jarak dari parkir ke Jln. Malioboro	0 meter	3. Ragu-ragu untuk membayar
	Ketersediaan tempat parkir	Mungkin dapat tempat parkir	4. Mungkin tidak mau membayar
	Tarif parkir	Rp 1500 (Mobil) Rp 500 (Sepeda Motor)	5. Pasti tidak mau membayar

Berdasarkan survei dapat informasi sebagai berikut:

1. Dari kondisi eksisting Malioboro :
 - a. 100% responden setuju bahwa masalah utama Malioboro adalah lalu lintas (fungsi terkonsentrasi, lalu lintas kendaraan bermotor yang padat, jalan macet)
 - b. 89% responden setuju bahwa lalu lintas Malioboro sekarang dalam kondisi macet
 - c. 100% setuju bahwa perbaikan dan penataan ulang Malioboro sangat diperlukan
2. Dari skenario yang ditawarkan:
 - a. Skenario 1, 74% responden pasti mau membayar terhadap lima kondisi yang ditawarkan
 - b. Skenario 2, 34% responden ragu-ragu membayar, sedangkan 31% responden mungkin mau membayar untuk lima kondisi yang ditawarkan
 - c. Skenario 3, 34% responden pasti mau membayar, sedangkan 31% responden mungkin mau membayar untuk lima kondisi yang ditawarkan
 - d. Skenario 4, 42% responden pasti mau membayar, sedangkan 29% responden mungkin mau membayar untuk lima kondisi yang ditawarkan
 - e. Skenario 5, 52% responden ragu-ragu membayar untuk lima kondisi yang ditawarkan
 - f. Skenario 6, 23% responden pasti mau membayar, sedangkan 38% responden ragu-ragu untuk membayar untuk lima kondisi yang ditawarkan
 - g. Skenario 7, 43% responden ragu-ragu membayar untuk lima kondisi yang ditawarkan

2.4. Studi-studi terkait

Hasil-hasil studi terkait secara lengkap dapat dilihat pada Laporan Kemajuan LCI, November 2003. Sampai saat ini telah dilakukan setidaknya 26 studi dan penelitian di kawasan Malioboro terhadap berbagai aspek yaitu:

1. Aspek sosial di Malioboro

Studi tentang aspek sosial menyoroti lebih kepada kehidupan seniman di Malioboro dan dampak pengembangan kawasan terhadap kehidupan sosial kawasan
2. Transportasi di Kawasan Malioboro

Penelitian dibidang transportasi merupakan yang terbanyak yang telah dilakukan di kawasan Malioboro berkisar dari masalah parkir, pedestrianisasi dan pengaturan manajemen transportasi di Kawasan Malioboro. Sedangkan riset pedestrianisasi berfokus pada perilaku pedestrian di kawasan studi. Disamping itu, studi mengenai manajemen lalu lintas kebanyakan berupa pemodelan dan analisis lalu lintas.

3. Pengaturan PKL

Riset di bidang sektor informal (PKL) berfokus pada pengaturan ulang PKL di sepanjang jalan Malioboro.

4. Pengembangan Kawasan Malioboro secara umum

Riset di bidang pengembangan kawasan ini lebih kompleks membahas tentang keterkaitan antara berbagai sektor yang ada dalam kawasan Malioboro.

BAB 3 PROSES DESAIN

Proses desain melibatkan tahap-tahap berikut:

1. Desain dilakukan oleh sebuah tim teknis yang beranggotakan instansi dari Pemerintah Provinsi DIY, Pemerintah Kota Yogyakarta dan ITDP (dalam hal ini dijalankan oleh Pustral UGM).
2. Pada proses desain ini dilakukan serangkaian workshop dan konsultasi ke berbagai pihak dengan hasil seperti dibawah.

Tabel 3.1. Proses desain (Konsultasi dan Workshop)

NO	TGL/TEMPAT	TOPIK	HASIL	TINDAK LANJUT
1	14 Desember 2002/Balai Kota	Mengidentifikasi wilayah kerjasama dan tindak lanjut	ITDP akan membantu di: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pedestrianisasi Malioboro ▪ Rute sepeda di dalam Jeron Beteng ▪ Traffic cells ▪ Toll/TDM di Malioboro 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyusun MOU dengan Pemkot dan Pemprov berisikan fokus technical assistance (TA), jangka waktu TA, milestone. Disebutkan juga komitmen dari kedua pihak 2. Mendapatkan informasi terbaru dari rencana JICA untuk menyediakan support bagi pedestrianisasi di kawasan Malioboro
2	14 Desember 2002/Kantor Sekda DIY	Mengidentifikasi wilayah kerjasama dan tindak lanjut	ITDP akan membantu di: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pedestrianisasi Malioboro ▪ Rute aman ke sekolah ▪ Promosi sepeda ▪ Becak ▪ PKL ▪ Pedestrianisasi 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Pemprov akan menyusun kelompok kerja dari staf pemerintah dengan tugas berfokus pada pedestrianisasi Malioboro pada akhir Januari 2003 4. Menindaklanjuti undangan Walikota Bogota bersama dengan tim Jakarta (Dinas Perhubungan DKI)
3	11 Maret 2003	Draft pertama MOU	<ol style="list-style-type: none"> 1. MOU antara ITDP, Pemprov dan Pemkot dijadikan satu MOU 2. Program dalam MOU: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pedestrianisasi Malioboro (Pemkot dan Pemprov) ▪ Jalur sepeda/Rute aman ke sekolah (Pemkot) ▪ Becak (Pemkot) ▪ Angkutan Umum (Pemprov) ▪ Managemen lalu lintas/ pengaturan arus (Pemkot) ▪ Parkir dan pricing (Pemkot) 	Merevisi MOU berdasarkan hasil yang disetujui
4	9 Juni 2003	Penyusunan agenda kegiatan	Kegiatan dibagi menjadi 3 bagian yaitu: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Malioboro (Juli – Sep 03) ▪ Ngabean (Sep – Des 03) ▪ Rute aman (Januari – Maret 04) 	
5	10 Juni 2003	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rencana pemerintah 2. Kebutuhan data dan informasi 3. Rencana kerja 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pustral akan mengevaluasi rencana2 yang sudah ada 2. Kebutuhan identifikasi masalah jika rencana diimplementasikan 3. Pemprov dan Pemkot akan membantu dalam pencarian data dan informasi 4. Untuk Ngaben, karena belum ada rencana detail, Pustral akan membuat peta dasar untuk Ngabean - Kraton 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Formasi tim teknis 2. Pustral akan mendata kebutuhan data 3. Penandatanganan MOU

Tabel 3.1. Proses desain (Konsultasi dan Workshop) - lanjutan

NO	TGL/TEMPAT	TOPIK	HASIL	TINDAK LANJUT
6	16 Juni 2003	Koordinasi dengan PT. HM Sampoerna	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pemkot harus men-fix-kan rencana sebelum berembug dengan Sampoerna 2. Usulan harus mencakup area di mana Sampoerna bisa berinvestasi dan kompensasi yang akan didapatkan Sampoerna 	
7	23 Juni 2003	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jadwal pelaksanaan 2. Workshop 3. Identifikasi stakeholders 4. Data penunjang 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Workshop akan diselenggarakan tanggal 12 Juli 2003 2. Pemkot akan memberikan dukungan dana sebesar Rp. 40 juta 3. Pemkot telah mengalokasikan dana Rp. 900 juta untuk pengembangan Abu Bakar Ali 4. Susunan tim teknis 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Survei primer sebelum workshop 2. Legalisasi tim teknis
8	9 Juli 2003	WORKSHOP I	<p>Tema diskusi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Masalah pokok dalam penanganan kawasan Malioboro 2. Pedestrianisasi Malioboro, setuju atau tidak? 3. Yang perlu diperhatikan dalam perencanaan kawasan Malioboro 	Ditindak lanjuti dengan pertemuan tim teknis pada tanggal 10 Juli 2003
9	10 Juli 2003	PERTEMUAN TIM TEKNIS	<ol style="list-style-type: none"> 1. Maksud pertemuan tim teknis ini adalah untuk menindak lanjuti hasil workshop I dalam bentuk usulan desain. 2. Hasil pertemuan tim teknis: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 Skenario pedestrianisasi: (1) penggal depan Malioboro mall (2) penggal antara Jl. Perwakilan – ujung selatan Jl. Malioboro ▪ Pengaturan ulang kawasan Abu Bakar Ali 	Skenario akan diuji dengan pemodelan menggunakan EMME2
10	11 Juli 2003	Survei tambahan	<p>Survei tambahan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jumlah angkringan ▪ Penduduk Malioboro ▪ Parkir ▪ Jumlah andong dan becak ▪ Pedestrian ▪ Bus kota 	
11	21 Juli 2003	Dampak Pedestrianisasi depan Mall Malioboro kepada Hotel Ibis dan Malioboro Mall	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pihak Malioboro Mall dan Ibis Hotel pada prinsipnya setuju dengan rencana yang diusulkan 2. Berdasarkan rencana yang diusulkan maka Malioboro Mall akan merubah pintu masuk parkir dari Jalan Perwakilan 3. Dampak terhadap penduduk di belakang Mall perlu dipertimbangkan 4. Jalan Perwakilan akan dilebarkan ke arah utara 5. Multilevel parkir akan dibuat dibelakang Ibis Hotel dengan pintu masuk dari Jalan Mataram 	
12	25 Juli 2003	Presentasi hasil pemodelan dengan EMME2 untuk 2 skenario terpilih	<ol style="list-style-type: none"> 1. Untuk mengakomodasi KTB dari Jl. Mangkubumi dan A Yani, pelican cross harus dibangun di persimpangan Pasar Kembang 2. Untuk pricing, gate hanya mengambil tiket, membayarnya di pintu keluar 3. Anggaran untuk pelebaran Jl. Suryatmajan belum dialokasikan, meskipun menurut Sekda DIY akan diimplementasikan dalam 2 tahun 	Workshop II akan diselenggarakan pada tanggal 2 Agustus 2003 dengan agenda mempresentasikan hasil rencana

Tabel 3.1. Proses desain (Konsultasi dan Workshop) - lanjutan

NO	TGL/TEMPAT	TOPIK	HASIL	TINDAK LANJUT
13	2 Agustus 2003	WORKSHOP II	<p>1. Membahas usulan desain dari tim teknis</p> <p>2. Tema bahasan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mekanisme kontrol (lalu lintas menerus, PKL, parking) ▪ Penataan ruang untuk PKL (regulasi, jadwal kend. barang - sampah) ▪ Akses untuk emergensi dan diffable ▪ Manajemen parkir dan tarif (siapa, bagaimana) <p>3. Hasil bahasan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilisasi gedung bekas kanwil PU untuk tempat parkir dan dikelola oleh jukir depan Malioboro Mall ▪ Revitalisasi harus menguntungkan semua pihak ▪ Forum yang lebih kecil harus diadakan ▪ Implementasi harus diselenggarakan dalam bentuk tahapan, lalu lintas dulu, parkir, PKL ▪ Evaluasi dampak sangat diperlukan ▪ Satu-satunya pihak yang menyatakan keberatannya adalah juru parkir di depan Malioboro Mall yang merasa akan kehilangan pekerjaannya jika pedestrianisasi dilaksanakan 	
14	9 Agustus 2003	Laporan hasil workshop	<p>Karena konflik yang cukup besar pada pelaksanaan pilot project pedestrianisasi di depan Malioboro Mall, maka diambil strategi pelaksanaan sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tahap pertama (tahun 2004) dilakukan pengaturan lalu lintas di kawasan Abu Bakar Ali ▪ Untuk pilot project pedestrianisasi, akan dilakukan serangkaian konsultasi publik 	
15	6 September 2003	WORKSHOP III (TIM TEKNIS)	<p>1. Tema diskusi: penanganan Abu Bakar Ali dan sosialisasi pedestrianisasi</p> <p>2. Hasil diskusi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Jenis bus yang parkir di ABA diusulkan bus ukuran sedang ▪ Lebar jalan Abu Bakar Ali yang ke barat dan ke timur bisa tidak sama lebarnya karena perbedaan volume lalu lintas. Tapi diusulkan tetap dengan lebar yang standar yaitu 2x2x3,5 ▪ Perlu rambu untuk bus yang akan menuju taman parkir Abu Bakar Ali ▪ Perlu tambahan pulau di beberapa tempat untuk mengarahkan arus ▪ Monumen KB bukan heritage sehingga boleh dihancurkan, demikian pula gardu listrik ▪ Pricing harus dipertimbangkan lagi dengan baik, sampai lalu lintas benar-benar tidak bisa diatasi dengan re-routing ▪ Desain persimpangan KTB dari Jl. Mangkubumi ke Jl. Malioboro dan sebaliknya ▪ Sosialisasi akan dilaksanakan oleh Pemkot 	<p>Rencana:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Audiensi dengan Walikota dan DPRD ▪ Pertemuan tim teknis ▪ Workshop ke media

Tabel 3.1. Proses desain (Konsultasi dan Workshop) - *lanjutan*

NO	TGL/TEMPAT	TOPIK	HASIL	TINDAK LANJUT
16	21 Oktober 2003	Laporan kemajuan di Balaikota	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gate toll di pintu masuk sebaiknya dihilangkan, hanya dibuat di pintu keluar untuk membayar 2. Jalur bus wisata dari arah barat, tapi sebelum rencana disosialisasikan, dari sisi timur perlu diberikan akses pula 3. Rambu perlu dipasang di beberapa tempat misalnya di Jokteng Wetan agar mengarahkan bus wisata ke pintu barat taman parkir ABA 4. Pemkot telah mengalokasikan 1 M untuk implementasi ABA (termasuk DED dan administrasi) 	Alokasi budget nasional perlu dikonfirmasi
17	20 November 2003	Kunjungan tim ahli dari ITDP	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rencana pricing 2. Fokus kegiatan 2004 3. Diskusi untuk rencana terpilih, diusulkan pengaturan jalur pedestrian (penyeberangan) yang lebih baik 	
18	19 Desember 2003	Pertemuan dengan Kota dan Propinsi tentang pendanaan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyesuaian desain dengan rencana yang sudah ada 2. PKL dialokasikan atau tidak? 3. Akan ada pertemuan tanggal 23 Desember 2003 untuk membahas pendanaan 	
19	2 Januari 2004 16 Januari 2004	Pertemuan dengan PKL membahas masa depan PKL	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dari Bappeda, intinya PKL akan ditampung tapi dengan penyesuaian desain 2. Desain utama menyesuaikan 	

Hasil dari desain dapat dilihat pada Bab 5.

BAB 4 PEMODELAN

Secara lengkap, hasil pemodelan disajikan dalam Lampiran 1 Buku 1.

4.1. PENGANTAR

Dalam proses desain, dihasilkan usulan dua skenario pengembangan yaitu:

1. Skenario 1 mengusulkan pedestrianisasi di penggal Jalan Malioboro depan Malioboro Mall, dengan pengaturan sebagai berikut:
 - Kendaraan bermotor akan diarahkan untuk keluar dari jalan Malioboro melalui Jalan Sosrowijayan dan Jalan Perwakilan
 - Jalan Sosrowijayan akan menjadi jalan satu arah ke arah barat tanpa on-street parking
 - Jalan Dagen akan menjadi jalan satu arah ke arah timur (masuk ke Jalan Malioboro) tanpa on-street parking
 - Jalan Bhayangkara menjadi jalan dua arah
 - Jalan Pasar Kembang dan Jalan Abu Bakar Ali menjadi jalan dua arah
 - Pemasangan APILL di pertigaan Jalan Mataram – Jalan Perwakilan
 - Keluar masuk ke parkir Malioboro Mall melalui Jalan Perwakilan
 - Parkir mobil di Jalan Perwakilan dihilangkan diganti untuk parkir sepeda motor dari Depan Malioboro Mall. Parkir mobil ini akan dipindahkan ke parkir Abu Bakar Ali
 - Ijin masuk khusus diberikan kepada penduduk dan hotel di Jalan Sosrokusuman
 - Transportasi umum (bus dan taksi) dilarang memasuki pedestrian area (akan diarahkan ke Jalan Sosrowijayan)
 - Pengaturan waktu untuk kendaraan barang
 - Hanya kendaraan tak bermotor yang boleh melewati area pedestrian
 - Jalur cepat akan digunakan untuk lalu lintas dan parkir kendaraan tak bermotor, sementara itu jalur lambat digunakan untuk pedestrian
 - Zero growth bagi KTB dan PKL
 - Angkringan dilarang beroperasi di jalur lambat
 - Luas area PKL Tri Darma dan Pernalni sama sebelum maupun sesudah desain
 - Desain ulang tampilan PKL menjadi dua arah
 - Penyediaan panggung kesenian di pedestrian area
 - Penanaman pohon disepanjang jalur
2. Skenario 2 mengusulkan pedestrianisasi di penggal antara depan Malioboro Mall sampai dengan simpang Pajeksan – Jln. Malioboro, dengan pengaturan:
 - Jalan Pasar Kembang dan Abu Bakar Ali menjadi 2 arah dan semua kendaraan akan melintasi simpang Kewek dengan pengaturan tertentu
 - Kendaraan bermotor akan diarahkan untuk keluar dari jalan Malioboro melalui Jalan Sosrowijayan dan Jalan Perwakilan
 - Jalan Sosrowijayan akan menjadi jalan dua arah tanpa on-street parking

- o Jalan Dagen akan menjadi jalan dua arah (keluar masuk ke Hotel Mutiara) tanpa on-street parking
- o Jalan Bhayangkara menjadi jalan dua arah, Jalan Gandekan menjadi jalan satu arah ke arah selatan
- o Keluar masuk ke parkir Malioboro Mall melalui Jalan Perwakilan (Hotel Ibis)
- o Parkir mobil di Jalan Perwakilan dihilangkan diganti untuk parkir sepeda motor dari Depan Malioboro Mall. Parkir mobil ini akan dipindahkan ke parkir Abu Bakar Ali
- o Ijin masuk khusus diberikan kepada penduduk dan hotel di Jalan Sosrokusuman
- o Pengaturan waktu untuk kendaraan barang
- o Hanya kendaraan tak bermotor yang boleh melewati area pedestrian

3. Pengaturan Jalan Abu Bakar Ali dan Jalan Pasar Kembang menjadi dua arah.

Usulan pengembangan tersebut diuji dengan menggunakan pemodelan lalu lintas untuk melihat bagaimana dampak yang ditimbulkannya terhadap lalu lintas di kawasan Malioboro.

Hasil pemodelan menunjukkan bahwa skenario 1 menunjukkan kondisi yang lebih baik dibandingkan skenario 2 dengan ditandai menurunnya vehicle-km dan vehicle-hours.

Tabel 4.1. Hasil Pemodelan Lalu Lintas

Indikator	Base Condition	Skenario 1	Skenario 2
SEPEDA MOTOR			
Vehicle km	10.199,2	8.268,4	8.269,3
Vehicle hours	418,1	361,1	513,4
Average Speed (km/hr)	24	23	22
MOBIL PENUMPANG			
Vehicle km	2.492,1	2.003,3	2.120,2
Vehicle hours	93,6	82,1	91,1
Average Speed (km/hr)	27	24	23

4.2. PEMODELAN LALU LINTAS

Hasil dari pemodelan ini adalah pembebanan lalu lintas dan analisis lalu lintas pada simpang.

4.2.1. Pembebanan Lalu Lintas di Kawasan Malioboro

I. KONDISI EKSISTING

Hasil pembebanan jaringan kawasan Malioboro – Suryatmajan pada kondisi eksisting, pada moda mobil penumpang tidak jauh berbeda dengan pembebanan jaringan dengan moda sepeda motor. Hal ini disebabkan matriks asal tujuan kedua moda juga tidak jauh berbeda dalam proporsi bangkitan dan tarikan perjalanannya. Hasil pembebanan pada kondisi ini menunjukkan adanya ledakan volume kendaraan terutama pada jalan Abubakar Ali, Kleringan, Mataram, dan Malioboro sendiri. Penyebab ledakan ini disebabkan adanya tarikan yang cukup besar (centroid 66 di jalan A.Yani). Selain penyebab itu, jarak tempuh yang minimal merupakan alasan terbaik untuk kemacetan ini. Bangkitan terbesar disebabkan dari Kleringan menuju A.Yani dimana rute satu-satunya adalah melewati jalan Malioboro.

Sedangkan hasil pembebanan jaringan untuk moda Tidak Bermotor (unmotorized) pada kondisi eksisting, menunjukkan gejala lain dimana terjadi loncatan volume moda pada jalan Pajeksan, Suryatmajan, dan sebagian Mataram. Hal ini disebabkan adanya bangkitan yang cukup besar dari arah Mayor Suryotomo menuju beberapa tarikan di sekitarnya yaitu daerah Mas Suharto, Juminahan, A. Yani.

II. SKENARIO 1

Pada skenario 1, diadakan perubahan arah jalur di beberapa jalan pada kawasan ini. Salah satunya adalah perubahan jalur jalan Gandekan dari arah selatan-utara menjadi arah utara selatan-utara. Hal ini menyebabkan berkurangnya/hilangnya volume kendaraan dari arah jalan Bhayangkara menuju jalan Jlagran lor dimana tarikan perjalanan pada kawasan ini cukup besar. Perubahan lain adalah ditutupnya Jalan Malioboro segmen Perwakilan-Suryatmajan, yang direncanakan untuk dikhususkan bagi para pejalan kaki. Disebabkan hal itu, maka moda kendaraan baik mobil penumpang dan sepeda motor akan enggan untuk melewati jalan Malioboro, dan lebih memilih melewati jalan Mataram.

Sedangkan untuk pembebanan jaringan dengan moda Tidak bermotor menunjukkan adanya peningkatan volume moda pada jalan Pasar Kembang, Gandekan, Malioboro segmen Sosrowijayan-Perwakilan, Perwakilan, dan Mataram. Hal ini disebabkan adanya tarikan yang relatif tinggi di kawasan selatan-timur yaitu di Mas Suharto dan Mayor Suryotomo. Sedangkan bangkitan perjalanan lebih banyak berada di daerah utara-barat yaitu kawasan Jaglaran lor. Moda dari kawasan ini akan lebih memilih untuk melewati gandekan menuju Sosrowijayan yang telah dirubah menjadi 2 arah, dan masuk malioboro, diteruskan menuju perwakilan mataram. Bagi para pejalan kaki yang menggunakan moda kendaraan bermotor, di Malioboro Mall harus bersedia untuk berjalan kaki terlebih dahulu menuju jalan Perwakilan-Mataram atau menuju jalan Sosrowijayan – Pajeksan yang seharusnya disediakan fasilitas parkir. Yang perlu diperhatikan disini adalah menimbulkan citra nyaman dan aman bagi para pejalan kaki sehingga kesan “jauh” dapat diminimalkan.

III. SKENARIO 2

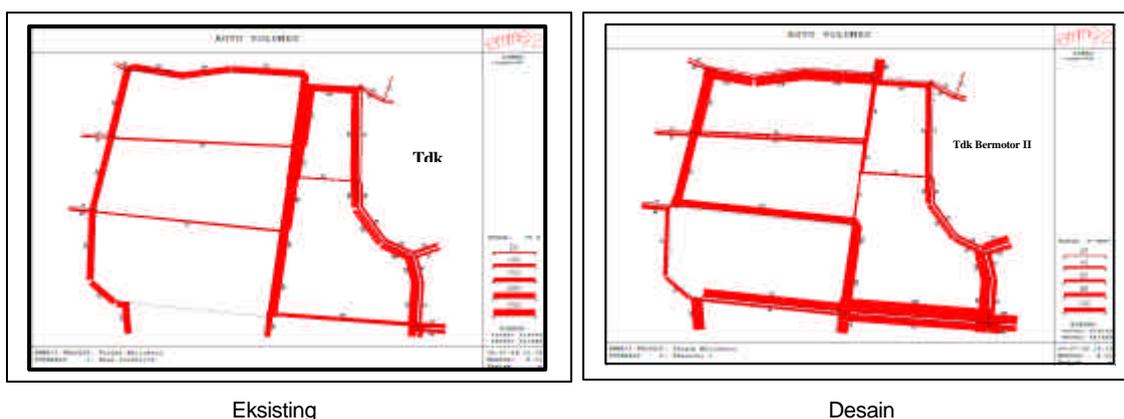
Skenario 2 memberlakukan perubahan arah jalur untuk Jalan Gandekan, Jogonegaran, Pasar Kembang, dan Abubakar Ali menjadi 2 arah. Bagi moda kendaraan mobil penumpang dan sepeda motor, yang notabene bangkitan perjalanan terbesar dari arah kleringan, akan lebih memilih jalan Mataram sebagai alternatif menuju tarikan perjalanan di daerah selatan. Alternatif kedua adalah menggunakan jalan Abubakar Ali menuju Pasar Kembang menuju Jlagran Lor dimana tarikan perjalanan di Kawasan ini juga relatif tinggi. Jalan Malioboro cenderung tidak dipilih karena adanya larangan bagi moda kendaraan bermotor untuk melewati segmen Perwakilan-Suryatmajan.

Bagi moda Tidak bermotor, skenario 2 akan mengakibatkan melonjaknya volume moda dari arah Jalan Mangkubumi menuju Pasar Kembang dan memilih jalan Gandekan – Bhayangkara untuk tarikan di kawasan tersebut. Bangkitan yang besar juga berasal dari arah Bhayangkara dan Mayor Suryotomo, baik menuju tarikan di daerah A.Yani maupun di daerah Mayor Suryotomo dan Mas Suharto. Hal ini akan mengakibatkan meningkatnya pemakai moda ini pada jalan Pajeksan dan jalan Suryatmajan yang memang telah direncanakan menjadi 2 arah pada skenario ini.

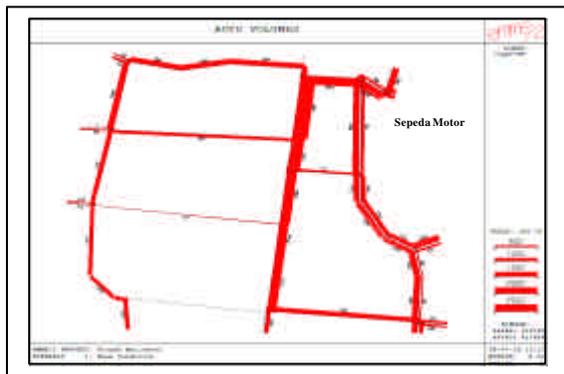
IV. HASIL PEMODELAN

Hasil pemodelan EMM2 menghasilkan kondisi lalu lintas seperti pada Gambar 4.1. berikut. Hasil rekapitulasinya dapat dilihat pada Tabel 4.2. – 4.3.

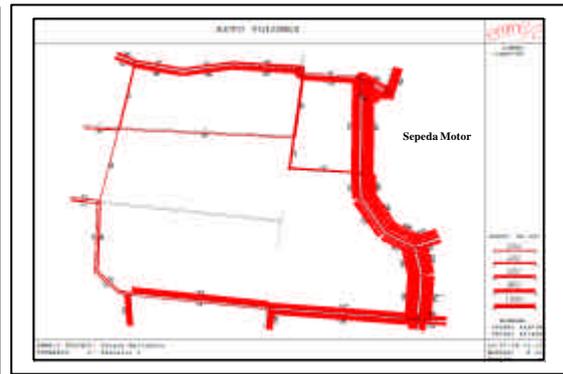
Kendaraan tak bermotor



Sepeda motor

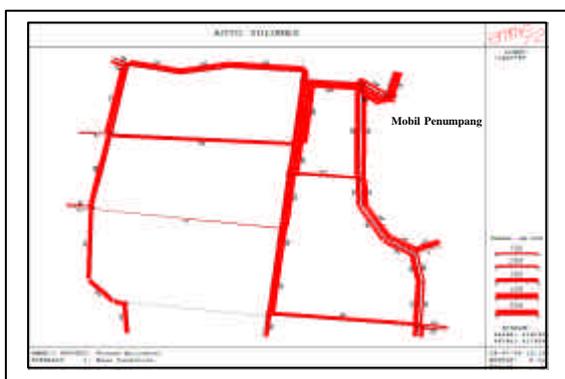


Eksisting

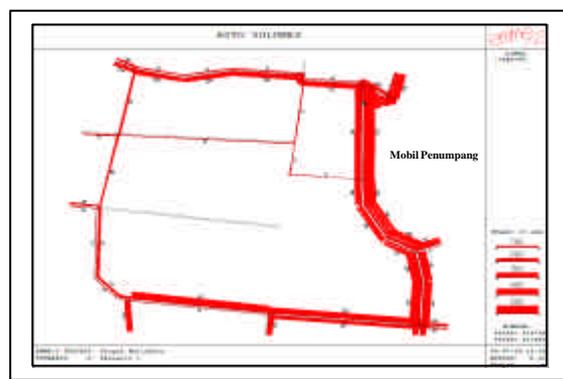


Desain

Mobil Penumpang



Eksisting



Desain

Gambar 4.1. Hasil Pemodelan dengan EMME2

Tabel 4.2. Hasil Pembebanan Jaringan Jalan Studi Kasus Kawasan Malioboro Moda Sepeda Motor

No	Nama Jalan	Volume(smp/jam)				
		Base Condition	Skenario 1	Skenario 1a*	Skenario 2	Skenario 2a*
1	Malioboro					
	- Garuda - Sosrowijayan	4.582	953	822	537	963
	- Sosrowijayan - Perwakilan	3.701	130	132	421	291
	- Perwakilan - Dagen	2.954	-	-	-	-
	- Dagen - Pajeksan	2.740	1.015	1.323	-	-
2	A. Yani	1.255	1.255	1.255	1.255	1.255
3	Abubakar Ali					
	- Simpang Mataram - Garuda	2.918	1176/293	1974/293	1172/84	2128/84
	- Kleringan - Simpang Mataram	2798/955	2798/955	2798/955	2798/955	2798/955
4	Mataram					
	- Simpang Mataram - Perwakilan	1865/790	774/1734	1572/1734	1512/2267	1935/1734
	- Perwakilan - Mas Suharto	1572/1244	774/1864	1572/1866	1510/2686	1933/2023
	- MasSuharto-Juminahan	1891/281	1621/1429	2213/1225	2355/2249	2574/1382
5	PasarKembang	1.664	423/353	425/1284	431/983	369/1450
6	Sosrowijayan	881	823	690	7/122	6/678
7	Dagen	214	1.015	1.323	0/0	0/0
8	Pajeksan	-	795/488	795/0	1349/113	2322/0
9	Suryatmajan	1.485	798/865	863	1090/1071	1.067
10	Bhayangkara	1.127	1.127	1.127	1.127	1.127
11	Jogonegaran	1.127	820/0	332/0	143/252	30/1225
12	Gandekan					
	-Kemetirankidul-Pringgokusuman	1.312	736/960	361/1381	138	1.224
	-Pringgokusuman-JlagranLor	1.899	590/285	322/946	317	846
13	Perwakilan	747	130	132	421	291
14	MasSuharto	2.031	2.031	2.031	2.031	2.031
15	MayorSuryotomo	1.314	1.314	1.314	1.314	1.314
	Vehicle km	10.199,2	8.268,4	8.950,2	8.269,3	9.180,9
	Vehicle hours	418,1	361,1	406,7	513,4	520,5
	Average Speed (km/hr)	24	23	24	22	23

Keterangan:

* Jalan Suryatmajan dan Pajeksan tetap menjadi satu arah

Tabel 4.3. Hasil Pembebanan Jaringan Jalan Studi Kasus Kawasan Malioboro Moda Mobil Penumpang

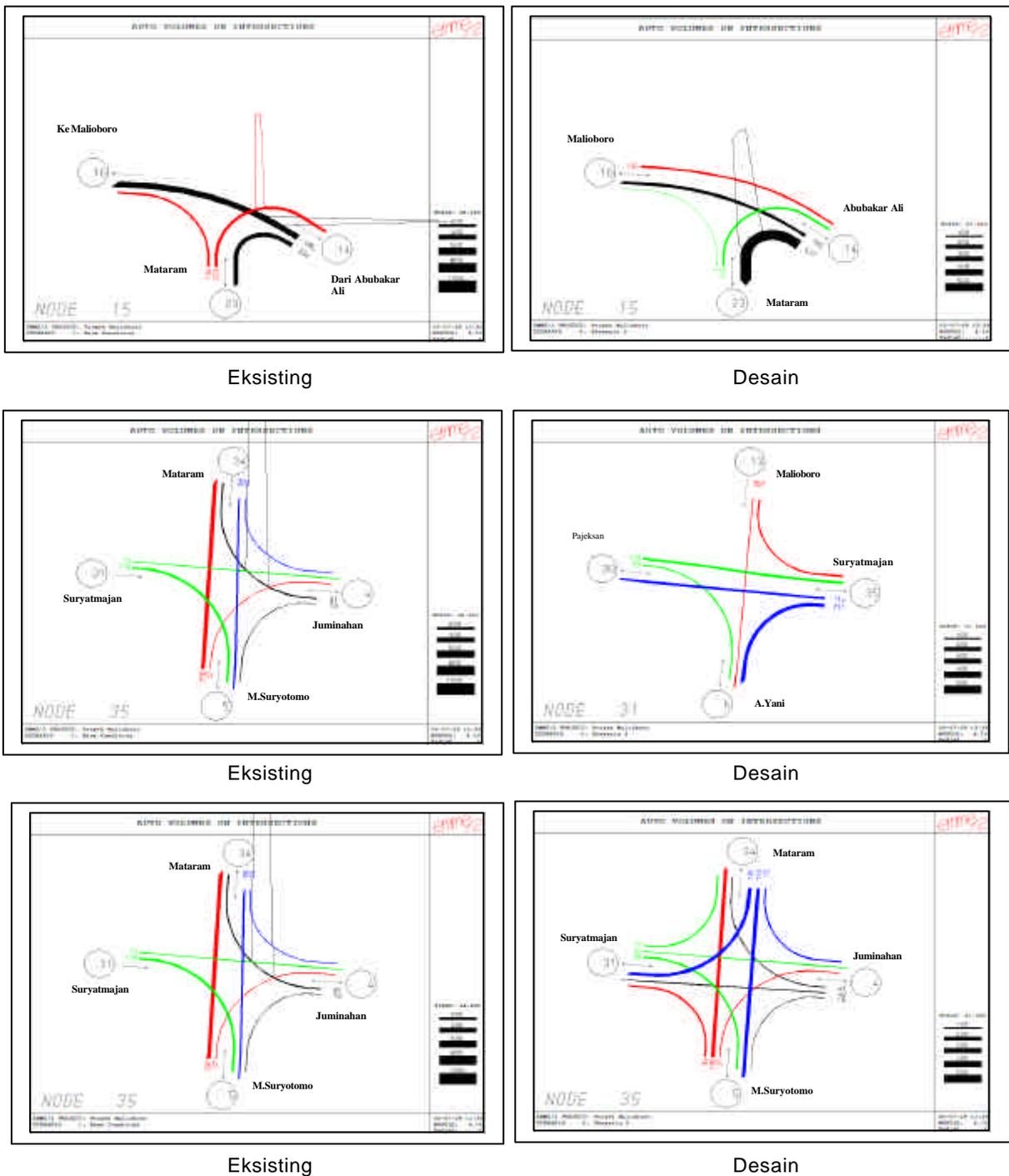
No	Nama Jalan	Volume(smp/jam)				
		Base Condition	Skenario 1	Skenario 1a*	Skenario 2	Skenario 2a*
1	Malioboro	1087	31	161	70	176
	Garuda - Sosrowijayan	825	31	31	31	31
	Sosrowijayan - Perwakilan	612	0	0	0	0
	Perwakilan - Dagen	567	122	333	0	0
	Dagen - Pajeksan					
2	A. Yani	316	316	316	316	316
3	Abubakar Ali	622	184/105	509/105	344/30	571/30
	Simpang Mataram - Garuda	820/223	820/223	820/223	820/223	820/223
	Kleringan - Simpang Mataram					
4	Mataram	359/334	119/637	254/447	354/637	391/447
	Simpang Mataram - Perwakilan	254/442	119/668	254/478	354/668	391/478
	Perwakilan - Mas Suharto	373/138	316/442	450/251	551/442	587/251
	Mas Suharto - Juminahan					
5	Pasar Kembang	465	136/184	136/379	61/305	61/426
6	Sosrowijayan	262	0	130	0/39	0/145
7	Dagen	45	122	333	0/0	0/0
8	Pajeksan	0	198/114	198/0	457/16	668/0
9	Suryatmajan	251	325/215	215	227/352	352
10	Bhayangkara	314	314	314	314	314
11	Jogonegaran	314	230/0	116/0	24/151	8/362
12	Gandekan	388	235/98	137/325	98	325
	Kemetiran kidul - Pringgokusuman	574	199/138	123/257	135	256
	Pringgokusuman - Jlagran Lor					
13	Perwakilan	213	31	31	31	31
14	Mas Suharto	427	427	427	427	427
15	Mayor Suryotomo	295	295	295	329	295
Vehicle km		2492,1	2003,3	2173,3	2120,2	2281,1
Vehicle hours		93,6	82,1	85,9	91,1	95,3
Average Speed (km/hr)		27	24	25	23	24

Keterangan:

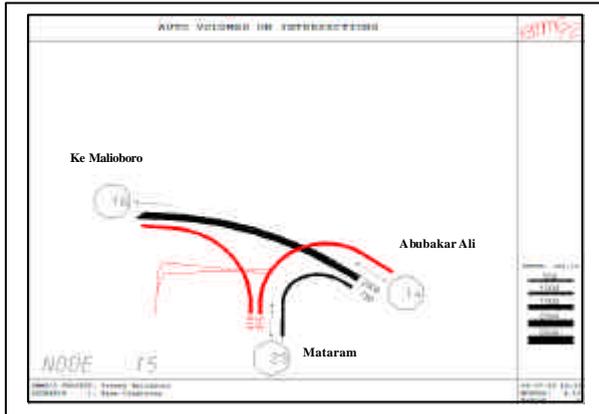
* Jalan Suryatmajan dan Pajeksan tetap menjadi satu arah

4.2.2. Analisis Beberapa Utama Simpang di Kawasan Malioboro

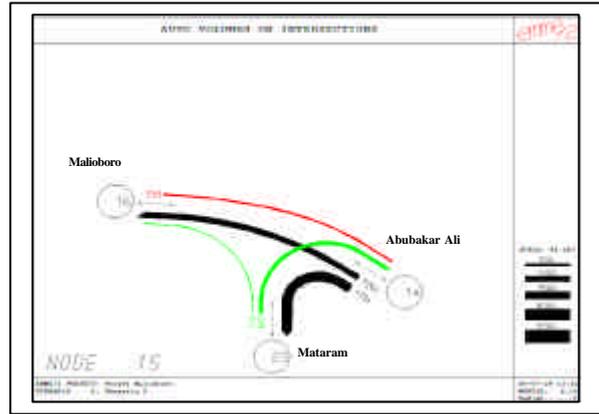
Dengan menggunakan EMME2 dihasilkan analisis simpang seperti pada Gambar 4.2. – 4.3.



Gambar 4.2. Hasil Pemodelan Simpang dengan EMME2 (Mobil Penumpang)



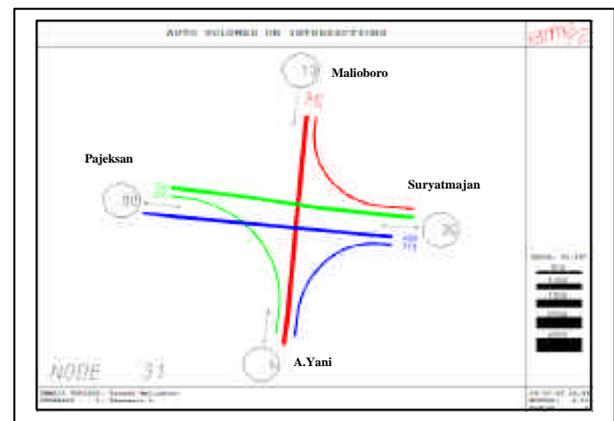
Eksisting



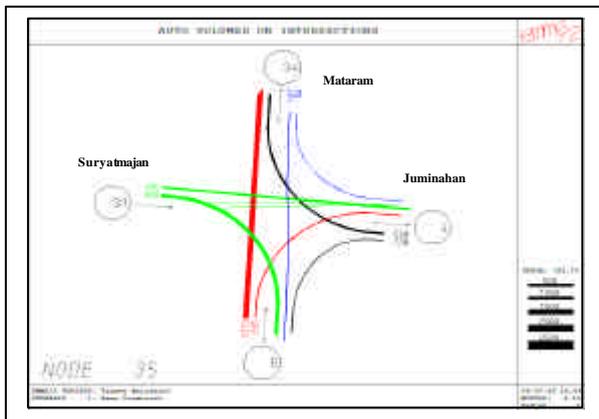
Desain



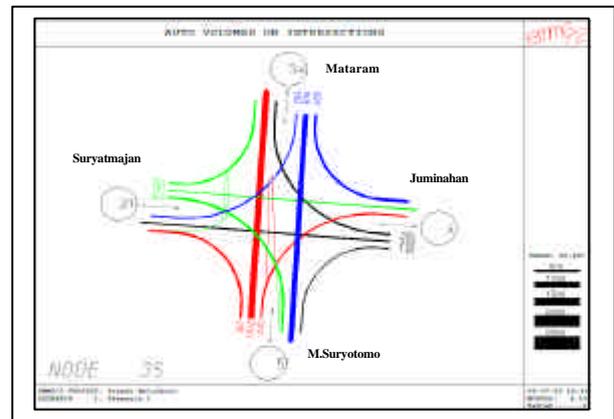
Eksisting



Desain



Eksisting



Desain

Gambar 4.3. Hasil Pemodelan Simpang dengan EMME2 (Sepeda Motor)

4.3. Analisis Simpang Abu Bakar Ali - juminahan

4.3.1. Kondisi Eksisting

A. Simpang Juminahan/Melia

Simpang Juminahan merupakan simpang empat lengan, dengan bentuk simpang tidak simetris (*staggered*). Denah simpang dapat dilihat pada lampiran. Lengan Timur (jalan Suryatmajan) hanya untuk satu arah (dari Timur ke Barat), sedang lengan-lengan lain untuk arus dua arah. Arus jam puncak tertinggi pada jam puncak siang pada hari kerja (lihat lampiran). Di antara arus masing-masing lengan, yang tertinggi arus dari arah Selatan ke Utara dan dari arah Utara ke Selatan. Sedangkan arus dari arah Barat ke Timur dan Timur ke Barat relatif kecil.

Dari hasil analisis dengan program komputer OSCADY (*Optimised Signal Capacity and Delay*) menunjukkan bahwa kinerja simpang ini cukup baik. Tundaan dan panjang antrian pada simpang ini pada jam puncak siang, pada 15 menit tersibuk (Rabu, 2 Juli 2003 pukul 13.30 – 13.45) seperti diperlihatkan pada tabel berikut ini

Tabel 4.4. Kinerja Simpang Juminahan pada 15 menit tersibuk

Lengan/lajur	Derajat Jenuh	Tundaan total (kend.menit) selama 15 menit	Tundaan rata-rata (menit/kend)	Antrian rata-rata (kendaraan)
Juminahan	0,696	23,0	1,89	1,5
Suryotomo lajur kiri	0,447	13,6	0,30	0,9
Suryotomo lajur kanan	0,809	30,5	2,99	2,0
Suryatmajan lajur kiri	0,043	0,0	0,0	0,0
Suryatmajan lajur kanan	0,295	7,2	0,98	0,5
Mataram lajur kiri	0,028	0,0	0,0	0,0
Mataram lajur kanan	0,453	17,9	0,57	1,2

Terlihat bahwa kinerja simpang masih cukup baik, tidak terjadi kemacetan.

B. Simpang Pasar Kembang: Pasar Kembang/Malioboro/Abu Bakar Ali/Mangkubumi

Simpang ini terdiri dari empat lengan, dengan semua lengan digunakan hanya untuk arus satu arah saja, menuju ke Malioboro. Simpang ini tidak menggunakan sinyal. Denah simpang dapat dilihat pada lampiran. Arus yang menuju ke Malioboro dari arah jalan Abu Bakar Ali maupun dari jalan Pasar Kembang cukup tinggi. Arus lalu lintas pada simpang tersebut pada jam puncak dapat dilihat pada lampiran.

Dari hitungan dengan program PICADY (*Priority Intersection Capacity and Delay*) menunjukkan bahwa arus dari Abu Bakar Ali maupun dari Pasar Kembang menuju ke Malioboro sudah melampaui kapasitasnya (derajat jenuh > 1), lebih-lebih pada malam minggu. Oleh karena itu, PICADY memprediksi panjang antrian dan tundaan yang sangat tinggi. Prediksi dari PICADY mungkin sedikit *over estimate*, karena PICADY mendasarkan prediksinya pada prinsip prioritas dengan didasarkan pada celah yang diterima (*gap acceptance*), sedangkan kenyataannya pada saat sibuk kendaraan saling berebut tanpa memperhatikan prinsip prioritas. Walaupun demikian, prediksi ini menunjukkan bahwa simpang ini memang sudah tidak dapat menampung arus kendaraan pada jam sibuk.

Hasil prediksi PICADY pada jam puncak sore (malam Minggu) pada 15 menit tersibuk (19.45 – 20.00) dapat dilihat pada tabel di bawah ini

Tabel 4.5. Kinerja Simpang Pasar Kembang/Malioboro pada 15 menit tersibuk

Arus	Derajat Jenuh	Tundaan total (kend.menit) selama 15 menit	Tundaan rata-rata (menit)	Antrian rata-rata (kendaraan)
Pasar Kembang – Malioboro	1,437	3376,7	19,2	225,1
Abu Bakar Ali - Malioboro	3,022	4938,6	28,9	329,2

C. Simpang Kleringan: Abu Bakar Ali/Mataram/Mangkubumi (Kleringan) /Kota Baru (Abu Bakar Ali Timur)

Simpang ini merupakan simpang tak bersinyal, dengan lengan yang menuju ke arah Malioboro merupakan lengan satu arah, sedangkan lainnya dua arah. Denah simpang dapat dilihat pada lampiran. Arus lalu lintas keseluruhan simpang ini dapat dilihat pada lampiran.

Arus masuk ke Malioboro dari simpang ini sangat tinggi. Jam puncak terjadi pada hari Minggu, pukul 19.00 – 20.00. Aturan simpang ini tidak standar, yaitu arus dari jalan Mangkubumi (Kleringan) langsung dapat masuk ke Malioboro atau langsung ke Kota Baru, sedangkan yang menuju ke jalan Mataram harus menunggu celah yang memenuhi untuk dapat menyeberang ke jalan Mataram.

Dari analisis bagian dari simpang ini, yaitu pada pertemuan jalan Mataram dengan jalan Abu Bakar Ali, didapat bahwa arus lalu lintas sudah melampaui kapasitas (derajat jenuh > 1). Terjadi antrian yang panjang pada jalan Mataram, karena bertemunya arus yang tinggi dari Kota Baru menuju ke Malioboro dengan arus dari jalan Mataram.

Prediksi dari program PICADY (*Priority Intersection Capacity and Delay*) pada 15 menit tersibuk (malam Minggu, 19.45 – 20.00) dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.6. Kinerja Simpang Abu Bakar Ali/Mataram pada 15 menit tersibuk

Arus	Derajat Jenuh	Tundaan total (kendaraan.menit) selama 15 menit	Tundaan rata-rata (menit/kend.)	Antrian rata-rata (kendaraan)
Mataram - Malioboro	2,384	6998,3	30,3	466,5
Mataram – Kota Baru	1,714	3573,8	22,0	238,2

4.3.2. Hasil Pemodelan Skenario

Pemodelan simpang ini menghasilkan beberapa kesimpulan:

- Dari tiga simpang yang dianalisis, dua simpang yaitu: Simpang Jln. Malioboro – Jln. Abu Bakar Ali dan Simpang Juminahan – Melia berada pada kondisi yang masih dapat mengatasi lalu lintas yang ada.
- Simpang Jln. Kleringan – Jln. Mataram harus dilakukan penataan ulang agar kapasitas simpang mampu mengatasi lalu lintas yang ada.

Ringkasan hasil pemodelan di Simpang Kleringan adalah sebagai berikut:

Tabel 4.7. Kondisi Simpang Kleringan Sebelum dan Sesudah Perencanaan

SIMPANG	EKSISTING		SKENARIO 1		SKENARIO 2	
	Tundaan rata-rata (menit)	Antrian (smp)	Tundaan rata-rata (menit)	Antrian (smp)	Tundaan rata-rata (menit)	Antrian (smp)
Jl. Abu Bakar Ali Timur	31,0	933	8,1	130	10,4	163
Jl. Mataram	28,8	928	1,3	18	4,1	49
Jl. Abu Bakar Ali Barat	-	0	1,1	0	0,6	0
Jl. Mangkubumi	27,9	1.948	6,4	41	7,2	54

Pemodelan ini menghasilkan kondisi bahwa dengan skenario 1 menghasilkan kondisi lalu lintas yang lebih baik.

BAB 5

DESAIN DAN PROSES IMPLEMENTASI

Desain yang diusulkan sekarang merupakan hasil dari serangkaian diskusi dan konsultasi ke berbagai stakeholders serta merupakan hasil dari berbagai kajian yang dilakukan tim teknis yang difasilitasi oleh Pustral UGM. Desain lengkap dapat dilihat pada Gambar-Gambar di Lampiran 2.1. (desain awal) dan Lampiran 2.2. (desain setelah DED).

Proses implementasi dari kegiatan pengembangan Abu Bakar Ali berupa risalah rapat dan diskusi dapat dilihat pada Lampiran 3.

BAB 6

MANFAAT PROGRAM

Pengaturan ini merupakan langkah pertama yang harus segera diimplementasikan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mendapatkan dampak tercepat dari investasi pengembangan. Pengaturan ini dimaksudkan untuk menyediakan rute alternatif bagi pengguna jalan yang melewati kawasan tersebut.

Pada skala kecil rekomendasi ini diperkirakan mampu mengurangi kepadatan lalu lintas di kawasan Malioboro dapat dilihat dengan membaiknya beberapa indikator seperti:

- a. Berkurangnya tundaan (18 menit) tiap kendaraan
- b. Berkurangnya panjang antrian (905 kendaraan dalam 15 menit selama jam puncak)
- c. Menghindari kerugian produktivitas sebesar Rp 6,9 milyar pertahun (826.347 USD)
- d. Berkurangnya polusi udara lokal sekitar 19%
- e. Berkurangnya konsumsi bahan bakar sebesar Rp 15.6 milyar (1.8 juta USD) pertahun

Rekomendasi ini diharapkan menjadi langkah awal yang meskipun bukan *the first best option* tapi diharapkan menjadi awal dari langkah-langkah penanganan yang lain.



BUKU 1

LAMPIRAN 2

DESAIN KAWASAN ABU BAKARALI



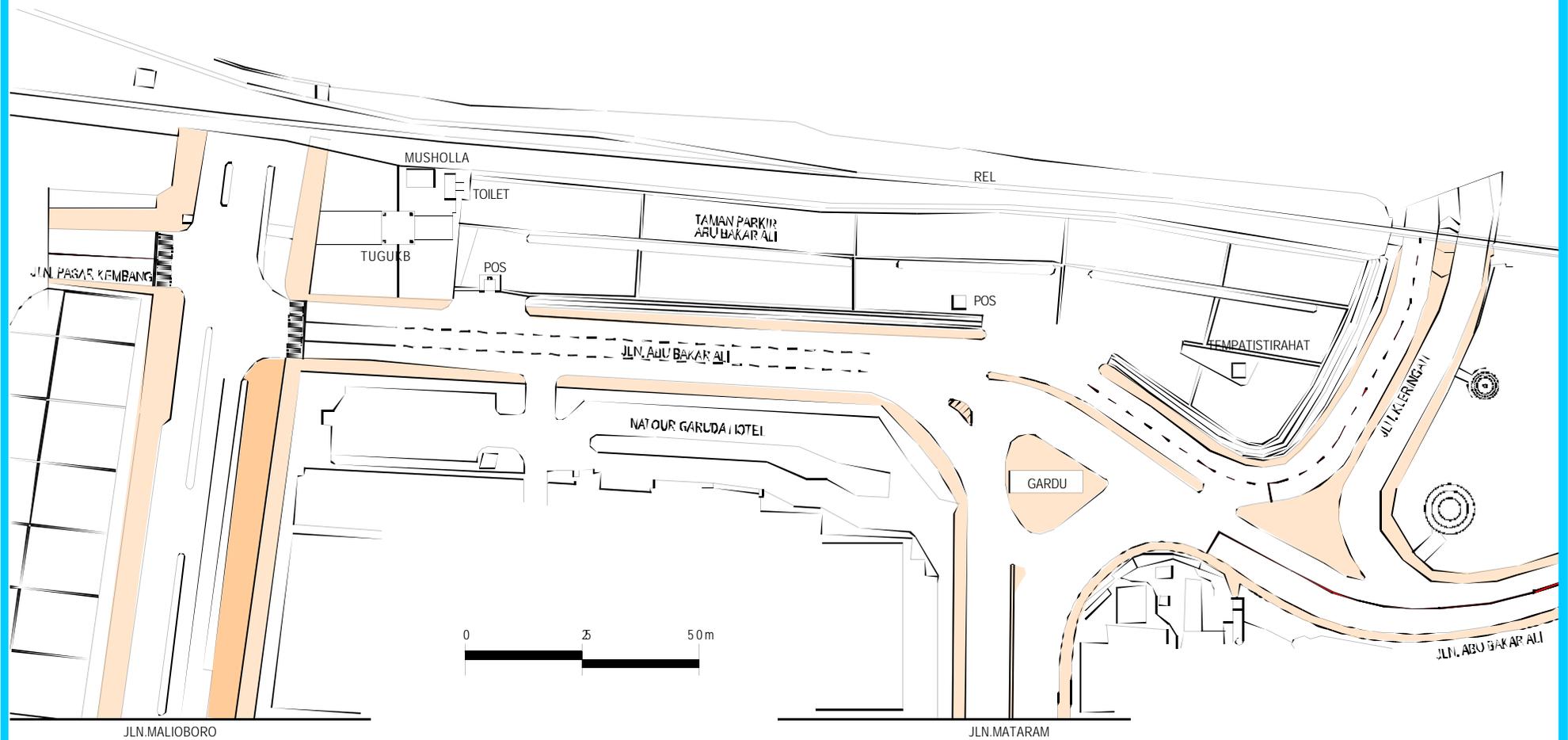
BUKU 1

LAMPIRAN 2.1

DESAIN AWAL KAWASAN ABU BAKARALI

KONDISI EKSTING

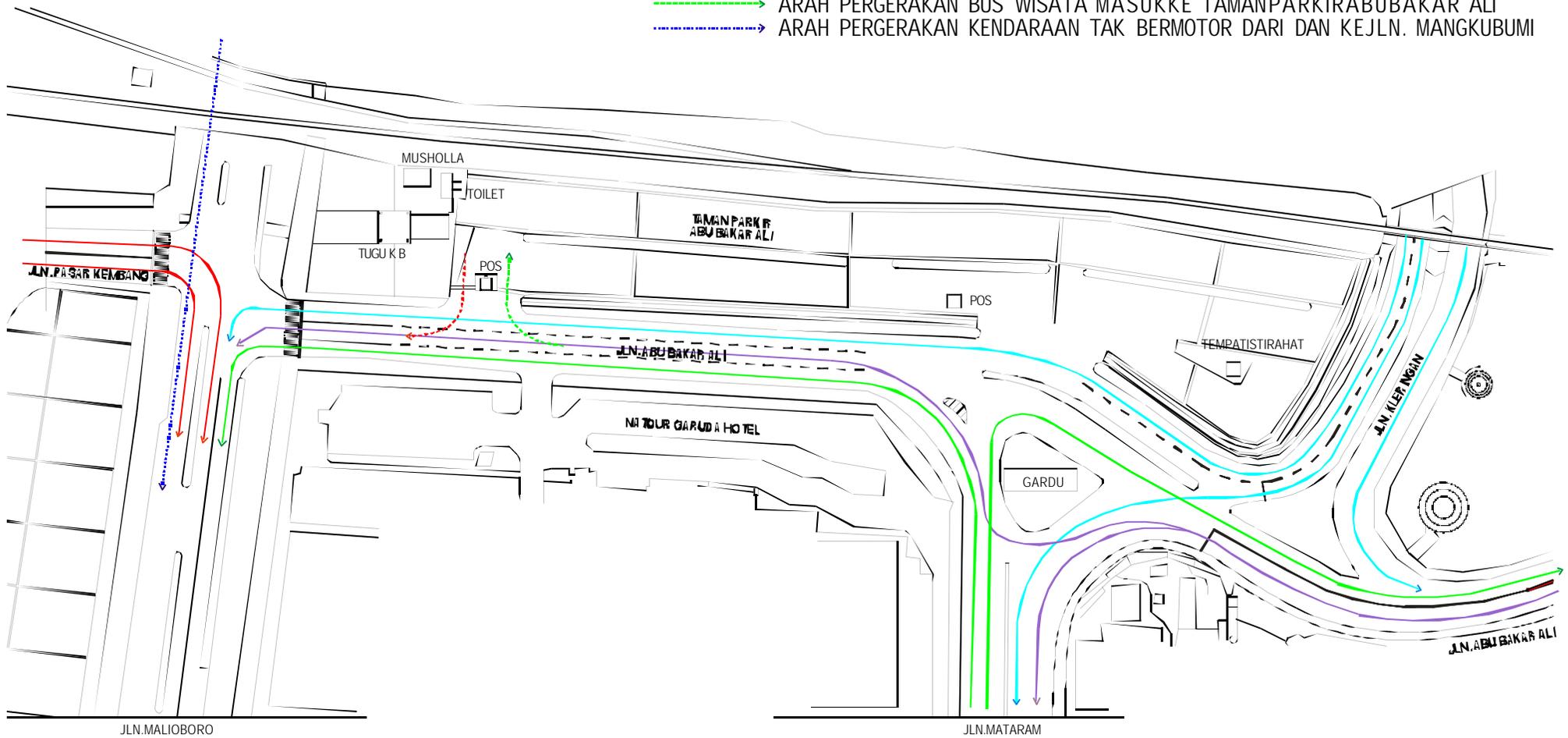
KAWASAN ABU BAKAR ALI



SIRKULASI KAWASAN

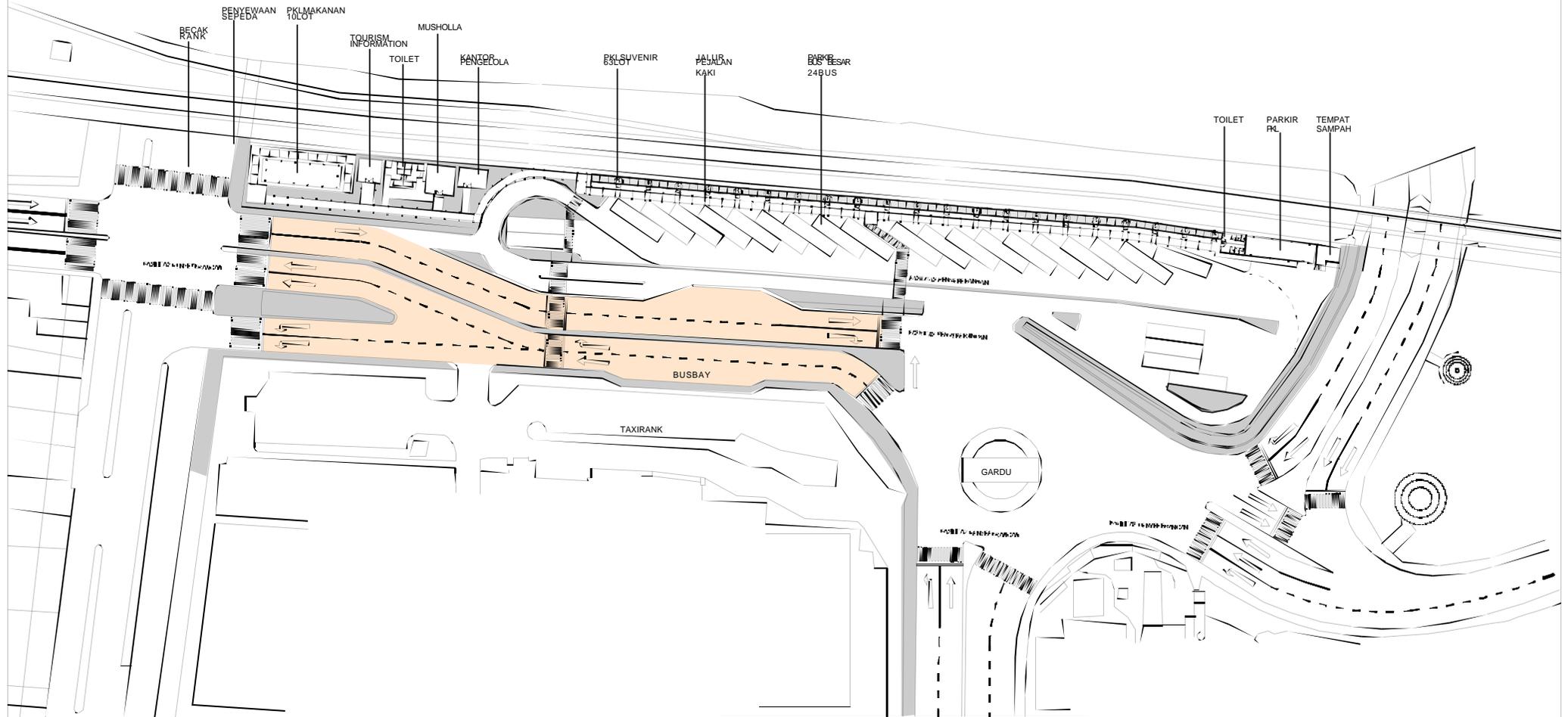
KETERANGAN:

- ARUS LALU LINTAS DARI JLN. PASAR KEMBANG
- ARUS LALU LINTAS DARI JLN. KLERINGAN/MANGKUBUMI
- ARUS LALU LINTAS DARI JLN. ABU BAKAR ALI(KOTABARU)
- ARUS LALU LINTAS DARI JLN. MATARAM
- ARAH PERGERAKAN BUS WISATA KELUARDARI TAMAN PARKIR ABU BAKAR ALI
- ARAH PERGERAKAN BUS WISATA MASUKKE TAMANPARKIRABUBAKAR ALI
- ARAH PERGERAKAN KENDARAAN TAK BERMOTOR DARI DAN KEJLN. MANGKUBUMI

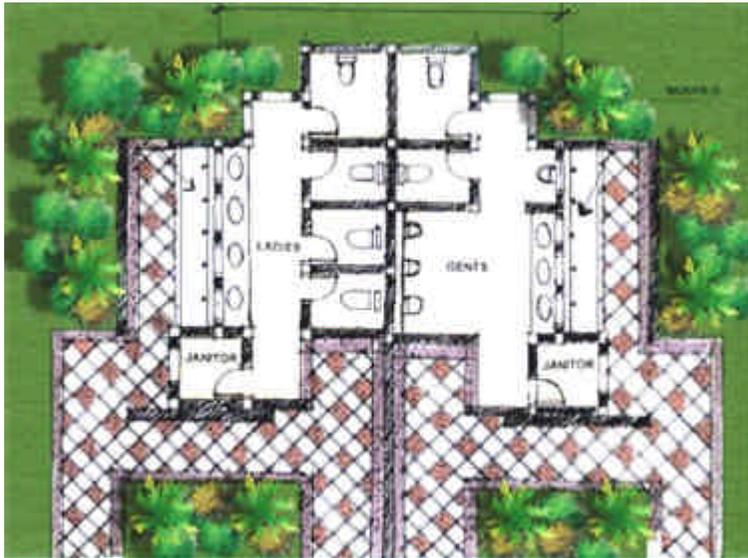


RENCANA PENGEMBANGAN

DESAIN PER 16 JANUARI 2004



DESAIN FASILITAS TOILET



DENAH



TAMPAK SAMPING



PERSPEKTIF



TAMPAK DEPAN

DESAIN ULANG GARDU LISTRIK



TAMPAK TIMUR



TAMPAK SELATAN



TAMPAK UTARA

EKSISTING

RENCANA

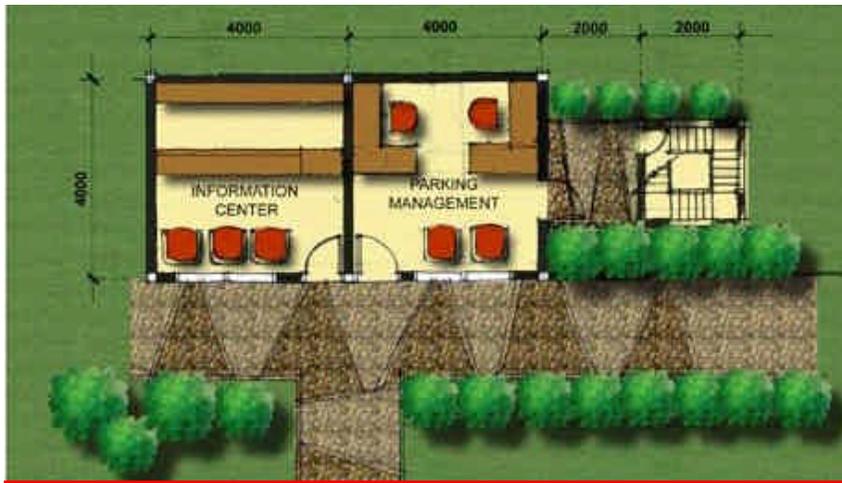


TAMPAK SAMPING



TAMPAK SELATAN

PENGELOLA PARKIR & INFORMATION CENTER



DENAH



PERSPEKTIF



TAMPAK DEPAN

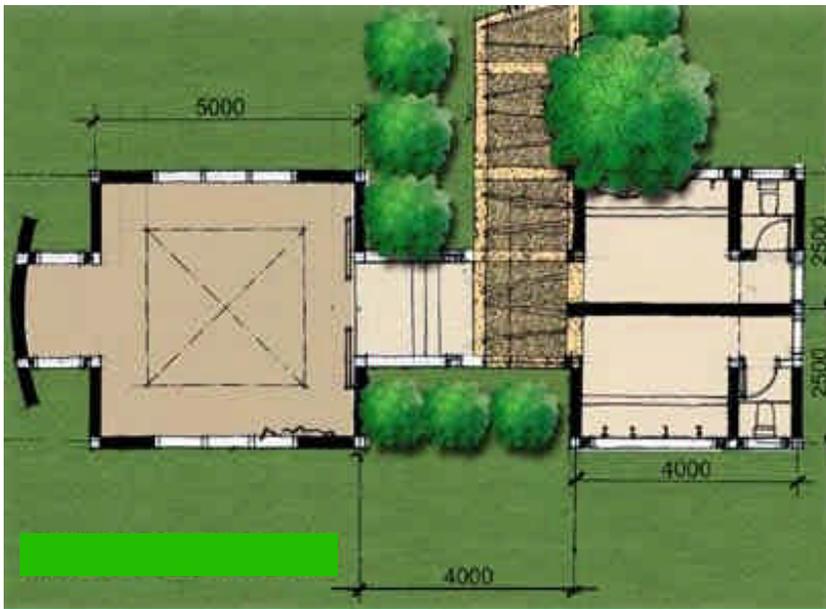


TAMPAK SAMPING

DESAIN MUSHOLLA



EXTERIOR PERSPECTIVE



DENAH



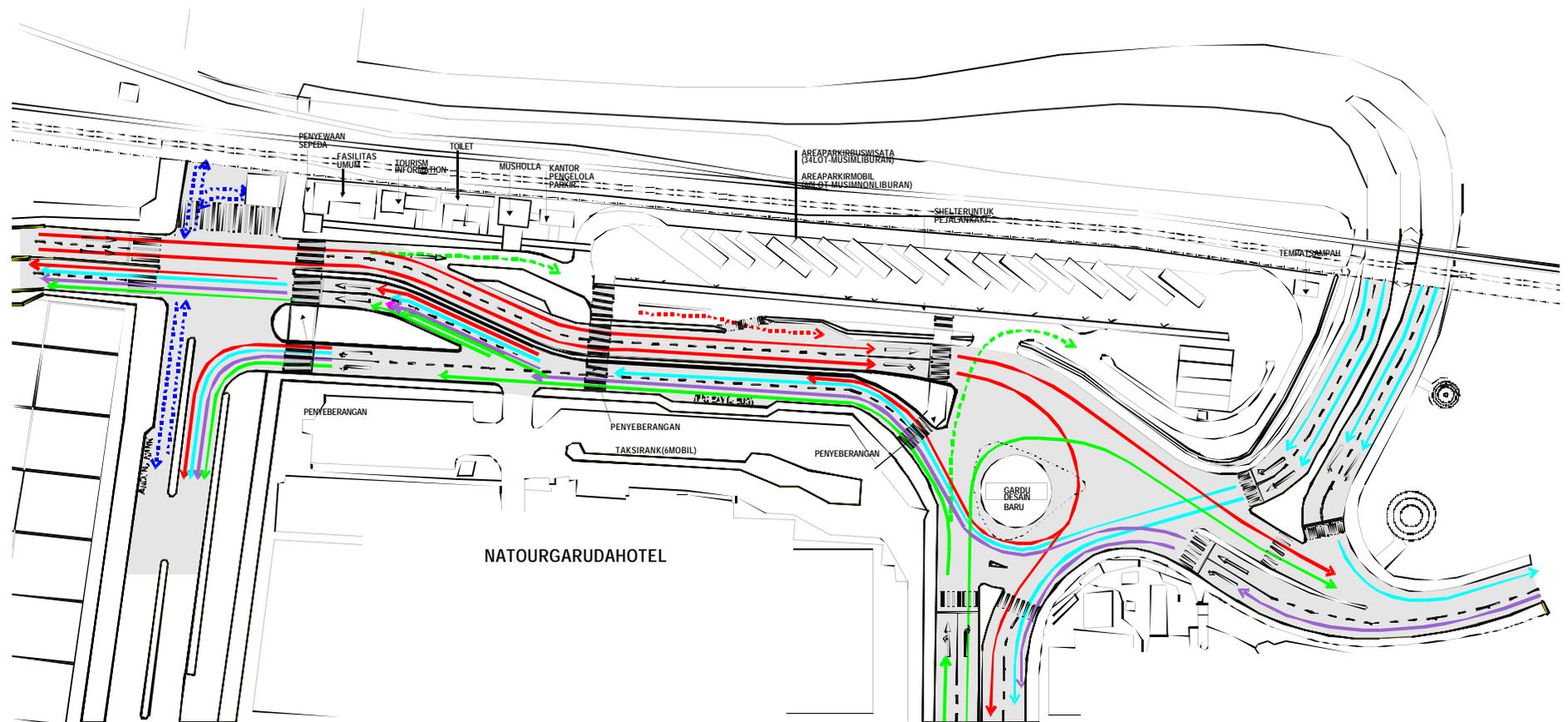
TAMPAK DEPAN

RENCANA SIRKULASI

KAWASAN ABU BAKAR ALI

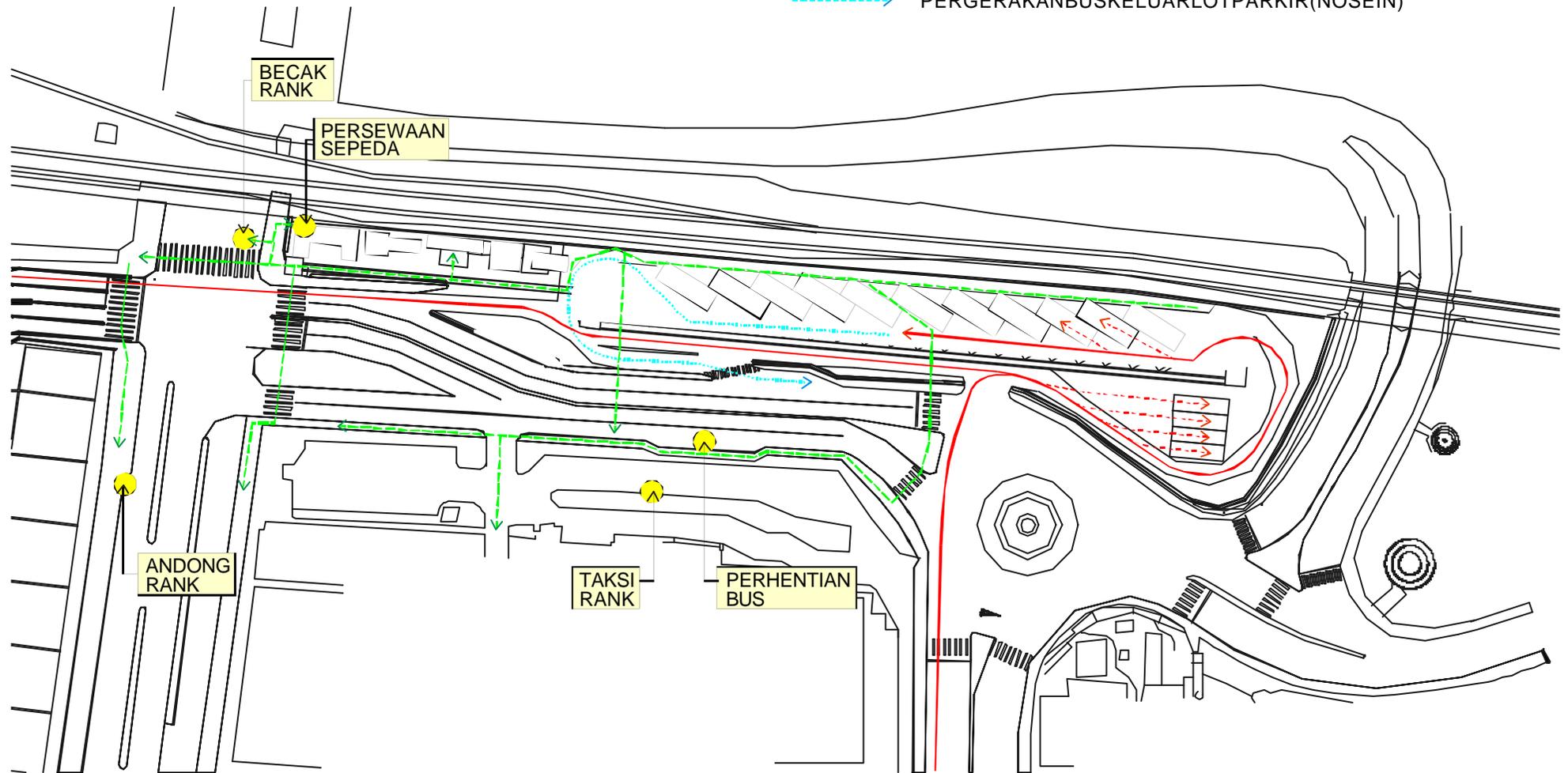
KETERANGAN:

-  ARUS LALU LINTAS DARI JLN. PASAR KEMBANG
-  ARUS LALU LINTAS DARI JLN. KLERINGAN/MANGKUBUMI
-  ARUS LALU LINTAS DARI JLN. ABU BAKAR ALI (KOTABARU)
-  ARUS LALU LINTAS DARI JLN. MATARAM
-  ARAH PERGERAKAN BUS WISATA KELUAR DARI TAMAN PARKIR ABU BAKAR ALI
-  ARAH PERGERAKAN BUS WISATA MASUK KE TAMAN PARKIR ABU BAKAR ALI
-  ARAH PERGERAKAN KENDARAAN TAK BERMOTOR DARI DAN KE JLN. MANGKUBUMI



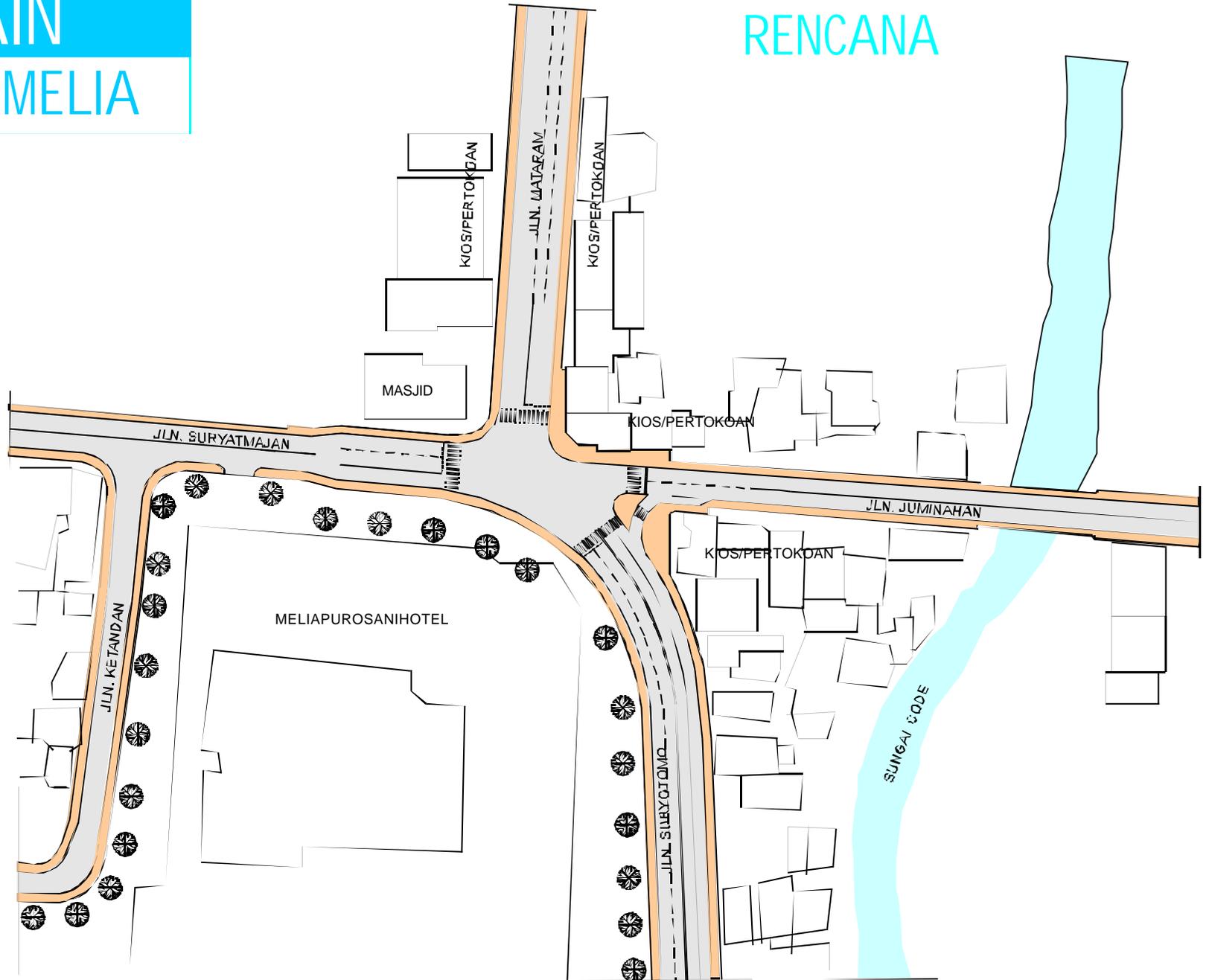
SIRKULASI DI TAMAN PARKIR

- PERGERAKAN KENDARAAN MASUK TAMAN PARKIR
- PERGERAKAN KENDARAAN KELUAR TAMAN PARKIR
- PERGERAKAN PEDESTRIAN KELUAR/MASUK TAMAN PARKIR
- PERGERAKAN BUS MASUK KLOT PARKIR (NOSE IN)
- PERGERAKAN BUS KELUAR KLOT PARKIR (NOSE IN)



DESAIN SIMPANG MELIA

RENCANA



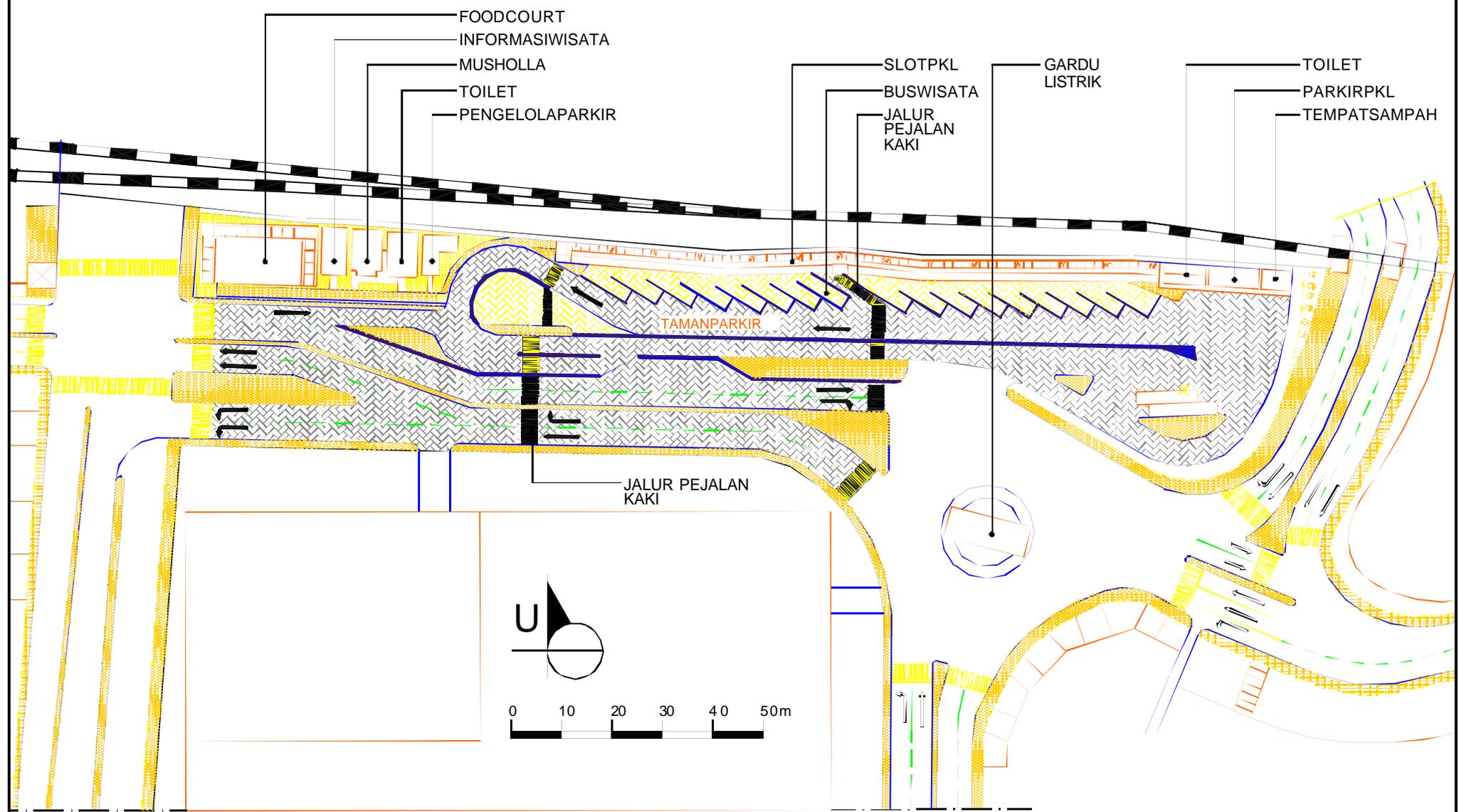


BUKU 1

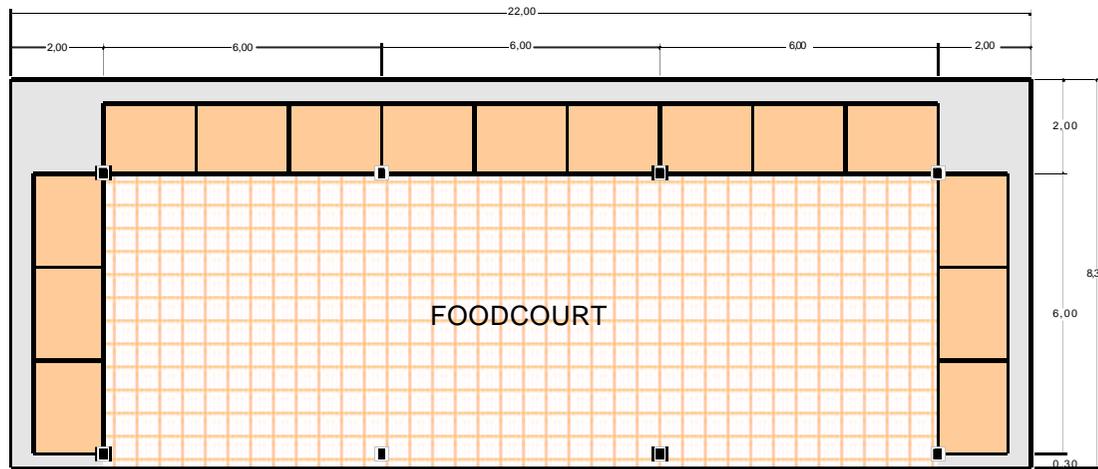
LAMPIRAN 2.2

**DESAIN KAWASAN
ABU BAKARALI
BERDASARKAN
DETAIL ENGINEERING DESIGN**

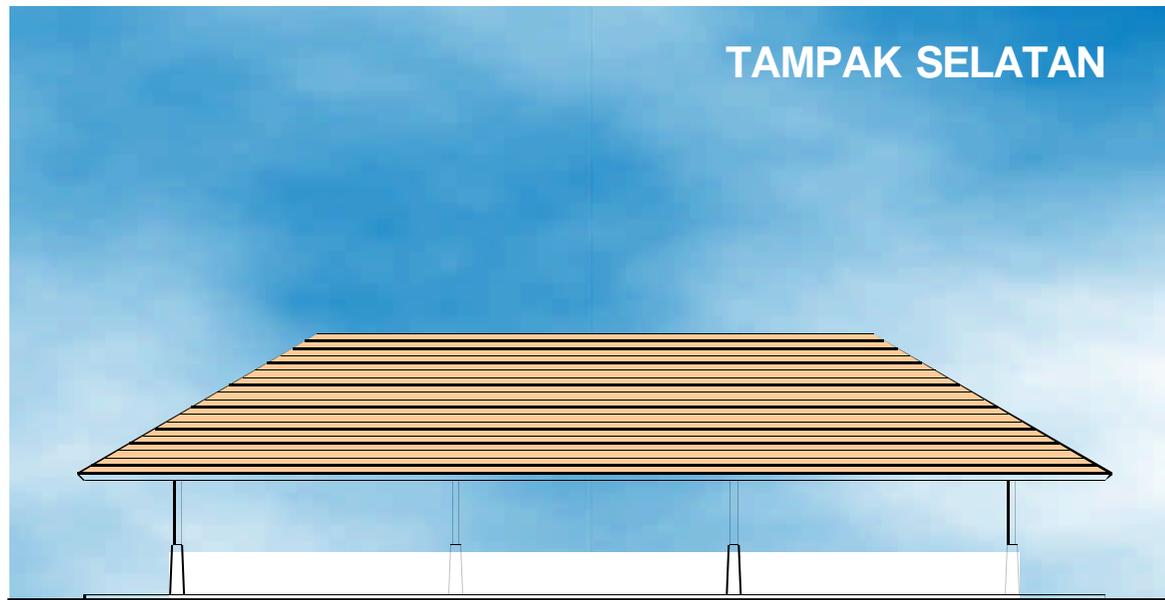
**RENCANA PENGEMBANGAN
KAWASAN ABUBAKARALI**
HASIL DEDETAHUN 2004



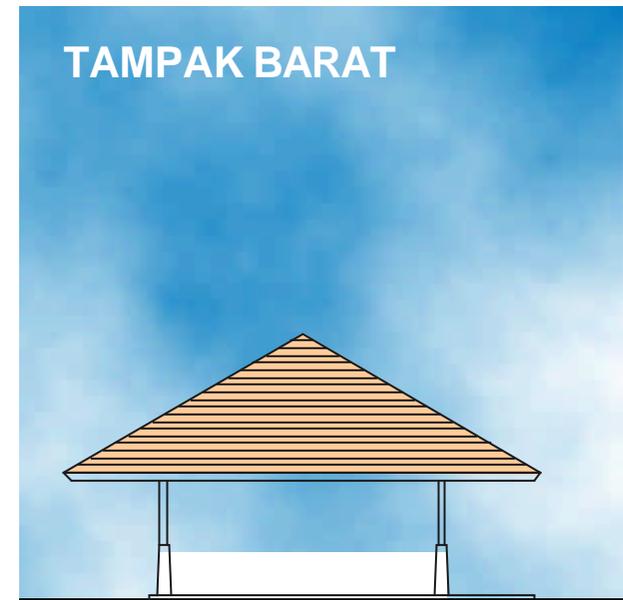
DETAIL FOOD COURT



DENAH



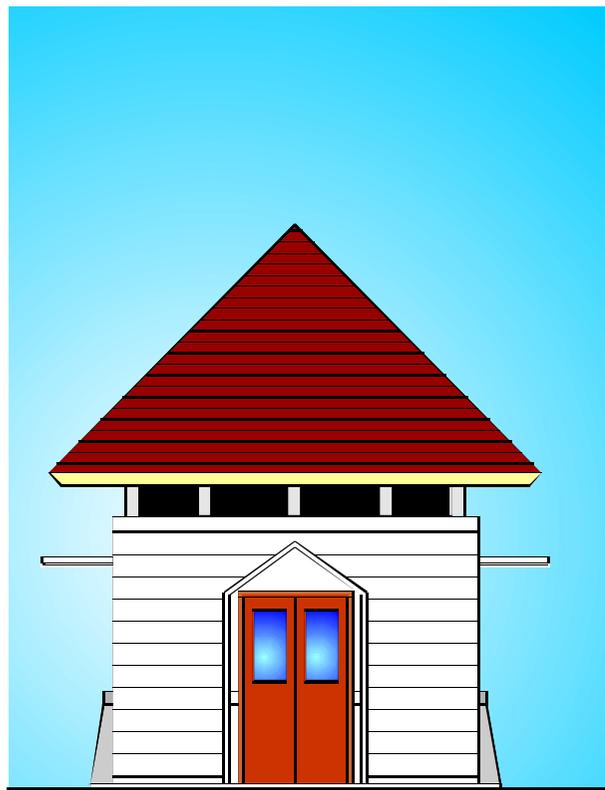
TAMPAK SELATAN



TAMPAK BARAT

RENCANA PENGEMBANGAN
KAWASAN ABU BAKAR ALI
HASIL DEDTAHUN 2004

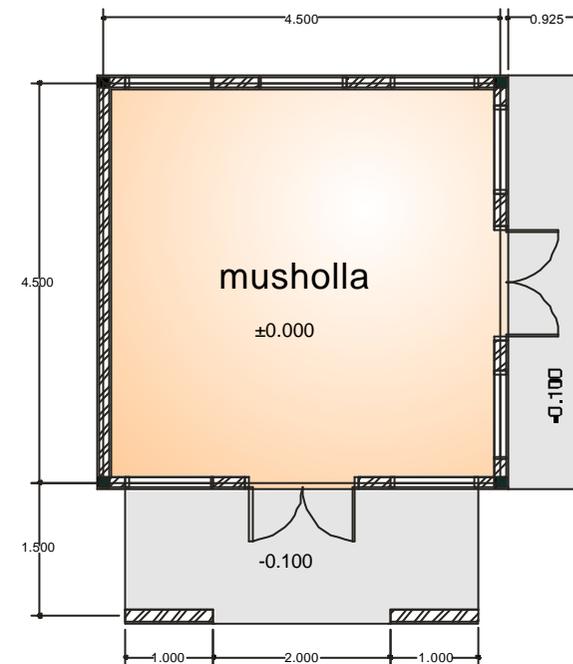
DETAIL MUSHOLLA



TAMPAK SELATAN



TAMPAK TIMUR



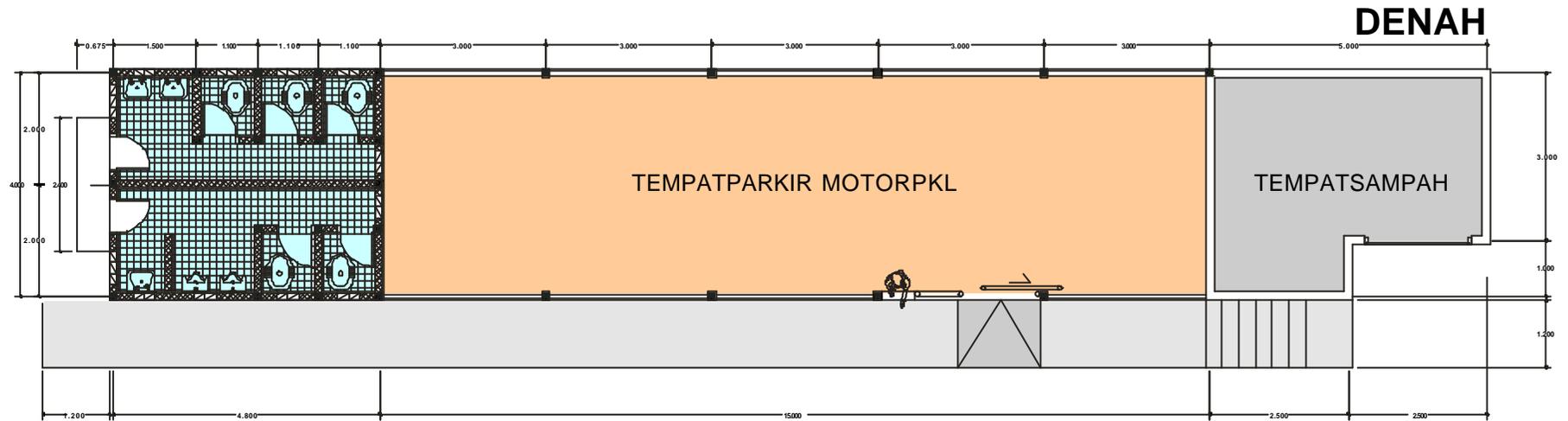
DENAH

RENCANA PENGEMBANGAN
KAWASAN ABU BAKARALI
HASIL DEDTAHUN 2004

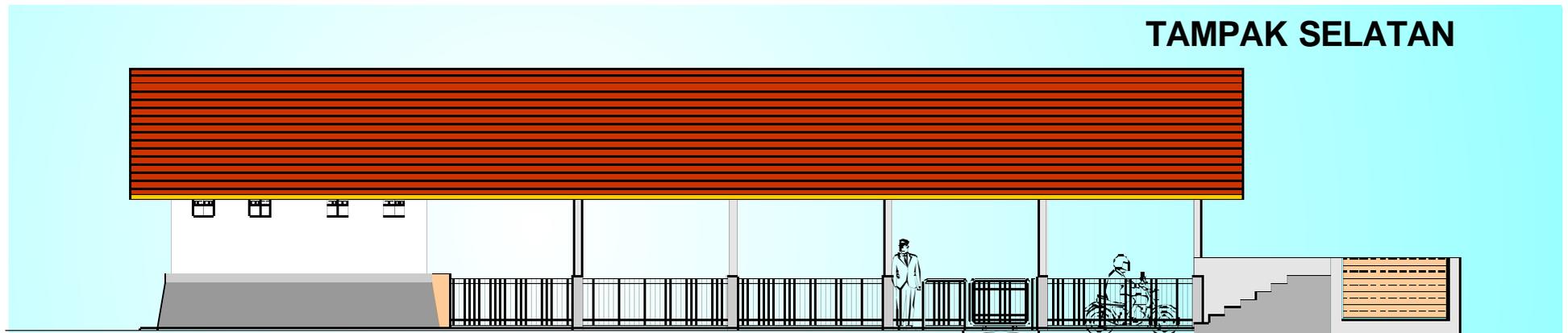
DETAIL PARKIR PKL, T OILET
DAN TEMPAT SAMPAH



TAMPAK BARAT

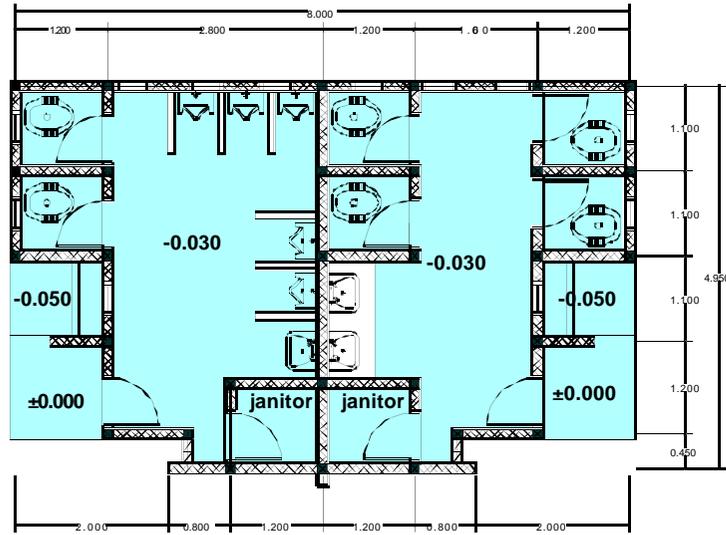


TAMPAK SELATAN



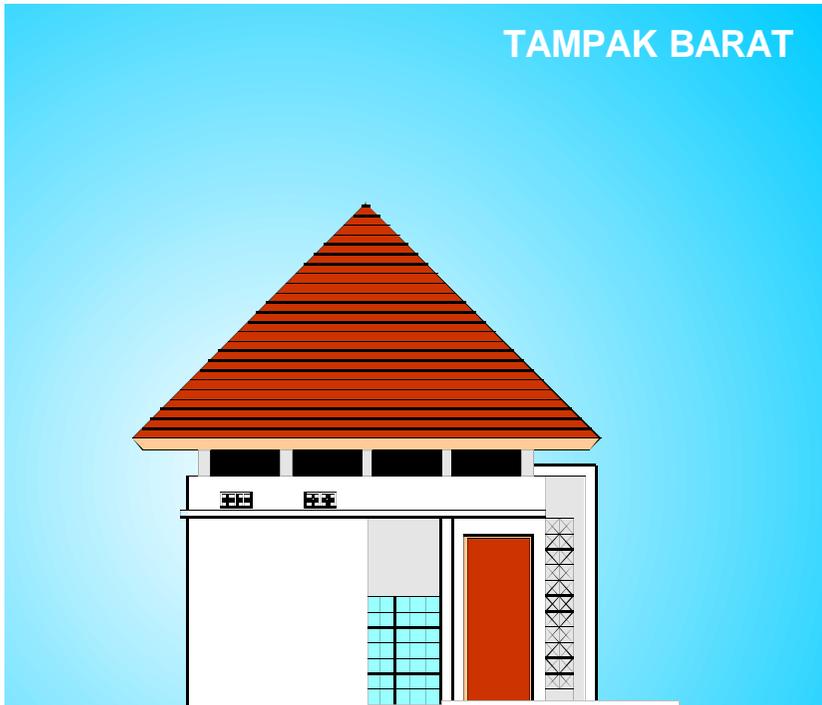
RENCANA PENGEMBANGAN
KAWASAN ABU BAKAR ALI
HASIL DEDTAHUN 2004

DETAIL TOILET BARAT



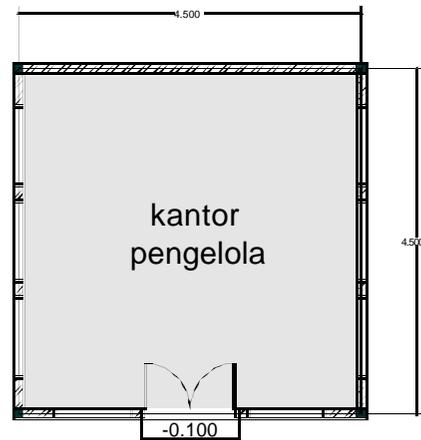
DENAH

TAMPAK BARAT



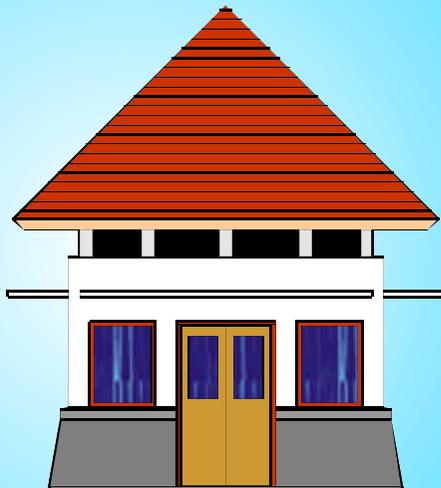
TAMPAK SELATAN





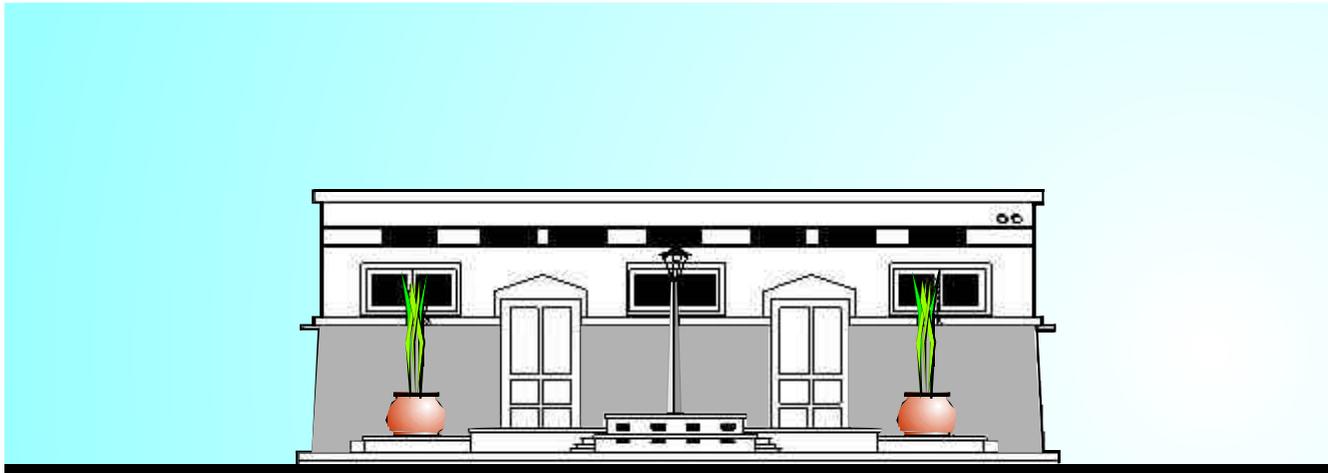
DENAH

TAMPAK SELATAN

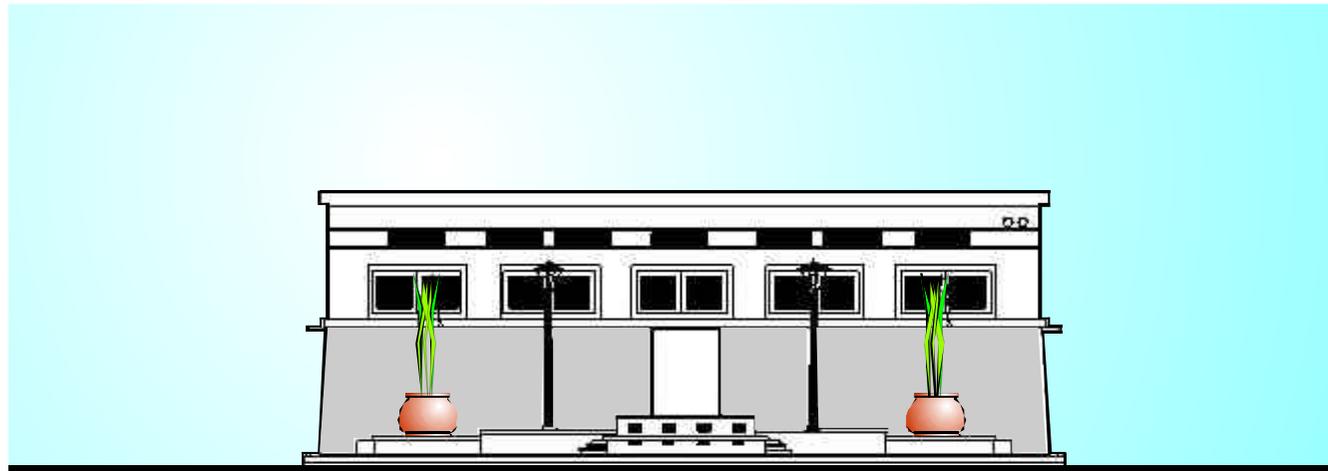


TAMPAK TIMUR





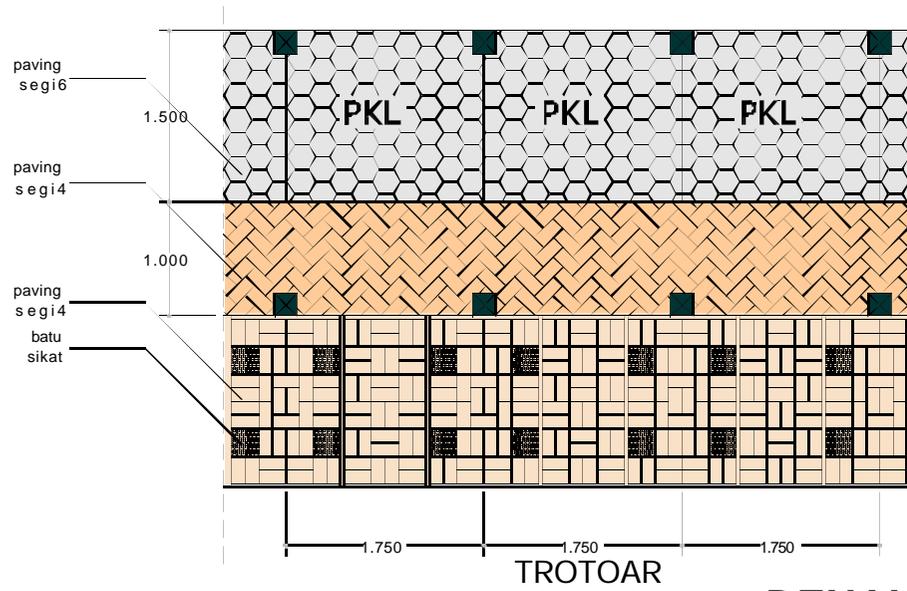
TAMPAK UTARA



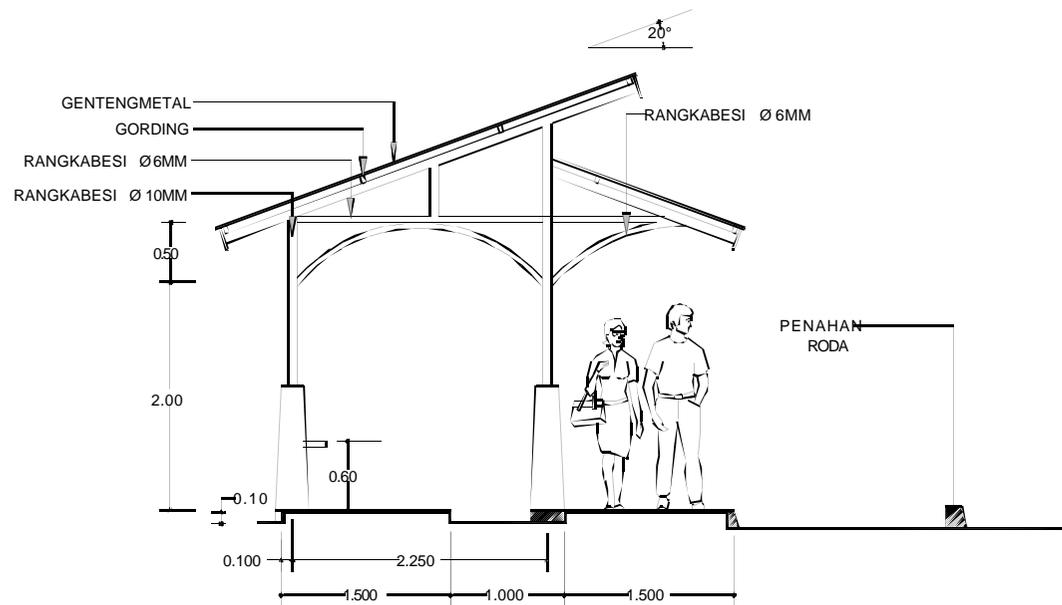
TAMPAK SELATAN

RENCANA PENGEMBANGAN
KAWASAN ABU BAKAR ALI
HASIL DEDETAHUN 2004

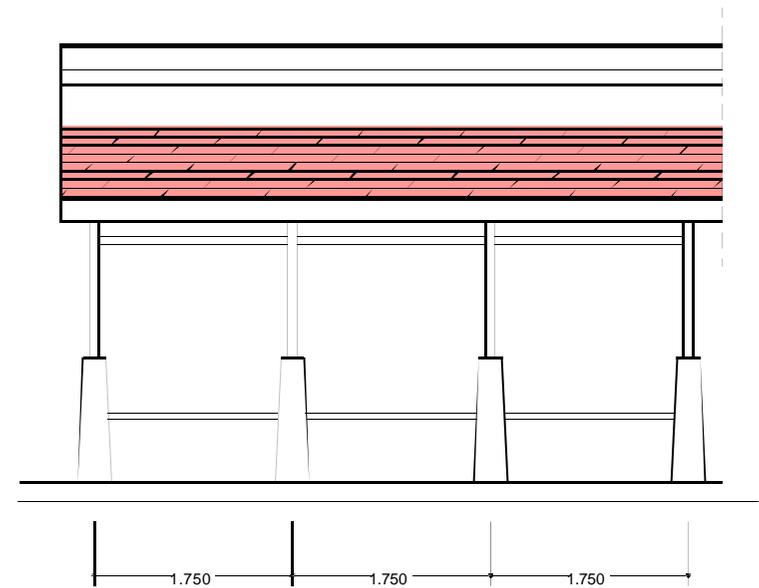
DETAIL SELASAR



DENAH



POTONGAN



TAMPAK SELATAN

**RENCANA PENGEMBANGAN
KAWASAN ABU BAKAR ALI
HASIL DEDTAHUN 2004**

PERSPEKTIF RENCANA



**RENCANA PENGEMBANGAN
KAWASAN ABU BAKAR ALI
HASIL DEDETAHUN 2004**

PERSPEKTIF FASILITAS



**RENCANA PENGEMBANGAN
KAWASAN ABU BAKAR ALI
HASIL DEDTAHUN 2004**

PERSPEKTIF DARISISITIMUR



**RENCANA PENGEMBANGAN
KAWASAN ABU BAKAR ALI
HASIL DEDTAHUN 2004**

PERSPEKTIF DARI BARAT



**RENCANA PENGEMBANGAN
KAWASAN ABU BAKAR ALI
HASIL DEDTAHUN 2004**

PERSPEKTIF DARI SELATAN



**RENCANA PENGEMBANGAN
KAWASAN ABU BAKAR ALI
HASIL DEDETAHUN 2004**

PERSPEKTIF PARKIR PKL/TOILET



**RENCANA PENGEMBANGAN
KAWASAN ABU BAKAR ALI
HASIL DEDTAHUN 2004**

PERSPEKTIF SELASAR



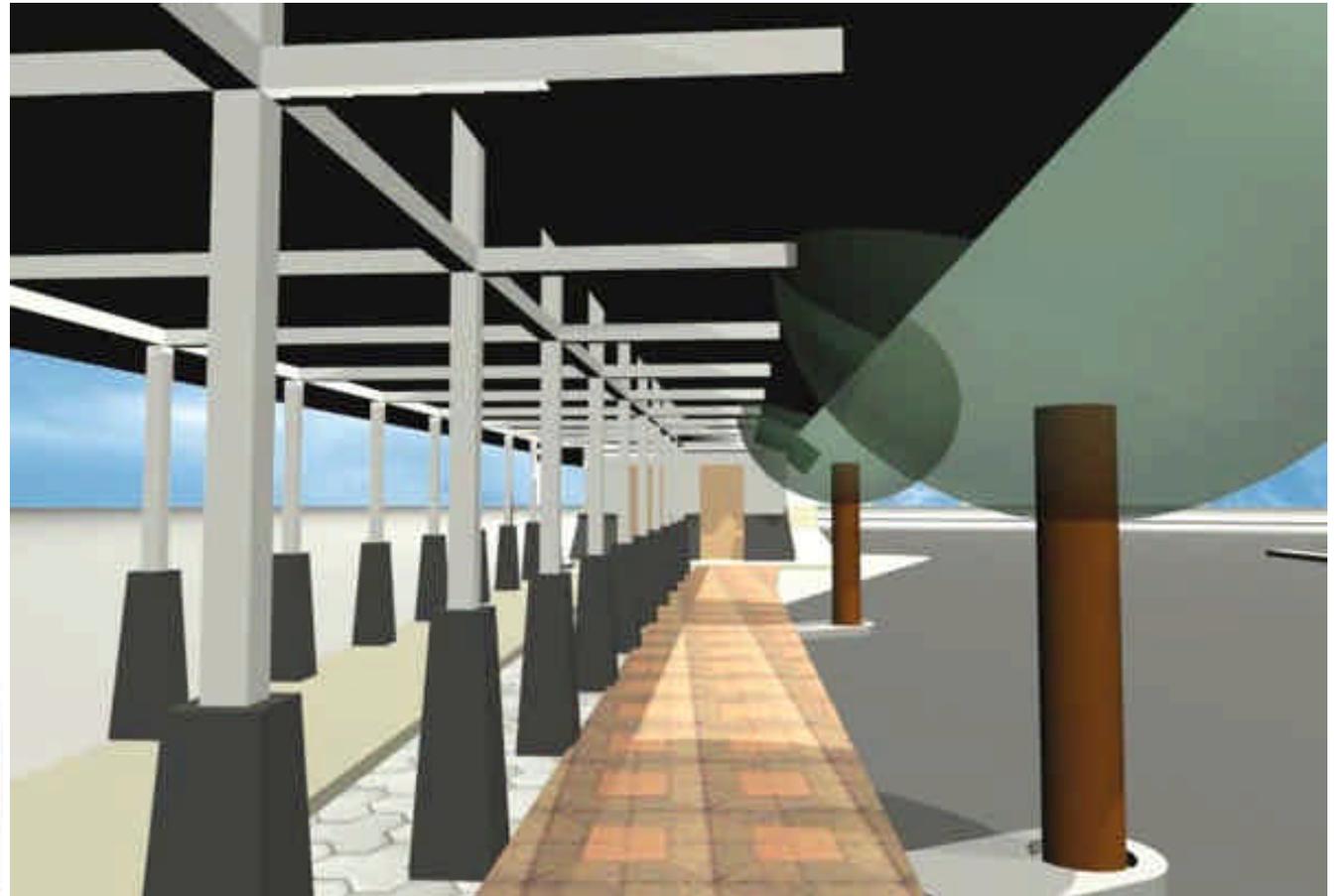
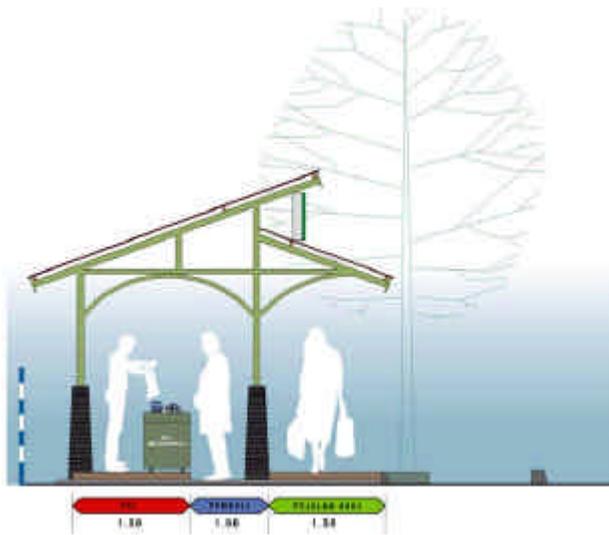
**RENCANA PENGEMBANGAN
KAWASAN ABU BAKAR ALI
HASIL DEDTAHUN 2004**

PERSPEKTIF SELASAR



**RENCANA PENGEMBANGAN
KAWASAN ABU BAKAR ALI
HASIL DEDETAHUN 2004**

PERSPEKTIF LOSPKL



**RENCANA PENGEMBANGAN
KAWASAN ABU BAKAR ALI
HASIL DEDTAHUN 2004**

PERSPEKTIF GARDU

