
**KUMPULAN STUDI-STUDI
MENGENAI MALIOBORO**

No Buku : 01

Judul : Rencana Pengembangan Kawasan Malioboro, Rencana Detail Tata Ruang dan Teknik Ruang Jalan.
Jenis Tulisan : Laporan Utama
Oleh : Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik UGM
Instansi : Direktorat Tata Perkotaan dan Pedesaan
Tahun : 1984

Tujuan:

Sebagai tindakan awal dalam upaya menyeluruh untuk meningkatkan kualitas kehidupan kawasan, yaitu terkandung pengertian hubungan yang serasi, seimbang dan sesuai antar berbagai kegiatan yang berlangsung dalam kawasan, antara kegiatan dengan prasarana penunjangnya (utilitas dan transportasi) serta menampilkan wajah yang mencirikan spesifik nilai historis serta tuntutan falsafah perikehidupan masyarakat Yogyakarta.

Wilayah Penelitian:

Karena Kawasan Malioboro merupakan satu sub sistem dari satu sistem tata ruang kota yang lebih luas, maka wilayah penelitian akan meliputi seluruh Kota Yogyakarta dan sekitarnya. Dengan demikian akan dapat ditentukan fungsi dan peranan Kawasan Malioboro terhadap kawasan-kawasan lain di dalam Kota Yogyakarta.

Pengenalan Persoalan Malioboro :

1. Pengamatan persoalan secara umum.
Mengamati berbagai aspek kehidupan serta prasarana dan sarana yang berpengaruh terhadap kawasan Malioboro. Perkembangan di Kawasan Malioboro pertumbuhannya tidak terkendali, terjadi dalam berbagai hal seperti tata ruang, tata guna bangunan dan lahan serta ungkapan fisik visual bangunan.
2. Pendekatan Persoalan melalui konteks Makro-mikro Kawasan.
Melihat persoalan yang terjadi di kawasan Malioboro sebagai akibat dari kejadian atau kegiatan yang lebih luas lingkupnya dan (biasanya) berlangsung diluar Malioboro.
3. Persoalan dilihat menurut kaitan antara 'wadah' dan 'wajah'.
Persoalan 'wadah dan wajah' ini berkaitan erat dengan beban yang harus ditanggung oleh Kawasan Malioboro, dengan kata lain hal ini berhubungan dengan daya dukung kawasan.

Kesimpulan/Langkah-langkah Penanganan Kawasan Malioboro :

1. Mengidentifikasi di lapangan dan kemudian menetapkan unsur-unsur kawasan yang harus dipindah, diganti, dipertahankan, direnovasi atau dibongkar dengan pengarahannya pemerintah.
2. Melakukan analisis dan perkiraan daya manfaat lahan kawasan dalam rangka penataan tata ruang yang optimal, dan kemudian mewujudkannya melalui pembinaan/pengaturan tata ruang dan tata bangunan dengan sarana formal yang tepat (zoning, kepadatan bangunan, ketinggian bangunan, bentuk dan guna bangunan, dan seterusnya.).
3. Melakukan analisis dan perkiraan tentang kebutuhan penunjang prasarana lingkungan (jaringan air hujan, air kotor, air minum, sistem penanganan sampah, jaringan jalan lingkungan dan seterusnya), dan kemudian menyusun program pengadaannya sesuai tahapan penanganan kawasan Malioboro.

No Buku : 02

Judul : Fungsi Laten Pejalan Kaki di Pusat Kota Yogyakarta (Studi Kasus Trotoar Jl. Malioboro)
Jenis Tulisan : Tesis
Oleh : Nurhikmah Budi Hartarti
Instansi : Program Pasca Sarjana Program Studi Teknik Arsitektur UGM
Tahun : 1997

Tujuan penelitian :

Untuk mendapatkan gambaran secara *descriptive-idiographic* keragaman fungsi jalur pejalan kaki di sepanjang Jl. Malioboro melalui identifikasi terhadap ragam kegiatan-kegiatan laten yang muncul, faktor-faktor yang mempengaruhi kemunculannya serta pola spasial kegiatan tersebut dan kedudukannya dalam sistem kegiatan yang terjadi. Gambaran secara deskriptif idiografis (dalam arti keberlakuan khusus) dimaksudkan untuk melihat fenomena keragaman fungsi jalur pejalan kaki Malioboro dalam suatu konteks dan waktu tertentu, dan tidak bertujuan untuk membuat generalisasi. Namun diharapkan hasil penelitian ini memiliki *transferability* pada kasus-kasus lain dengan konteks yang sama atau mirip.

Metode penelitian :

Penelitian ini merupakan penelitian mengenai perilaku manusia dalam lingkungannya dengan pendekatan *qualitative-naturalistic*. Penelitian dimulai dengan melihat keseluruhan area, kemudian menentukan unit kajian dalam kasus-kasus yang ditetapkan di lapangan secara *purposive*. Pengumpulan data dan informasi dilakukan melalui pengamatan terhadap perilaku, jejak-jejak fisik, pengukuran komponen fisik lingkungan, wawancara, pengumpulan dokumen serta studi literatur/kearsipan. Dalam hal ini observasi atau pengamatan di lapangan merupakan metode utama dan peneliti menjadi instrumen utama dalam pengumpulan data di lapangan (*grounded research*). Analisa data secara induktif, dilakukan tidak untuk membuktikan hipotesis, tetapi untuk menemukan teori lokal. Referensi teori dan kondisi lain akan memperkuat temuan.

Hasil penelitian :

1. Kegiatan-kegiatan laten yang muncul sebagian besar merupakan kegiatan sektor informal dengan latar belakang motivasi ekonomi.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi keberadaannya antara lain adalah potensi ekonomi pejalan kaki Malioboro dan lingkungan fisik yang memberi peluang untuk dimanfaatkan sesuai dengan kegiatan mereka.
3. Pola bentukan spasialnya, secara mikro terlihat adanya kecenderungan penambahansarana kegiatan dari sarana dasar yang diperbolehkan dan pemanfaatan elemen lingkungan sebagai pendukung kegiatan, sedangkan secara makro terlihat adanya pengelompokan kegiatan yang berkaitan dengan fungsi bangunan di dekatnya, elemen *landscape*, letak tempat kegiatan terhadap sinar matahari, arus sirkulasi pejalan kaki dan adanya peraturan daerah setempat.
4. Antara kegiatan terdapat suatu hubungan yang membentuk sistem aktivitas yang secara bersama-sama menghidupkan Malioboro, baik dalam lingkup trotoar, kawasan maupun dalam sistem kegiatan kota.

No Buku : 03**Judul : Penyusunan Rencana Pembangunan Prasarana dan Sarana Kawasan MALIOBORO.****Jenis Tulisan : Laporan Final****Oleh : Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik UGM****Instansi : Direktorat Tata Perkotaan dan Pedesaan****Tahun : 1997**

Tujuan :

Penyiapan Program Jangka Menengah Pembangunan Kawasan Malioboro yaitu tercapainya efektifitas dan efisiensi pembangunan prasarana dan sarana dasar perkotaan dan pelaksanaan pembangunan kawasan-kawasan strategis yang merupakan bagian dari pemanfaatan ruang kota (kawasan perumahan/pemukiman dan kawasan kegiatan usaha), berlandaskan pada azas-azas penataan kota dan skenario pengembangan kota.

Kerangka Kerja :

1. Pemantapan rencana pengembangan perkotaan. Mempelajari rencana tata ruang kota dan rencana-rencana lain yang terkait dengan kebijaksanaan keruangan (aspek spasial) dan merumuskan hasil telaah dalam kaitannya dengan optimalisasi pemanfaatan ruang kota.
2. Merumuskan kerangka dasar rencana tata ruang kawasan Malioboro. Mempelajari dan menganalisis elemen-elemen pembentuk ruang (kependudukan, sumber daya alam, lingkungan buatan, kegiatan usaha dan permodalan), serta inventarisasi potensi dan permasalahan pengelolaan kawasan bersejarah.
3. Merumuskan rencana pembangunan perkotaan dan strategi penanganan kawasan. Melakukan sinkronisasi program pembangunan antar sektor.
4. Menyusun indikasi program jangka menengah pembangunan kawasan Malioboro. Menyusun prioritas pengadaan prasarana dan sarana perkotaan untuk kurun waktu 5 – 7 tahun.

Kesimpulan :

Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) merupakan rencana teknik dan program tata bangunan dan lingkungan, serta pedoman pengendalian pembangunannya, sebagai salah satu alat pengendalian pemanfaatan ruang yang diberlakukan secara khusus pada bangunan atau kelompok bangunan tertentu pada suatu kawasan. Kawasan Malioboro, sebagai suatu kawasan dengan berbagai atribut dan fungsi, terutama berkaitan dengan posisi dan peran sebagai kawasan pelestarian tentu saja juga harus diarahkan dan dikendalikan perkembangan fisiknya secara cermat, dan secara operasional diperlukan pedoman yang mengatur secara rinci. Hasil-hasil kajian dalam rangka penyiapan pembangunan prasarana Kawasan Malioboro, akan merupakan materi-materi dasar di dalam penyusunan RTBL.

No Buku : 04

Judul : Strategi Pengembangan Transportasi Ditinjau dari Konsumsi Bahan Bakar Minyak di CBD Malioboro-Yogyakarta

Jenis Tulisan : Tesis

Oleh : Zilhardi Idris

Instansi : Program Pasca Sarjana MSTT UGM

Tahun : 1998

Tujuan penelitian :

Untuk mengetahui besarnya konsumsi bahan bakar minyak di CBD Malioboro-Yogyakarta, dalam hal ini untuk kendaraan mobil penumpang yang memasuki Kawasan Malioboro, dan untuk merumuskan suatu strategi pengembangan transportasi untuk lebih mengefektifkan konsumsi bahan bakar minyak di CBD Malioboro.

Metode penelitian :

Pada penelitian ini, sebagian besar data yang digunakan adalah data sekunder dari instansi terkait berupa data arus lalu lintas yang masuk dan keluar Kawasan Malioboro, sedangkan data primer yang didapat berupa data kecepatan perjalanan (*travel speed*). Program bantu yang digunakan adalah Program TFTP '97.

Hasil penelitian :

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk memperkecil konsumsi BBM di CBD Malioboro dilakukan beberapa skenario/ strategi, kemudian dibandingkan dengan kondisi eksisting. Dari beberapa skenario tersebut, terlihat bahwa dengan menutup ruas jalan Malioboro dan ruas jalan A. Yani akan menghasilkan penghematan BBM yang paling besar sekitar 647 liter perjam, jika jalan-jalan utama seluruhnya dibuat satu arah maka penghematan pemakaian BBM hanya mencapai sekitar 382 liter perjam.

No Buku : 05

Judul : Perilaku Pejalan Kaki di Kawasan Perdagangan (Studi Kasus Jl. Malioboro Yogyakarta)

Jenis Tulisan : Tesis

Oleh : Amos Setiadi

Instansi : Program Pasca Sarjana MPKD UGM

Tahun : 1999

Tujuan penelitian :

Untuk mengetahui perilaku pejalan kaki yang ada di Kawasan Malioboro yang meliputi ragam kegiatan arus, aliran arus dan intensitas arus serta faktor-faktor fisik yang diduga mempengaruhi.

Metode penelitian :

Data penelitian ini mencakup data primer sebagai hasil pengamatan dan data sekunder. Data pengamatan digambarkan dalam bentuk peta, grafik dan tabel yang menggambarkan ragam kegiatan arus, aliran arus dan intensitas arus pejalan kaki.

Model dan cara menganalisa data pada penelitian ini yaitu mendeskripsikan secara kualitatif kondisi yang ada berdasarkan bahan/ materi yang telah dikumpulkan dan telah diseleksi. Deskripsi kualitatif tersebut berupa kata-kata. Bila terdapat data yang berupa angka-angka akan dicoba dikualitatifkan dengan tetap mencantumkan data aslinya. Analisa data juga dilakukan dengan cara menyusun data dalam model matrik.

Hasil penelitian :

Hasil penelitian ini meliputi tiga tipologi ruang pedestrian di Jl. Malioboro, masing-masing memiliki perilaku pejalan kaki dan faktor-faktor ruang pedestrian yang tidak sama (ragam kegiatan, aliran serta intensitas pedestrian dipengaruhi oleh tipologi ruang pedestrian). Hal ini dapat dijelaskan seperti berikut :

1. Perilaku pejalan kaki.

Perilaku pejalan kaki pada tipologi A yaitu K1 (berjalan-jalan), K2 (berhenti), K4 (berbincang-bincang), K5 (makan-minum) dan K6 (duduk-duduk). Intensitas pejalan kaki pada tipologi A yaitu rendah dan sedang, sedangkan aliran pejalan kaki berjalan menyusuri ruang pedestrian dan berjalan menyeberang. Perilaku pada tipologi B yaitu K1 (berjalan-jalan), K2 (berhenti), K3 (berjalan menyeberang), K4 (berbincang-bincang). Intensitas pejalan kaki pada tipologi B tinggi dengan aliran pejalan kaki berjalan menyusuri ruang pedestrian dan berjalan menyeberang. Perilaku pada tipologi C yaitu K1 (berjalan-jalan), K2 (berhenti), K4 (berbincang-bincang). Intensitas pada tipologi C yaitu tinggi dengan aliran pejalan kaki berjalan menyusuri ruang pedestrian dan berjalan menyeberang.

2. Faktor-faktor fisik yang diduga mempengaruhi

Faktor-faktor fisik yang diduga mempengaruhi perilaku pejalan kaki pada tipologi A yaitu V4 (tanpa *arcades*/ terbuka), V5 (bersisikan perkantoran), V6 (memiliki *long views*), V8 (terdapat pohon perindang), V9 (pedagang kaki lima). Pada tipologi B yaitu V1 (*arcades*), V2 (bersisikan pertokoan), V3 (terdapat pemberhentian angkutan umum), V7 (dekat *intersection*), V9 (pedagang kaki lima) dan V10 (terdapat *street crossing*). Pada tipologi C yaitu V1 (*arcades*), V2 (bersisikan pertokoan), V3 (terdapat tempat pemberhentian angkutan umum) dan V9 (pedagang kaki lima).

No Buku : 06

Title : Malioboro Area, Profile of The Physical and Social Environment
Type of paper : Supplementary Report for Agenda Malioboro 2000+
Author : Yogyakarta Urban Infrastructure Management Support (YUIMS)
Institution : Provincial Government of Yogyakarta
Year : July 1999

Background :

The Provincial Government of DIY has requested the assistance from Yogyakarta Urban Infrastructure Management Support Project, a Swiss Government sponsored project, to advise on the management of traffic and transport in the Malioboro Area, referred to as Agenda Malioboro 2000+.

The Agenda Malioboro 2000+, aims at improving the living conditions within the Malioboro area for residents, workers and visitors. The specific objectives of Agenda Malioboro 2000+ include improving traffic flow and transportation in the Malioboro area.

Objectives:

- Update information about this physical conditions
- Identify views of the stakeholders (residents, workers and visitors) concerning the future of the Malioboro area
- Collect comments from stakeholders on the principles of the preliminary proposal for Agenda Malioboro 2000+

Study approach:

A participative approach was followed in order to determine how a range of people could benefit from the implementation of the redevelopment of the Malioboro area.

Community involvement in the planning and management of urban development is becoming increasingly important to government. Planners and decision-makers realize that the voice of the ordinary citizen, if properly channeled, could very well be translated into valuable inputs. This also contributes to a more transparent, accountable and effective urban development process.

Methods:

The study method is collecting data from physical environment and social environment in Malioboro area. Data were collected through secondary data and field observations.

- Physical environment
 - Building condition
 - Building function and Ind use
 - Infrastructure services and facilities
- Social environment
 - Visitors
 - Workers
 - Residents

Recommendations:

- Short-term action
 - Data collected from the field must be ground-truthed
 - Redevelopment of buildings and land, services and facilities within kampungs should be based on the needs and aspirations of residents in each kampung. Residents should be involved and responsible for design construction/implementation and maintenance of any proposal but each project should be coordinates by an external source.
 - Priority areas for redevelopment could form pilot projects as part of the implementation of the Agenda Malioboro 2000+.
 - Intensify the socialization of the preliminary proposal for Agenda Malioboro 2000+ with the community.
 - Disseminate information to the public regarding the improvement of the Circular Boulevard (no on-street parking, green strip etc), economic revitalization program and kampung improvement program.
- Medium-term action
 - Conduct a social impact assessment as part of an environmental impact assessment. The result of this assessment would assist to identify the limitations and variables of the implementation of the Malioboro 2000+ plan.
 - Redevelopment of buildings and land, services and facilities within kampungs should be based on the needs and aspirations of residents in each kampung. Residents should be involved and responsible for design construction/implementation and maintenance of any proposal but each project should be coordinates by an external source.
- Long-term action
 - Redevelopment of buildings and land, services and facilities within kampungs should be based on the needs and aspirations of residents in each kampung. Residents should be involved and responsible for design construction/implementation and maintenance of any proposal but each project should be coordinates by an external source.
 - Develop a Geographical Information System including database of buildings and land use in the Malioboro area.

No Buku : 07

Judul : **Pengaruh Diferensiasi Tarif Parkir Terhadap Pemilihan Lokasi Parkir di Pusat Kota**
Jenis Tulisan : **Tesis**
Oleh : **Tri Nurtopo**
Instansi : **Program Pasca Sarjana MSTT UGM**
Tahun : **2000**

Tujuan penelitian :

1. Mendapatkan model pemilihan lokasi parkir di pusat kota yang didasarkan tingkat *utility* pengguna parkir yang dipengaruhi faktor tarif parkir yang akan dibebankan kepada pengguna parkir dengan memperhatikan jarak berjalan kaki ke tempat tujuan belanja dari lokasi parkir yang ada saat ini (tahun 2000).
2. Mendapatkan proporsi pemilihan lokasi parkir di masing-masing lokasi berdasarkan nilai *utility*, sehingga dapat digunakan untuk melakukan manajemen penggunaan ruang parkir yang ada yang berkaitan dengan tarif parkir.

Metode penelitian :

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan melakukan wawancara terhadap pengguna parkir (teknik *stated preference*) berkaitan dengan besarnya tarif parkir dan menawarkan lokasi parkir alternatif dengan jarak sebagai hambatannya. Parameter tarif parkir sebagai dasar perhitungan nilai *utility* yang digunakan dalam pembuatan model pemilihan lokasi parkir.

Hasil penelitian :

1. Dengan menggunakan Program SPSS 97 terhadap korelasi antar variabel bebasnya, maka dari dua variabel yang digunakan sebagai variabel bebas pemilihan lokasi parkir yaitu tarif dan jarak mempunyai korelasi yang tinggi yaitu 0,673, sehingga salah satu variabelnya dapat dihilangkan. Pengurangan variabel tersebut dilakukan terhadap variabel jarak, hal ini mengingat bahwa tarif sesuai dengan penelitian yang sedang dilakukan.
2. Dengan menggunakan perangkat lunak Program *LIMDEP* versi 7.0 dengan *multinomial logit* diperoleh nilai parameter sebagai berikut :
 - a. Data keseluruhan diperoleh nilai konstanta pusat (A_{pusat}) = 3,814, konstanta sedang (A_{sedang}) = 1,906 dan koefisien tarif (B_{tarif}) = -0,00099.
 - b. Data alasan tempat belanja diperoleh nilai konstanta pusat (A_{pusat}) = 6,765, konstanta sedang (A_{sedang}) = 3,992 dan koefisien tarif (B_{tarif}) = -0,00127.
 - c. Data alasan tempat parkir diperoleh nilai konstanta pusat (A_{pusat}) = 3,488, konstanta sedang (A_{sedang}) = 1,354 dan koefisien tarif (B_{tarif}) = -0,00207.
3. Kondisi elastis (sensitif) terhadap perubahan tarif parkir di pusat sebesar 1% akan menyebabkan penurunan (perubahan) pemilihan lokasi pusat sebesar 1,522 yang terjadi pada pemilihan lokasi parkir karena tempat parkir.
4. Pemilihan lokasi parkir merupakan fungsi *utility* (kepuasan yang maksimal) dari alternatif lokasi yang ditawarkan, dengan melakukan skenario perubahan tarif parkir yang diberlakukan di lokasi pusat, untuk melakukan pendistribusian penggunaan fasilitas parkir di pusat kota akan mengalami perubahan yang signifikan yaitu sebesar Rp 2.000,00 dengan asumsi tarif lokasi alternatif 1 dan 2 tetap sebesar Rp 300,00 akan menurunkan penggunaan parkir di pusat

menjadi 52%, sehingga jika pengguna parkir di Kawasan Malioboro rata-rata sebesar 2.280 kendaraan/hari, maka kendaraan yang akan tetap parkir di pusat kota sebesar 1.186 kendaraan.

5. Upaya pemerataan penggunaan lokasi parkir yang ada yaitu lokasi pusat, lokasi alternatif 1 dan 2, akan tercapai pada tarif parkir sebagai berikut :
 - a. Untuk data keseluruhan adalah sebesar Rp 4.300,00 (lokasi pusat), Rp 2.350,00 (lokasi alternatif 1) dan Rp 400,00 (lokasi alternatif 2).
 - b. Untuk data alasan tempat belanja adalah sebesar Rp 5.640,00 (lokasi pusat), Rp 3.490,00 (lokasi alternatif 1) dan Rp 330,00 (lokasi alternatif 2).
 - c. Untuk data alasan tempat parkir adalah sebesar Rp 2.000,00 (lokasi pusat), Rp 950,00 (lokasi alternatif 1) dan Rp 300,00 (lokasi alternatif 2).

No Buku : 08

Title : Malioboro Revitalization Project: Within the context of Yogyakarta innercity
Type of paper : Preliminary Draft
Author : Yogyakarta Urban Development Project II Stage I
Institution : Provincial Government of Yogyakarta
Year : July 2000

Background :

The Malioboro area is a vital part of the historic innercity of Yogyakarta. The main street, Jalan Malioboro, originally served as the ceremonial access road to the Kraton along the symbolic north-south axis between Mount Merapi and Parangtritis. In recent years, formal enterprises and informal street vendors operating along Jalan Malioboro have expanded their business, both in numbers and in floor area. Attracted by the expanded shopping opportunities, the volumes of domestic and foreign visitors to Jalan Malioboro steadily increased, while the capacity of the pedestrian sidewalks was actually reduced because the influx of additional street vendors. The motorized traffic volume in the Malioboro area increased, but the road and parking capacity was never adapted. The practice of on-sidewalk parking of motorcycles has reduced the pedestrian space. As a consequence, the streets in the Malioboro area have become congested, the sidewalks have become overcrowded, and the environment has become polluted by car emission and traffic noise.

Project Strategy:

In view of its economic potential, the Malioboro area has been earmarked to serve as an engine of economic revitalization of the innercity. The urban development strategy for DIY that was adopted in 1995 aims at deconcentration of functions which are not compatible with the cultural heritage, character and human scale of the innercity to suburban economic growth centers east and west of the urban agglomeration of Yogyakarta. This relocation is expected to free space in the innercity for compatible cultural, economic and social functions, and to balance economic development between the innercity and other parts of the urban corridor. The introduction of Mass rapid Transit (MRT) on the existing east-west double track railway line, and Light Rail transport (LRT) on the former north-south tramway track aim at bringing in visitors and commuters, while reducing the need to use of private motorized vehicles. Besides, motorized through-traffic that presently still passes through Jalan Malioboro will be diverted to a circular boulevard around the Malioboro area, and to the macro-grid road system of the urban agglomeration of Yogyakarta. As a result the motorized traffic volume in the Malioboro area can be reduced allowing enlargement of the pedestrian space in the innercity.

Participatory Project Formulation:

Starting in February 1999, several exhibitions were organized aiming at a participatory planning process involving the urban development stakeholders. The consultations were facilitated by a scale model of the project area, and complemented by structured interviews, field surveys, questionnaires and public hearings, while public discussions were conducted through the local press, radio and television. In June 2000, the Governor of Yogyakarta together with the Mayor of Yogyakarta issued a mandate to articulate the project in view of JBIC funding, resulting in this Project Digest.

Project Objectives:

- Economic objectives:
 - Expand economic zone from Jalan Malioboro to include overall Malioboro Area

- Create synergistic relationships among enterprises
- Ensure that the business operating in the Malioboro Area are compatible with cultural heritage area
- Accommodate informal street vendors and small entrepreneurs on public land
- Social objectives:
 - Improve the housing conditions for inhabitants of the kampung in the Malioboro Area
 - Provide adequate community facilities to serve kampung inhabitants
 - Provide adequate public infrastructure facilities and services in the kampung
- Cultural objectives:
 - Preserve special character of historic innercity
 - Restore historic buildings
 - Assign new use for old buildings
 - Promote cultural functions and activities
 - Formulate and enforce land development and building codes
- Environmental objectives:
 - Develop open green space along pedestrian routes
 - Make existing open green space accessible for public
 - Improve accessibility for handicapped
- Rationalize land use
 - Minimize public land allocated for motorized traffic circulation and parking
 - Maximize public land allocated for pedestrian use
 - Utilize vacant land for open green space, off street parking, public squares, land consolidation
 - Relocate incompatible functions
- Develop infrastructure
 - Divert motorized through-traffic
 - Improve accessibility for destination traffic
 - Earmark strategic locations for off-street parking facilities
 - Match pedestrian pavement with streetscape and functions
 - Provide adequate public infrastructure in kampung
- Participative Management System
 - Install a Malioboro management team representing the concerned urban development of the Malioboro Area

Next Step:

Indicative investment packages for activities outside Malioboro Area

Urban Sector	Description investment packages	Total cost estimate Million US\$
Urban renewal, kampung rehabilitation and cultural heritage preservation	Innecity Mangkubumi area (111 ha)	2
	Innecity, Kraton Area (312 ha)	6
	Innecity, Krapyak Area (299 ha)	5

Roads and transportation	Development of mass rail transport (MRT) and light rail transport (LRT) in DIY	350
	Development of the macro grid	30
Water supply	Development of a groundwater production facility with a capacity of 400 l/s in the area north of UAY including a transport system to existing reservoirs.	12
Spatial Development	Development of eastern macro block for commercial activity (2,139 ha)	50
	Development of western macro block for industrial activity (1,133 ha)	35

No buku : 09

Judul : Rencana Persiapan Pengembangan Kota Inti Yogyakarta
Jenis Tulisan : Laporan Akhir
Oleh : Fakultas Teknik UGM
Instansi : Kantor Wilayah Pekerjaan Umum DIY
Tahun : 2000

Tujuan :

Pengembangan lebih ditujukan kepada usaha-usaha untuk mengkonsolidasi kawasan pusat kota yang telah ada, pemencaran fungsi-fungsi pusat kota, perbaikan dan pengembangan sekuens kawasan kota. Dengan demikian diharapkan permasalahan-permasalahan beban kawasan kota inti dapat berkurang dan pelestarian image kota dapat dilakukan secara baik dan terkelola.

Pendekatan dan Strategi Pengembangan:

Dikembangkan satu kerangka pengelolaan kawasan inti Kota Yogyakarta yang mencakup fungsi-fungsi berikut ini:

1. Penyusunan rencana atau plan formulation
2. Implementasi atau pemanfaatan rencana atau plan implimentation
3. Pengendalian rencana atau controlling dan monitoring area
4. Evaluasi rencana

Tindak Lanjut:

Dalam merumuskan program tindak lanjut ini berpijak pada beberapa pertimbangan mendasar, yaitu:

1. Penanganan Kawasan Inti Kota (KIK) melalui pendekatan Pengelolaan kawasan sebagai bagian dari pengelolaan kota
2. Penanganan KIK merupakan bagian integral dari penanganan perkotaan Yogyakarta
3. Fokus penanganan kepada masalah social-ekonomi masyarakat KIK, melalui pengembangan institusi dan instrumen pengaturan-pengendalian.

Berdasar pada pertimbangan tersebut, dirumuskan berbagai kegiatan tindakan lanjut sebagai berikut.

Tabel Indikasi program lanjut

No	Komponen	Uraian
1	Pengembangan komunitas	▪ Penanganan komunitas dalam blok tertentu sebagai model (<i>seed project</i>) ▪ Pengembangan jaringan social antar komunitas dalam menyikapi dinamikan perkembangan KIK ▪ Kemungkinan replikasi model terhadap blok/komunitas lain
2	Pengembangan kelembagaan	▪ Penguatan kelembagaan pada tingkat lokal (untuk berbagai komunitas), dalam konteks pengelolaan kawasan ▪ Penguatan kelembagaan pengelolaan kota pada sektor pemerintahan, baik ditingkat kota maupun lokal. ▪ Pengembangan jaringan kerjasama antar lembaga, baik tingkat lokal maupun dengan lembaga supra lokal sert lembaga pemerintah dan LSM

3	Pengembangan peraturan	▪ Penjabaran peraturan daerah yang berkaitan dengan perencanaan, pemanfaatan dan pengendalian dalam skala kota ke dalam skala kawasan ▪ Pengembangan peraturan tersebut diatas dalam kerangka pengelolaan kawasan. Khususnya yang bersifat insentif dan disinsentif serta hal-hal yang berkaitan dengan batas kewenangan dan hak lembaga-lembaga yang berkaitan dengan dinamika kehidupan kawasan. ▪ Pengembangan peraturan tentang mekanisme hubungan kerja antar lembaga dalam kawasan. ▪ Pengembangan peraturan retribusi yang memungkinkan komunitas lokal memperoleh sumber dana untuk pengembangan kegiatannya khususnya sebagai mitra pemerintah dalam pengelolaan kawasan
4	Pengembangan prasarana	▪ Oenigkatan dan perbaikan prasarana yang ada dalam rangka mendukung citra kawasan ▪ Dukungan pengembangan pusat-pusat baru ▪ Penyesuaian hasil studi terdahulu dengan arah perkembangan yang dituju ▪ Implementasi hasil studi terdahulu yang masih belum dilaksanakan (perpakiran, jalur timur barat, sistim sirkulasi dan RTH)
5	Pemanfaatan ruang	▪ Revitalisasi blok stasiun Tugu, Bumijo, Patuk, Gedung PU, Lempuyangan dan Kota Baru

No Buku : 10

Judul : Eksternalisasi Simbolisme Kehidupan Seniman (Studi Mengenai Gaya Hidup Seniman Malioboro Yogyakarta)
Jenis Tulisan : Skripsi
Oleh : Agung Broto Nugroho
Instansi : Jurusan Sosiologi FISIP UGM
Tahun : 2001

Tujuan penelitian :

1. Memberi gambaran dan pemahaman tentang gaya hidup seniman yang menjadi sebuah dasar tentang hal yang ingin disampaikan oleh seniman kepada masyarakat.
2. Memberi gambaran mengenai latar belakang gaya tampilan diri seniman yang dipandang masyarakat sebagai sesuatu hal yang "nyleneh".

Metode penelitian :

Dengan menggunakan *teknik purposive sampling*, diambil 5 orang seniman lukis sebagai sumber data utama, dengan kriteria sebagai berikut : berkelamin laki-laki; berkarya sebagai seniman lukis Malioboro; berkarya dengan menggunakan media kanvas dan atau kertas; bertingkah laku enerjik, bicara 'ceplas-ceplos' dan bersikap cuek; berambut gondrong, khususnya yang unik seperti rambut gimbal, rambut dicat dengan warna-warna tertentu atau memakai asesoris. Data dikumpulkan melalui : 1) teknik observasi semipartisipan yaitu dengan cara mengamati secara langsung dan merekam kejadian di lapangan dengan terlibat sesuai kebutuhan untuk menggali informasi, 2) wawancara non-struktur dengan melibatkan diri ketika mereka kumpul-kumpul dan ngobrol seperti dalam pergaulan sehari-hari.

Hasil penelitian :

Seniman menciptakan sebuah karya berdasarkan tanggapannya terhadap lingkungan budaya maupun lingkungan faktualnya. Apa yang diciptakan oleh seorang seniman pada dasarnya bukan hanya sekedar memenuhi keinginan dan hasrat estetikanya saja, tetapi disebabkan adanya dorongan oleh lahirnya berbagai kejanggalan dalam kehidupan lingkungan sekitarnya. Aneka kejanggalan itu membuatnya merasa 'sesak'. Lebih lanjut, keadaan dan kondisi seperti ini menjadikannya 'gerah' untuk memberikan respon berupa sikap seniman yang terwujud baik melalui penampilan dirinya ataupun karya seni yang dihasilkannya.

No Buku : 11

Judul : Pemodelan Optimasi Tarif Parkir
Jenis Tulisan : Tesis
Oleh : Dwi Ratnaningsih
Instansi : Program Pasca Sarjana MSTT UGM
Tahun : 2001

Tujuan penelitian :

1. Untuk mendapatkan suatu model tentang tarif parkir yang optimal pada suatu kawasan tertentu yaitu pada pusat kota dengan berdasarkan variabel-variabel yang mempengaruhi tarif parkir.
2. Untuk mendapatkan suatu tarif optimum untuk masing-masing lokasi berdasarkan differensiasi tarif parkir yang telah ada dengan memperhitungkan jarak lokasi parkir dengan lokasi kegiatan.
3. Untuk mengetahui penyebaran kendaraan yang parkir di masing-masing zone.
4. Untuk mengetahui pendapatan optimal yang diperoleh dari penyelenggaraan parkir.

Metode penelitian :

Metode yang digunakan untuk penelitian ini adalah dengan menggunakan metode deskripsi. Suatu metode yang menggambarkan atau mendeskripsikan suatu permasalahan terhadap objek yang diteliti dengan cara berkesinambungan (*continuity descriptive research*) yaitu dengan cara kerja meneliti meneruskan penelitian atas suatu objek penelitian. Data yang dipergunakan adalah berupa data sekunder yang didapatkan dari penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti sebelumnya Nurtopo (2000) yang melakukan penelitian dengan cara mengambil data langsung dari lapangan. Lokasi penelitian dibagi menjadi tiga zona yaitu : zona 1 (Ramai Mal, TP. Jl. Beskalan, Malioboro Mal, Jl. Perwakilan, Jl. Dagen); zona 2 (Tp. Pasar Beringharjo, TP. Abu Bakar Ali); zona 3 (TP. Bank Indonesia, TP. Pasar Beringharjo).

Hasil penelitian :

1. Tarif parkir yang ditawarkan di zona 1 Rp 300,00 – Rp 4300,00 ; di zona 2 Rp 300,00 – Rp 2350,00 ; dan di zona 3 Rp 300,00 – Rp 400,00.
2. Tarif optimal di zona 1 Rp 3613,10 – Rp 3693,50 ; di zona 2 Rp 2350,00 ; dan di zona 3 Rp 400,00 perjam.
3. Pendapatan optimal yang diperoleh dari penyelenggaraan parkir sebesar Rp 3.074.800,00 – Rp 3.115.400,00.
4. Perubahan kapasitas parkir, volume lalu lintas, dan tarif akan berpengaruh terhadap tarif optimal dan besar pendapatan.

No Buku : 12**Judul : Pemodelan Transportasi dengan Menggunakan Program EMME-2 (Studi Kasus Kawasan Malioboro)****Jenis Tulisan : Tesis****Oleh : Wiratama Listyo Diyatmoko****Instansi : Program Pasca Sarjana MSTT UGM****Tahun : 2001**

Titik berat penelitian :

Penelitian ini menitikberatkan pada analisa pembebanan ruas jalan dan simpang sebagai satu jaringan jalan yang diharapkan dapat dilakukan manajemen lalu lintas.

Tujuan penelitian :

1. Mengetahui distribusi perjalanan arus lalu lintas Kawasan Malioboro pada kondisi eksisting (tahun 2001), yang diharapkan dapat diperoleh ruas-ruas jalan yang perlu diberikan prioritas dalam melayani beban lalu lintas.
2. Membuat suatu model yang representatif dengan realita untuk disimulasikan dengan bantuan program EMME-2 yang selanjutnya digunakan merencanakan dan menganalisa suatu penataan lalu lintas Kawasan Malioboro dalam Manajemen Lalu lintas untuk pemilihan dan pembebanan rute.

Metode penelitian :

Data penelitian diperoleh dari penelitian sebelumnya dan beberapa instansi terkait berupa lebar jalan, kecepatan arus bebas, volume kendaraan, matriks asal tujuan perjalanan, rute dan headway angkutan umum, kapasitas penumpang angkutan umum dan kapasitas jalan.

Analisa pembebanan dilakukan dengan bantuan Program EMME-2 yang selanjutnya dilakukan proses validasi dilakukan pada hasil pembebanan kondisi eksisting. Pengecekan hasil pembebanan terhadap kondisi riil di lapangan didasarkan pada nilai R-square dan Chi-square dengan bantuan Program SPSS versi 9.0.

Hasil penelitian :

1. Pergerakan distribusi kendaraan pada Kawasan Malioboro pada jam-jam sibuk (12.00-13.00) terlihat terjadi kemacetan terutama pada jalan utama Malioboro, yang selanjutnya berdampak pada jalan-jalan di sekitarnya seperti Jl. Mataram, Jl. Mayor Suryotomo, dan Jl. Bhayangkara. Berdasarkan analisa yang dilakukan, hal ini disebabkan karena kurang optimalnya jalan-jalan ventilasi seperti Jl. Perwakilan, Jl. Suryatmaja, Jl. Pajeksan, dan Jl. Dagen yang berfungsi mengeluarkan beban berlebih pada Jl. Malioboro.
2. Berdasarkan analisa statistik dengan menggunakan uji *Chi-square*, dapat ditarik kesimpulan bahwa karena *Chi-square* hitungan jauh lebih besar daripada *Chi-square* tabel baik sebelum diadakan proses kalibrasi maupun setelah diadakan proses kalibrasi, maka model dapat dikatakan tidak mempunyai hubungan dan kurang dapat mempresentasikan kondisi riil di lapangan. Hal ini disebabkan karena ketidaklengkapan data, terutama data matriks asal tujuan yang tidak diambil pada tahun yang sama dengan data volume kendaraan yang dipergunakan untuk proses pengecekan kalibrasi jaringan. Hal ini menyebabkan penyimpangan data yang terlihat pada hasil regresi linier yaitu $Y = 0,8782 X + 106,41$ dengan R^2 sebesar 0,639 dan *Chi-square* hitung melebihi *Chi-square* tabel.

3. Skenario pertama yang digunakan dalam menyelesaikan permasalahan kemacetan Malioboro adalah dengan diberlakukannya penutupan jalan Malioboro pada hari-hari tertentu yang dimungkinkan merupakan hari terjadinyapuncak kemacetan, yaitu hari Sabtu dan Minggu. Skenario ini diikuti dengan diberlakukan perubahan jalur pergerakan kendaraan di sekitar Jl. Malioboro (Jl. Pasar Kembang dan Jl. Bhayangkara). Hasil pembebanan lalu lintas dengan bantuan Program EMME-2 menunjukkan bahwa terjadinya peningkatan volume kendaraan pada Jl. Mataram (2666 smp/jam) dan Jl. Mayor Suryotomo (1727 smp/jam) diikuti dengan Jl. Pasar Kembang (1416 smp/jam) dan Jl. Bhayangkara (774 smp/jam). Hal ini disebabkan adanya persepsi masing-masing pengguna jalan untuk meminimalkan biaya perjalanannya.
4. Skenario kedua adalah adanya larangan moda kendaraan sepeda motor agar tidak memasuki Jl. Malioboro. Hasil yang didapat adalah pengurangan drastis volume kendaraan di Jl. Malioboro (161 smp/jam), tetapi secara otomatis juga meningkatkan volume kendaraan pada Jl. Mataram (2509 smp/jam), Jl. Mayor Suryotomo (1589 smp/jam), Jl. Senopati (2115 smp/jam) dan Jl. KH.A. Dahlan (2636 smp/jam). Hal ini berarti skenario kedua belum memberikan hasil yang optimal secara keseluruhan jaringan jalan.
5. Pada skenario ketiga dilakukan perubahan pada Jl. Bhayangkara dari 1 arah menjadi 2 arah pergerakan. Skenario ini cukup baik dalam penyebaran distribusi beban berlebih Jl. Malioboro (1917 smp/jam) ke jalan alternatif (Jl. Bhayangkara) melalui jalan-jalan ventilasi (Jl. Sosrowijayan, Dagen, dan Pajeksan). Dampak negatif yang timbul adalah meningkatnya volume kendaraan pada Jl. KH.A. Dahlan (1000 smp/jam) dan Jl. Bhayangkara (1236 smp/jam) sehingga kinerja jalan tersebut secara langsung juga akan turun. Dari hasil tersebut, terlihat pentingnya peranan jalan alternatif baik Jl. Bhayangkara maupun Jl. Mataram dalam menurunkan dan mendistribusikan beban kendaraan Jl. Malioboro.
6. Langkah-langkah di atas akan menjadi lebih efektif dan optimal bila diimbangi dengan dioptimalkannya fasilitas parkir yang sudah ada, dan merencanakan fasilitas parkir tambahan. Selain itu, bisa dilakukan metode *Road Pricing* dan manajemen koordinasi antar simpang pada Kawasan Malioboro.
7. Selain alternatif di atas, dapat juga diberikan suatu saringan pergerakan kendaraan untuk mengurangi beban berlebih Malioboro. Hal ini bertujuan agar masyarakat tidak harus pergi ke Malioboro karena telah diberikan alternatif tujuan pada kawasan lain dengan dilengkapi fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan. Saringan pertama dari kawasan *Outer Ring Road* dan saringan kedua adalah pada kawasan *Inner Ring Road*. Langkah terakhir dirasakan cukup efektif tetapi memakan waktu cukup panjang.

No Buku : 13**Judul : Pemodelan Kemauan Pengguna Parkir Berjalan Kaki dari Lokasi Parkir ke Tempat Tujuannya di Pusat Kota****Jenis Tulisan : Tesis****Oleh : Syahril****Instansi : Program Pasca Sarjana MSTT UGM****Tahun : 2001**

Tujuan penelitian :

1. Mengembangkan suatu model yang mempresentasikan kemauan pengguna parkir berjalan kaki dari lokasi parkir ke tempat tujuannya di pusat kota.
2. Menganalisa pengaruh tarif terhadap kemauan pengguna parkir berjalan kaki dari lokasi parkir ke tempat tujuannya di pusat kota untuk tujuan perjalanan berbelanja.
3. Mengetahui jarak maksimum pengguna parkir mau berjalan kaki dari lokasi parkir ke tempat tujuannya di pusat kota.

Metode penelitian :

Kemauan pengguna parkir berjalan kaki dapat ditentukan dengan menganalisa perilaku pemilihan lokasi parkir pada kelompok pengguna parkir. Penelitian ini menggunakan data *stated preference* hasil penelitian peneliti sebelumnya. Proses pemilihan lokasi parkir ini dapat dimodelkan dengan menggunakan teori pemilihan diskret yaitu model *multinomial logit*. *Utility* dan peluang dari empat alternatif lokasi parkir (pusat, sedang, jauh, dan di luar Kawasan Malioboro) didasarkan atas beberapa variabel bebas yaitu tarif parkir, jarak lokasi dan alasan parkir. Dalam penelitian ini lokasi parkir dibagi menjadi empat alternatif lokasi yaitu : lokasi pusat (Ramai mal, TP. Jl. Beskalan, Malioboro Mal, Jl. Perwakilan, Jl. Dagen) ; lokasi sedang (TP. Pasar Beringharjo, TP. Abu Bakar Ali) ; lokasi jauh (TP. Bank Indonesia, TP. Pasar Beringharjo); lokasi di luar Kawasan Malioboro.

Penelitian ini meneruskan penelitian atas suatu objek penelitian yang dilakukan oleh peneliti terdahulu menggunakan metode penelitian deskripsi (*continuity descriptive research*), yang akan memberikan gambaran perilaku (*behavioral descriptions*) berupa kemauan pengguna parkir berjalan kaki dari lokasi parkir ke tempat tujuannya di pusat kota dari keputusannya memilih lokasi parkir, jika dihadapkan pada suatu hambatan berupa tarif parkir, yang seandainya tarif parkir di lokasi dinaikkan pada harga-harga tertentu dengan memberikan beberapa lokasi parkir alternatif.

Hasil penelitian :

1. Dari hasil pengolahan data diperoleh nilai koefisien variabel tarif sebesar -0,00124, untuk variabel jarak adalah -0,00170. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada persamaan *utility* berikut ini :

- a. Untuk model agregat adalah :

$$U_{\text{luar K.M.}} = -0.00124 * \text{tarif} - 0,00170 * \text{jarak}$$

$$U_{\text{pusat}} = -1,756 - 0,00124 * \text{tarif} - 0,00170 * \text{jarak}$$

$$U_{\text{sedang}} = -3,258 - 0.00124 * \text{tarif} - 0,00170 * \text{jarak}$$

$$U_{\text{jauh}} = -0,00170 * \text{jarak}$$

- b. Untuk disagregasi model berdasarkan alasan tempat belanja adalah :

$$U_{\text{luar K.M.}} = -0.00155 * \text{tarif} - 0,00220 * \text{jarak}$$

$$U_{\text{pusat}} = -2,633 - 0,00155 * \text{tarif} - 0,00220 * \text{jarak}$$

$$U_{\text{sedang}} = -3,258 - 0.00155 * \text{tarif} - 0,00220 * \text{jarak}$$

$$U_{\text{jauh}} = -0,00220 * \text{jarak}$$

c. Untuk disagregasi model berdasarkan alasan tempat parkir adalah :

$$U_{\text{luar K.M.}} = -0.00219 * \text{tarif} - 0,00205 * \text{jarak}$$

$$U_{\text{pusat}} = -1,547 - 0,00219 * \text{tarif} - 0,00205 * \text{jarak}$$

$$U_{\text{sedang}} = -2,449 - 0.00219 * \text{tarif} - 0,00205 * \text{jarak}$$

$$U_{\text{jauh}} = -0,00205 * \text{jarak}$$

2. Jarak maksimum dimana pengguna parkir masih mau berjalan kaki yaitu sebesar 1.340 meter pada tarif Rp 300,00 pada peluang 14 persentil ; sementara pada saat ini tarif dengan Rp 1000,00 adalah sebesar 830 meter, disagregasi model berdasarkan tempat belanja sebesar 670 meter dan alasan tempat parkir 515 meter.
3. Perubahan dan perbedaan tarif parkir pada setiap lokasi parkir baik di Kawasan Malioboro maupun di luar Kawasan Malioboro juga mengakibatkan perubahan terhadap batas jarak maksimum dimana pengguna parkir masih mau berjalan kaki, menggunakan peluang 14 persentil maka untuk model agregat dengan tarif tertinggi Rp 2.000,00 jarak maksimum dari lokasi parkir dengan pusat perbelanjaan adalah 100 meter, disagregasi model berdasarkan alasan tempat belanja tarif tertingginya Rp 1.500,00 jarak maksimumnya adalah 315 meter sementara berdasarkan alasan tempat parkir dengan tarif tertingginya Rp 1.500,00 maka jarak maksimumnya adalah 17 meter.

No Buku	: 14
Judul	: Studi Dampak Lingkungan Kawasan Pusat Perkotaan Yogyakarta Aspek Sosial
Jenis Tulisan	: Laporan Kemajuan
Oleh	: Dirjen Perkotana dan Pedesaan Bagian Proyek Peningkatan Prasarana Permukiman DIY
Instansi	: Departemen Kimpraswil DIY
Tahun	: September 2001

Tujuan studi :

Merekomendasikan sebuah Sistem pengelolaan Lingkungan Hidup Adaptif (SPLHA) untuk Kawasan Pusat Perkotaan Yogyakarta (KPPY).

Kebijakan, rencana dan program untuk Revitalisasi Malioboro oleh Pemerintah DIY dan YUIMS :

1. Rencana pengembangan ekonomi.
Program : pengembangan zona ekonomi dari Jl. Malioboro ke Kawasan Malioboro.
2. Rencana pengembangan sosial.
Program : peningkatan kualitas hidup untuk setiap lapisan masyarakat.
3. Rencana pengembangan budaya.
Program : konsolidasi pembangunan dan pemanfaatan aset budaya.
4. Rencana pengembangan lingkungan.
Program : meningkatkan kualitas lingkungan.
5. Rencana zona peruntukkan lahan.
Program : dekonsentrasi fungsi dan kesesuaian tata guna lahan
6. Rencana pengembangan infrastruktur.
Program : sirkulasi lalu lintas, parkir, pejalan kaki, transportasi umum
7. Rencana pengembangan pengelolaan dan kapasitas kelembagaan kota
Program : partisipasi pihak terkait dan pemerintahan yang baik

Metodologi pengumpulan data :

1. Lingkup wilayah studi : sebelah Utara Jl. Jend. Sudirman, Tugu, Jl. Diponegoro dan Jl. Kyai Mojo ; sebelah Selatan Jl. MT. Haryono, Jl. Mayjen Sutoyo dan Jl. Kol. Sugiyono ; sebelah Timur Kali Code dan Barat Kali Winongo.
2. Dalam mencari dan mengumpulkan data serta informasi mengenai objek penelitian digunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :
 - a. Studi literatur.
 - b. Observasi.
 - c. *Indepth Interview*.
 - d. *Focus Group Discussion* dengan teknik *Participatory Rural Appraisal Rapid Rural Appraisal*.

Garis dasar studi :

A. Sosial-Ekonomi-Budaya :

1. Kondisi garis historik simbolik Utara-Selatan.

Kondisi poros historik simbolik Utara-Selatan Gunung Merapi-Tugu-Kraton-Krapyak-Laut Kidul dapat dianggap konstan sehingga kondisi sebelum pelaksanaan KRP-KPPY dapat dianggap sebagai garis dasar.

2. Karakteristik pengguna Kawasan Malioboro.

- a. Usia PKL 20-29 tahun adalah 35,6% sedangkan usia 30-39 adalah 25,6%.
- b. Kelompok pedagang dibagi tiga kelompok yaitu : yang berdagang pada pukul 09.00-17.00, yang berdagang pada pukul 17.00-21.00, dan yang berdagang pada pukul 21.00-tengah malam.
- c. Jumlah pengunjung mencapai puncak di siang hari pada pukul 13.00, sedangkan di malam hari pada pukul 18.30.
- d. PKL laki-laki sebanyak 56,9% dan perempuan sebanyak 43,1%.
- e. Jumlah PKL di sisi Barat maupun Timur sebanyak 1500 PKL, dan menunjukkan peningkatan 2-3 kali selama periode 15 tahun.

3. Kondisi sosial pelaku ekonomi.

Kerukunan antar PKL telah menumbuhkan rasa kebersamaan dan tingkat solidaritas yang tinggi.

Pelaku ekonomi golongan lemah ada lima golongan : PKL, becak, andong, angkringan, dan lesehan.

4. Perekonomian lokal dan regional.

Tahun 2001 di KPPY terdiri dari 13 kelurahan terdapat 1.073 industri rumah tangga, 570 industri kecil, 46 industri sedang dan 4 industri besar.

B. Transportasi :

Pola pergerakan pengunjung Malioboro cenderung bebas dan tidak mempunyai pola yang jelas selain itu masih rendahnya kesadaran dari penyeberang jalan.

Terdapat beberapa permasalahan dalam transportasi yaitu :

1. Pola jaringan yang berbentuk dasar *grid* tetapi tidak konsisten akibat adanya aliran sungai yang membatasi hubungan antara bagian kota.
2. Ketidaksesuaian antara fungsi jalan dengan rancangan fisiknya dan dengan karakter dan citra ruang kawasan.
3. Masih terbebannya ruas-ruas jalan oleh parkir kendaraan.
4. Permasalahan parkir kendaraan yang berkembang pada ruas-ruas jalan utama.

C. Tata Ruang :

Kawasan Malioboro dapat dikatakan merupakan salah satu pusat kegiatan utama, karena mempunyai daya tarik yang khas. Banyak fasilitas yang terdapat di kawasan ini sehingga memberikan nilai tambah kawasan, yang pada mulanya merupakan fungsi sosial yang kemudian berkembang sebagai kawasan wisata.

D. Iklim dan Hidrologi

Curah hujan rata-rata DIY selama 10 tahun terakhir (1990-2000) adalah 2049 mm/th. Suhu udara harian rata-rata adalah 26,5°C dengan kisaran antara 26,0-27,9°C. Kecepatan angin selama 10 tahun terakhir adalah 3,5 m/dt perbulan. Jumlah hari tanpa hujan rata-rata bulanan

adalah 222 hari tanpa hujan dengan kisaran antara 184-269 hari tanpa hujan. Debit total tahunan rata-rata selama lima tahun terakhir (1994-1998) adalah $29,4 \text{ m}^3/\text{dt}$ dengan kisaran antara $22,8-34,53 \text{ m}^3/\text{dt}$.

E. Kualitas Air

Kualitas air dalam program prokasi pada Kali Code dan Kali Winongo belum sesuai dengan baku mutu peruntukannya.

F. Kualitas Udara

Pada tahun 2000, kualitas udara di Kawasan Malioboro masih dapat dikatakan baik, meskipun untuk kebisingan telah melampaui baku mutu (70,6 dB A).

G. Biologi

Dari 109 jalan yang ada di Kawasan Malioboro, sekurangnya terdapat 39 jenis tanaman. Dari 39 jenis tanaman tersebut seluruhnya dapat berfungsi sebagai pelindung atau peneduh, kecuali tanaman palem dan patrakomala yang lebih ditujukan untuk segi estetika saja.

Intensitas penutupan tanaman hanya 25% dari panjang jalan atau trotoar yang ada tanamannya.

Kondisi lebar trotoar di Kawasan Malioboro bervariasi antara 0,5 meter-15 meter. Dengan hanya 8 jalan yang memiliki trotoar cukup lebar (3-15 meter), yaitu Jl. Jend. Sudirman, Diponegoro, Pangeran Mangkubumi, Penembahan Senopati, Trikora, Secodiningrat, Jend. A. Yani dan Jl. Malioboro.

Evaluasi dampak penting :

Evaluasi dampak dalam studi Kajian Lingkungan Strategis (KLS) pada prinsipnya adalah upaya menentukan besaran dan jenis dampak yang diperkirakan akan terjadi dan melakukan evaluasi untuk menentukan apakah dampak yang akan terjadi tersebut penting atau signifikan. Evaluasi dampak juga diarahkan untuk menentukan (melalui analisa) apakah dampak yang diperkirakan tersebut sudah selaras dengan sasaran atau tujuan yang telah ditentukan dalam KRP.

No Buku : 15

Judul : Malioboro Revitalization Project
Jenis Tulisan : Project Proposal
Oleh : Provincial Government of Yogyakarta Special Region
Instansi : Provincial Government of Yogyakarta Special Region
Tahun : 2001

Project proposal Summary:

Malioboro revitalization project serves as the starting point of a large endeavor aimed at the overall revitalization of the Yogyakarta innercity. As the economic center of Yogyakarta, and as the regional capital of DIY, Malioboro area play a critical economic role fo both the city and DIY. Revitalizing this area will also serve as engine of growth for the city and the region and stimulate private sector investments in commerce, tourism and services, among others as well as provide those living within and outside the periphery of the area who have been marginalized by the economic crisis with income opportunities to improve their living conditions. Total project cost is US\$ 36.5 million.

Project Scopes

1. Economic revitalization, private sector participations
2. Kampung rehabilitation, community empowerment
3. Urban renewal, preservation of cultural heritage
4. Urban regreening
5. Land use rationalization
6. Public infrastructure Facilities and Service
7. Urban management system and capacity building

No Buku : 16

Judul : Analisis Biaya dan Manfaat Sosial Kebijakan Penataan Sektor Informal (Studi Kasus Pedagang Kaki Lima di Kawasan Malioboro)
Jenis Tulisan : Skripsi
Oleh : Septi Yulianti Laela
Instansi : Jurusan Ilmu Administrasi Negara FISIP UGM
Tahun : 2002

Tujuan penelitian :

Mengetahui manfaat yang lebih besar dari kebijakan penataan sektor informal (yaitu Rancangan Peraturan Daerah tentang Pedagang Kaki Lima Tahun 2002) yang didasarkan pada analisis biaya manfaat sosial dengan studi kasus pedagang kaki lima di Kawasan Malioboro.]

Materi yang dikaji dalam penelitian :

Penelitian ini mengkaji masalah barang publik dan eksternalitas kebijakan, analisis biaya manfaat sosial, kajian kebijakan penataan sektor informal untuk mengelola kaki lima serta mengkaji pedagang kaki lima di Kawasan Malioboro.

Metode Penelitian :

Metode yang digunakan adalah metode penelitian deskriptif yang mengkombinasikan data kualitatif dengan kuantitatif untuk menggambarkan fenomena yang ada tanpa menguji hipotesa. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara wawancara yang melibatkan beberapa instansi dan organisasi, kuesioner bagi responden pedagang dan angket bagi masyarakat serta dokumentasi untuk pengumpulan data sekunder. Teknik analisis biaya manfaat sosial digunakan untuk menganalisa, yaitu melihat dan memperhitungkan biaya manfaat sosial yang dikeluarkan dan diterima oleh pedagang, pemerintah maupun masyarakat.

Hasil penelitian :

1. Biaya yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta berupa biaya perumusan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pedagang Kaki Lima dalam anggaran tahun 2001 sebesar Rp 90.000.000,00 dengan realisasi 20 draft Peraturan Daerah dan 10 draft Juklak.
2. Biaya yang dikeluarkan oleh kelompok pedagang meliputi : 1) Biaya kavling, kavling didapat dari pembagian sejak awal, membeli sekitar Rp 1.000.000,00 sampai Rp 7.000.000,00 ataupun menyewa sekitar Rp 1.000.000,00 sampai Rp 4.000.000,00 pertahun. 2) Retribusi rutin sebesar Rp 200,00 sampai Rp 300,00 dengan dua kali penarikan per harinya dan pajak bagi warung makan kaki lima, masuk dalam Pajak Pembangunan I Hotel dan Restoran. 3) Modal rata-rata Rp 1.000.000,00 sampai Rp 5.000.000,00 bahkan puluhan juta rupiah, digunakan untuk modal dagang, dasaran, upah tenaga kerja, tenaga dorong dan tenaga kebersihan mandiri.
3. Manfaat yang diterima Pemerintah Kota berupa pemasukan retribusi dan pajak kaki lima. Kaki lima merupakan sektor yang tidak terdaftar tetapi kontribusi terhadap peningkatan PAD sangat penting.
4. Manfaat yang diterima pedagang adalah terciptanya persaingan yang sehat yang berpengaruh terhadap peningkatan penghasilan mereka. Dari usaha ini mereka dapat menghidupi keluarga mereka dengan penghasilan bersih rata-rata Rp 400.000,00 sampai Rp 5.000.000,00 perbulan.
5. Manfaat bagi masyarakat berupa eksternalitas positif , yaitu Malioboro terjaga kebersihan dan keindahannya sehingga para pengunjung merasa nyaman untuk berjalan-jalan di Malioboro

sekedar untuk bersantai ataupun menghambur-hamburkan uang serta menikmati kemegahan bangunan penting di jalan tersebut.

Manfaat jangka panjang akan dirasakan lebih besar dari sekedar peningkatan pendapatan, yaitu terjaganya keberadaan Kawasan Malioboro sampai masa depan dengan pedagang kaki lima sebagai elemen yang tidak dapat dipisahkan, yaitu sebagai salah satu daya tarik kawasan ini.

No buku : 17

Judul : Studi Kepemilikan Lahan dalam Rangka Persiapan Proyek Revitalisasi Malioboro
Jenis Tulisan : Laporan Pendahuluan
Oleh : PT. Mitrapacific Consulindo International
Instansi : PT. Mitrapacific Consulindo International
Tahun : Juli 2002

Tujuan studi :

1. Untuk mengidentifikasi kepemilikan dan status lahan di kawasan Malioboro yang terkait dengan proyek Revitalisasi.
2. Untuk mengidentifikasi berbagai pemanfaatan lahan (utilitas) dan pemanfaatan bangunan di Kawasan Malioboro yang terkait dengan proyek Revitalisasi pada saat ini.
3. Mengidentifikasi kelas dan harga jual lahan di Kawasan Jl. Malioboro yang terkait dengan proyek Revitalisasi.

Ruang lingkup kegiatan :

1. Menginvestigasi data-data kepemilikan lahan, pemanfaatan lahan, status, kelas dan harga berdasarkan NJOP dan mekanisme pasar lahan di Kawasan Jl. Malioboro yang terkait dengan proyek Revitalisasi di instansi-instansi terkait.
2. Mengembangkan sistem database dan perekaman data status kepemilikan lahan di Kawasan Jl. Malioboro dan sekitarnya.
3. Menginventarisasi bangunan yang perlu dilestarikan.

Metodologi studi :

Studi ini secara global terdiri dari tiga bagian utama yaitu :

1. Pengumpulan data langsung (survei) dari instansi yang memiliki data.
2. Pengolahan dan analisa data. Data yang terkumpul kemudian dicross check dengan data-data serupa, sub orde dan atau super ordenya yang ada di instansi lainnya. Apabila dirasa perlu, akan dilakukan juga verifikasi dengan pengambilan sampel cek lapangan.
3. Penyajian data dan pembuatan laporan.

Pendekatan teknis :

Studi mengenai kepemilikan lahan ini akan didasarkan pada suatu survei di instansi-instansi yang berwenang memiliki data-data lahan. Hasil survei tersebut akan dituangkan dalam satu sistem informasi kepemilikan lahan yang berbasis geografis (peta) dengan memanfaatkan teknologi Sistem Informasi Geografis.

Data-data yang diperlukan :

1. Data peta, yaitu : base map yang memuat informasi rupa bumi DIY, peta tata guna lahan eksisting, peta rencana tata ruang wilayah DY, peta persil tanah di Kawasan Malioboro, peta rencana lokasi pelaksanaan proyek Revitalisasi Malioboro, peta-peta pendukung.
2. Data non peta, yaitu : data pemilik persil-persil lahan di Kawasan Malioboro, data atribut persil, data mengenai bangunan yang ada di atas lahan beserta surat-surat bukti kepemilikan,

dokumen rencana tata ruang wilayah terbaru yang telah disosialisasikan, dan data pendukung lainnya, seperti data kuesioner yang pernah dibuat oleh studi-studi terdahulu tentang Malioboro.

Pelaksanaan studi :

Pelaksanaan survei dilakukan dalam waktu 10 minggu (Juli 2002-September 2002) terhitung dari penandatanganan kontrak.

No Buku : 18

Judul : Laporan Koordinasi dan Sosialisasi Rencana Penataan Lanjutan Pasar Gading (Kawasan Kraton-Malioboro)
Jenis Tulisan : Laporan
Oleh : Dirjen Tata Kota dan Tata Pedesaan Bagian Proyek Penataan dan Revitalisasi Kawasan Propinsi DIY
Instansi : Departemen Kimpraswil DIY
Tahun : 3 Juni 2003

Maksud dan tujuan :

1. Maksud diadakan koordinasi dan sosialisasi kesepakatan perencanaan Pasar Gading tahap kedua ini adalah untuk menyamakan tujuan dan kemanfaatan kegiatan Penataan dan Revitalisasi Kawasan.
2. Tujuan Penataan dan Revitalisasi Kawasan Pasar Gading adalah :
 - a. Penyempurnaan pembangunan fisik yang telah dilaksanakan oleh Proyek Peningkatan Prasarana dan Sarana propinsi DIY pada Tahun Anggaran 2000.
 - b. Penataan dan Revitalisasi Kawasan Pasar Gading sampai pada penataan kios di sebelah Barat Pasar Gading yang rencana dipergunakan untuk *open space* atau taman kota.
 - c. Penataan parkir Pasar Gading.
 - d. Pengelolaan dan pemanfaatan Pasar Gading selain untuk menampung pedagang setempat, juga untuk menampung pedagang pindahan dari kios di depan pasar dan pedagang ikan hias pindahan dari Pasar Ngasem.
 - e. Kesepakatan desain arsitektural dan konstruksi agar ada kesesuaian yang harmonis dengan bangunan yang telah ada.
 - f. Kesepakatan kelengkapan sanitasi dan instalasi listrik yang rencananya dipergunakan untuk pedagang ikan hias.

Peserta sosialisasi :

Peserta koordinasi dan sosialisasi, yang diprakarsai oleh Bappeda Kota Yogyakarta, adalah 12 instansi, yaitu :

1. Kepala Dinas Tata Kota Yogyakarta.
2. Kepala Dinas Prasarana Kota Yogyakarta.
3. Kepala Dinas Pasar Kota Yogyakarta.
4. Kepala Badan Pertanahan Nasional Kota Yogyakarta.
5. Kepala Dinas Tata Pemerintahan Kota Yogyakarta.
6. Kepala Sub Dinas Cipta Karya Diskimpraswil Propinsi Yogyakarta.
7. Kepala Bappeda Kota Yogyakarta.
8. Kepala Bidang Ekonomi Bappeda Kota Yogyakarta.
9. Kepala Bidang Fisik dan Prasarana Bappeda Kota Yogyakarta.
10. Camat Mantrijeron.
11. Pimbagpro Penataan dan Revitalisasi Kawasan Propinsi DIY.

12. Konsultan DED dan Supervisi.

Hasil diskusi kesepakatan rembug perencanaan Pasar Gading :

1. Pembukaan (Bappeda Kota Yogyakarta, Ir. Hari Setyo Wacono, MT selaku pemimpin dan moderator pertemuan)
 - Diawali pengantar dan do'a bersama
 - Disampaikan tentang maksud pertemuan, yaitu tentang rencana penataan kawasan dan pembangunan lanjutan Pasar Gading.
 - Disampaikan tentang tujuan pertemuan untuk mencapai kesamaan pandangan tentang perencanaan dua unit los lama Pasar Gading, apakah termasuk dalam bangunan cagar budaya yang dilindungi.
2. Informasi dari Bagian Proyek Penataan dan Revitalisasi Kawasan, Propinsi DIY (Doso Winarno selaku Pimbagpro)
 - Penyampaian rencana pembangunan lanjutan Pasar Gading.
 - Penyampaian alasan kenapa dibangun Pasar Gading, bahwa diawali dari rencana penataan arus wisata Kraton dari Utara ke Selatan.
 - Persiapan penataan parkir di kawasan Alun-alun Utara dan parkir di kawasan Pasar Ngasem.
 - Persiapan pembangunan renovasi Pasar Ngasem, sehingga perlu pengurangan komoditas pedagang ikan hias di Pasar Ngasem untuk dipindah ke Pasar Gading lantai II.
 - Rencana penataan dan revitalisasi Kawasan Pasar Gading, sehingga diperlukan masukan dan saran untuk implementasi.
3. Konsultan DED dan Supevisi (Ir. Casnugi)
 - Luas tanah keseluruhan area Pasar Gading 1140 m^2 adalah tanah persil milik Pemerintah Kota Yogyakarta.
 - Luas bangunan tahap kedua pembangunan lanjutan Pasar Gading adalah $7 \times 27 = 189 \text{ m}^2$, oleh karena 2 lantai maka luas lantai menjadi $2 \times 189 = 378 \text{ m}^2$.
 - Pertimbangan *entrace* utama dari arah Barat dikarenakan : 1) pintu masuk utama, 2) masalah ROI dengan Jl. MT. Haryono, 3) parkir yang dapat menampung roda 2 dan roda 4.
 - Area Kantor Polisi Mantrijeron adalah menempati tanah milik Kraton Yogyakarta, sehingga ada alternatif pemindahan Kantor Polisi dengan dilengkapi DED dan penyediaan tempat yang baru.
 - Instalasi listrik akan ditambahkan.
4. Dinas Pasar Kota Yogyakarta (Subarno)
 - Apakah pembangunan lanjutan Pasar Gading ini akan mengenai bangunan lama.
 - Diharapkan perencanaan tangga dapat dijangkau langsung dari jalan raya.
 - Harapan agar dapat dibebaskan bangunan kios di sebelah Barat Pasar Gading.
5. Dinas Prasarana Kota Yogyakarta (Sukardjijo)
 - Pemindahan Kantor Polisi diharapkan dapat menjadi rekomendasi dari Pemerintah Kota Yogyakarta.
 - Agar kios di sebelah Barat Pasar Gading dapat ditata menjadi satu berada di dalam area Pasar Gading, sehingga ada keleluasaan di jalan raya sebelah Barat Pasar Gading.
6. Kasubdin Cipta Karya (Ir. M. Natsir Basuki, MM)

- Merupakan stimulan dari Pemerintah Pusat, harapannya ada sharing dari Pemerintah Kota Yogyakarta.
- Dinas Permukiman dan Prasarana Wilayah dapat berfungsi sebagai katalisasi atau penghubung dengan Pemerintah Pusat

7. Bappeda Kota Yogyakarta (Ir. Hari Setyo Wacono, MT)

- Alternatif DED tentang adanya kios sambil diadakan pendekatan atau sosialisasi dengan pemilik kios serta pedagang.
- Jangan sampai beban langganan listrik dibebankan kepada Pemerintah Kota Yogyakarta, sehingga sementara ini aliran listrik dicabut karena belum ada yang bertanggung jawab membayar langganan listrik setiap bulannya.

No Buku : 19

Judul : Studi Kepemilikan Lahan Dalam Rangka Persiapan Proyek Revitalisasi Malioboro

Jenis Tulisan : Ringkasan Eksekutif

Oleh : PT. Mitrapacific Consulindo International

Tahun : Oktober 2002

Tujuan :

1. Untuk mengidentifikasi kepemilikan dan status lahan di Kawasan Malioboro yang terkait dengan proyek Revitalisasi.
2. Untuk mengidentifikasi berbagai pemanfaatan lahan (utilisasi) dan pemanfaatan bangunan di kawasan Malioboro yang terkait dengan proyek Revitalisasi saat ini.
3. Mengidentifikasi kelas dan harga jual lahan di Kawasan Malioboro yang terkait dengan proyek Revitalisasi.

Ruang Lingkup Kegiatan :

1. Menginvestigasi data-data kepemilikan lahan, pemanfaatan lahan, status, kelas dan harga berdasarkan NJOP dan mekanisme pasar lahan di Kawasan Jalan Malioboro yang terkait dengan proyek revitalisasi di instansi-instansi terkait.
2. Mengembangkan sistem database dan perekaman data status kepemilikan lahan di kawasan Jalan Malioboro dan sekitarnya.

Metode Pelaksanaan :

1. Pendekatan Umum
 - Kepemilikan lahan di definisikan sebagai identitas pihak yang memiliki/menguasai hak-hak atas tanah baik merupakan individu, ataupun badan hukum yang telah memenuhi syarat.
 - Pemanfaatan lahan didefinisikan sebagai segala bentuk dan tujuan aktifitas manusia diatas suatu lahan yang didasarkan pada suatu sistem klasifikasi tertentu yang dibuat sesuai tingkat kedetailan yang diinginkan, lokasi tempat studi dan tujuan analisa.
 - Persil didefinisikan sebagai unit tunggal kadaster yang memiliki batas-batas tegas dan atribut berupa hak dan atau kepentingan.
 - Data status lahan menurut UUPA No. 5 Tahun 1960 akan dikumpulkan dari instansi yang berwenang.
 - Tanah-tanah di kawasan Malioboro yang letaknya dekat dengan keraton masih banyak yang merupakan tanah milik keraton selama berabad-abad dan dikelola turun-temurun oleh pewaris tahta keraton Yogyakarta.
 - Harga tanah bisa didekati dari nilai jual objek pajak (NJOP) dan harga pasar.
2. Pendekatan Teknis
 - Pengumpulan data (peta dan non peta) dibatasi dengan melakukan pengumpulan data-data yang terdapat di instansi yang berwenang dan atau terkait dengan masalah tanah.
 - Sebagai alternatif bagi sistem perekaman data manual yang menggunakan lembaran kertas, perekaman data kepemilikan tanah saat ini telah menyajikan pilihan perekaman dalam bentuk digital (computerized) dengan dukungan suatu sistem informasi yang disebut Sistem Informasi Geografis (SIG).

Kesimpulan :

1. Permasalahan yang mendasar dalam hal akuisisi lahan hanyalah proses pendekatan sosial acuan harga berdasarkan harga pasar untuk tanah-tanah hak milik.
2. Untuk kelengkapan persiapan pengadaan lahan perlu dibentuk task force yang akan menjadi panitia pelaksana pengadaan lahan yang akan bertugas melakukan kualitas pendekatan terhadap masyarakat, tokoh formal dan non formal pada level desa perlu dilibatkan.
3. Untuk formulasi kompensasi yang tepat, diperlukan kajian lebih mendalam dan terperinci di setiap lokasi untuk menghindari kerugian di pihak masyarakat.

No Buku : 20

Judul : Analisis Perilaku dan Tindakan Pemakai Jalan di Fasilitas Penyeberang Ber-Apill atau Pelican

Jenis Tulisan : Tesis

Oleh : Agus Sasmito

Instansi : Pascasarjana UGM

Tahun : 2002

Tujuan :

1. Mengetahui karakteristik penyeberang jalan dan kendaraan yang melintas di Pelican.
2. Mengetahui perilaku penyeberang dan kendaraan yang melintas di Pelican yang dibedakan melanggar dan tidak melanggar periode signal D (lampu untuk pejalan kaki) pada signal APILL Pelican.
3. Memformulasikan hubungan antara tundaan kendaraan dengan jumlah kedatangan orang menyeberang dan tundaan kendaraan dengan jumlah penyeberang yang melanggar periode signal D pada signal APILL Pelican.
4. Memberikan usulan berupa penerapan signal setting APILL Pelican dengan mempertimbangkan perilaku penyeberang dan pengemudi kendaraan.

Metode Penelitian :

Data primer yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data lapangan yang dikumpulkan pada saat penelitian yang meliputi data karakteristik dan perilaku pejalan kaki yang terdiri dari; volume penyeberang, tundaan aktual penyeberang, tundaan imposed penyeberang, kecepatan menyeberang, kedatangan penyeberang berada dan tidak berada di Pelican, dan penyeberang saat mulai menyeberang melanggar dan tidak melanggar periode D signal APILL Pelican. Sedangkan data karakteristik dan perilaku kendaraan meliputi; volume kendaraan, tundaan kendaraan berhenti, tundaan kendaraan dipendekat, dan kecepatan kendaraan melintas di Pelican.

Pengumpulan data dilakukan dengan cara penelitian/survei di beberapa lokasi tetapi lokasi survei utama dipilih Pelican di Jalan Ahmad Yani depan pasar Bring Harjo karena dari hasil pengamatan pendahuluan yaitu berdasarkan karakteristik pejalan kaki dan kendaraan memberikan data yang cukup untuk analisis.

Kesimpulan :

1. Karakteristik penyeberang dan kendaraan yang melintas di Pelican pada saat ini sebagian besar berperilaku buruk.
2. Salah satu cara agar penyeberang memanfaatkan Pelican secara optimal ialah dengan jalan melakukan sosialisasi terhadap peraturan perundang undangan yang berlaku baik kepada pejalan kaki maupun pengemudi kendaraan.
3. Menempatkan Pelican pada lokasi yang mudah dan nyaman dijangkau oleh pejalan kaki.

Penerapan signal setting APILL Pelican sesuai dengan karakteristik perilaku penyeberang jalan, hal ini akan lebih bermanfaat karena dapat mengurangi tundaan, memperbaiki kapasitas serta mengurangi banyaknya hentian.

No Buku : 21

Judul : Laporan Penyuluhan/ Penyebaran Informasi Rencana Penataan dan Revitalisasi Kawasan Pasar Gading dan Pasar Ngasem

Jenis Tulisan : Laporan

Oleh : Dirjen Tata Kota dan Tata Pedesaan Bagian Proyek Penataan dan Revitalisasi Kawasan Propinsi DIY

Instansi : Departemen Kimpraswil DIY

Tahun : 14 Juni 2003

Maksud dan tujuan :

1. Maksud diadakan penyuluhan/ penyebaran informasi sebagai kesepakatan perencanaan Pasar Gading tahap kedua ini adalah untuk menyamakan tujuan dan kemanfaatan kegiatan Penataan dan Revitalisasi Kawasan dalam rangka perlindungan kawasan cagar budaya.
2. Tujuan Penataan dan Revitalisasi Kawasan Pasar Gading adalah :
 - a. Penyempurnaan pembangunan fisik yang telah dilaksanakan oleh Proyek Peningkatan Prasarana dan Sarana Propinsi DIY pada Tahun Anggaran 2000.
 - b. Penataan dan Revitalisasi Kawasan Pasar Gading sampai pada penataan kios di sebelah Barat Pasar Gading yang rencana dipergunakan untuk *open space* atau taman kota.
 - c. Penataan parkir Pasar Gading dengan mengoptimalkan tanah kraton yang kini ditempati oleh Polsek Mantrijeron.
 - d. Pengelolaan dan kemanfaatan Pasar Gading selain untuk menampung pedagang setempat, juga untuk menampung pedagang pindahan dari kios di depan pasar dan pedagang ikan hias pindahan dari Pasar Ngasem.
 - e. Kesepakatan desain arsitektural dan konstruksi agar ada kesesuaian yang harmonis dengan bangunan yang telah ada.
 - f. Kesepakatan kelengkapan sanitasi dan instalasi listrik yang rencananya dipergunakan untuk pedagang ikan hias.

Peserta penyuluhan/ penyebaran informasi :

Peserta penyuluhan/ penyebaran informasi tingkat instansional, yang diprakarsai oleh Bappeda Kota Yogyakarta, adalah 12 instansi, yaitu :

1. Ketua Yogyakarta Heritage Society (YHS).
2. Kepala Balai Sejarah dan Nilai Tradisional (Jarahnitra).
3. Kepala Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala (BP3).
4. Penghageng K.H.P. Wahonosartokriyo Kraton Ngayogyakarta.
5. Kepala Polisi Sektor (Kapolsek) Mantrijeron.
6. Kepala Dinas Pariwisata dan kebudayaan Propinsi DIY.
7. Kepala Dinas Tata Kota Yogyakarta.
8. Kepala Dinas Prasarana Kota Yogyakarta.
9. Kepala Dinas Pasar Kota Yogyakarta.
10. Kepala Badan Pertanahan Nasional Kota Yogyakarta.
11. Kepala Dinas Tata Pemerintahan Kota Yogyakarta.

12. Kepala Sub Dinas Cipta Karya Diskimpraswil Propinsi Yogyakarta.
13. Kepala Bappeda Kota Yogyakarta.
14. Kepala Bidang Ekonomi Bappeda Kota Yogyakarta.
15. Kepala Bidang Fisik dan Prasarana Bappeda Kota Yogyakarta.
16. Camat Mantrijeron.
17. Pimbagpro Penataan dan Revitalisasi Kawasan Propinsi DIY.
18. Konsultan DED dan Supervisi.

Hasil diskusi kesepakatan rembug perencanaan Pasar Gading :

1. Pembukaan (Bappeda Kota Yogyakarta, Ir. Hari Setyo Wacono, MT selaku pemimpin dan moderator pertemuan)
 - a. Diawali pengantar dan do'a bersama
 - b. Disampaikan tentang maksud pertemuan, yaitu tentang rencana pembangunan lanjutan Pasar Gading.
 - c. Disampaikan tentang tujuan pertemuan untuk mencapai kesamaan pandangan tentang keberadaan dua unit los lama Pasar Gading, apakah termasuk dalam bangunan cagar budaya yang dilindungi.
2. Informasi dari Bagian Proyek Penataan dan Revitalisasi Kawasan, Propinsi DIY (Doso Winarno selaku Pimbagpro)
 - a. Penyampaian rencana pembangunan lanjutan Pasar Gading.
 - b. Penyampaian alasan kenapa dibangun Pasar Gading, bahwa diawali dari rencana penataan arus wisata Kraton dari Utara ke Selatan.
 - c. Persiapan penataan parkir di kawasan Alun-alun Utara dan parkir di kawasan Pasar Ngasem.
 - d. Persiapan pembangunan renovasi Pasar Ngasem, sehingga perlu pengurangan komoditas pedagang ikan hias di Pasar Ngasem untuk dipindah ke Pasar Gading lantai II.
 - e. Rencana penataan dan revitalisasi Kawasan Pasar Gading, sehingga diperlukan masukan dan saran untuk implementasi.
3. Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala (BP3) (Drs. Bambang Prasetyo)
 - a. Mengemukakan bahwa secara yuridis belum adanya ketetapan Pasar Gading sebagai bangunan yang termasuk sebagai cagar budaya yang dilindungi.
 - b. Sejak tahun 1920 telah ada bangunan Pasar Gading.
 - c. Bangunan Pasar Gading terletak di Poros Imajiner, tidak jauh dari Plengkung Gading dan Panggung Krapyak yang dilindungi.
 - d. Bahwa yang perlu dipertahankan adalah setting Pasar Gading agar dalam perencanaan tidak terlalu banyak perubahan.
 - e. Perlu mempertahankan corak tradisional Pasar Gading, sehingga bukan akan membangun sebuah mall.
 - f. Dalam penataan Kawasan Pasar Gading agar diperhatikan akan terjadinya kemacetan lalu lintas, mengingat terletak pada persimpangan jalan besar Jl. MT. Haryono dan Jl. DI. Panjaitan.
 - g. Pada Kawasan Pasar Gading terdapat banyak rumah pangeran, sehingga perlu menyesuaikan dan mempertahankan corak tradisional.

- h. Rencana penataan Pasar Gading agar mempunyai daya tarik tersendiri.
4. Dinas Pariwisata dan kebudayaan Propinsi DIY (Ir. Sunyoto)
 - a. Menyatakan bahwa yang ditata pada Kawasan Pasar Gading adalah *cultural heritage*, sehingga penataan Pasar Gading harus mengacu pada penataan makro yang telah ada.
 - b. Kawasan Pasar Gading apakah termasuk ke dalam kawasan cagar budaya, sehingga perlu mengikuti prinsip pelestarian, dalam konteks ini terdapat Perda yang masih digodog oleh DPR.
 - c. Dalam Penataan dan Revitalisasi Kawasan Pasar Gading dan Pasar Ngasem harus ada pembagian yang jelas.
 5. Kepala Dinas Tata Kota (Ir. Harundono)
 - a. Menyampaikan pernyataan yang tidak autentik tentang posisi bangunan lama Pasar Gading dari KGPH Hadiwinoto, beliau tidak menginginkan bangunan Pasar Gading yang lama dibongkar.
 - b. Mengharapkan agar bangunan lantai kedua Pasar Gading tahap pertama segera dimanfaatkan untuk pedagang ikan hias pindahan dari Pasar Ngasem.
 6. *Yogyakarta Heritage Society* (YHS) (Ir. Titi Handayani, M.Sc)
 - a. Penataan dan Revitalisasi Kawasan secara makro bagaimana agar dapat untuk acuan penataan Kawasan Pasar Gading, sehingga perlu ditetapkan zona kawasan mana yang benar-benar kawasan inti cagar budaya, atau zona kawasan Jeron Beteng, dan kawasan di luar Beteng dengan radius tertentu.
 - b. Kawasan Pasar Gading berada pada zona di luar Beteng, secara yuridis belum termasuk dalam ketetapan bangunan cagar budaya. Namun kondisi fisik Pasar Gading yang lama masih bisa dipertahankan.
 - c. Kapan ditentukan ketetapan masuk dan tidaknya sebagai bangunan cagar budaya, sehingga perlu ditentukan terlebih dahulu.
 - d. Bangunan heritage bukan berarti bangunan megah dan tinggi, warisan pusaka dapat berupa bangunan yang biasa-biasa saja seperti sebuah pasar tradisional.
 - e. Membangun fisik itu mudah, namun persoalannya bagaimana bangunan fisik tersebut dapat dipergunakan dan dimanfaatkan. Dengan demikian, upaya memindahkan pedagang ikan hias menjadi lebih penting sehingga harus didahulukan
 - f. Kondisi fisik Pasar Gading yang lama masih bisa dipertahankan.
 7. Konsultan DED dan Supevisi (Ir. Casnugi)
 - a. Apakah bangunan Pasar gading yang lama perlu dilestarikan atau dibongkar, dalam pemberian masukan rapat koordinasi ini perencanaan masih dapat direvisi.
 - b. Upaya perencanaan yang mengacu bangunan sekitar masih mempertahankan bentuk atap limasan dan adanya kolom-kolom.
 8. Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Propinsi DIY (Ir. Suyoto)
 - a. Pangsa Pasar Gading diperuntukkan siapa dahulu, apakah untuk masyarakat sekitar yang akan membeli sayur atau untuk turis/ wisata.
 - b. Di belakang Pasar Gading terdapat bangunan rumah pangeran, dan Kawasan Pasar Gading berada dalam zona yang dilindungi.
 9. Dinas Tata Kota Yogyakarta (Ir. Harundono)
 - a. Perlu koordinasi dengan pihak Kraton Yogyakarta untuk memastikan bangunan Pasar Gading yang lama boleh dibongkar atau tidak dengan kepastian.

- b. Pengambilan RKS dalam pelelangan fisik dapat ditunda dan diundur.
 - c. Perlu fasilitas pedagang ikan hias pada bangunan lantai dua Pasar Gading tahap pertama dengan telaah Walikota Yogyakarta, yaitu :
 - 1) Jaringan instalasi air bersih belum ada.
 - 2) Instalasi pengurusan bak air dengan dilengkapi saluran pembuangan limbahnya yang perlu dibuat.
 - 3) Perlu pembenahan instalasi listrik yang ada.
 - 4) Faktor keamanan, agar ada rasa aman terhadap kehilangan dagangan ikan hias.
 - d. Perlu ada rekomendasi dari pihak Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala (BP3) untuk kelanjutan IMBB di Dinas Tata Kota. Hal ini penting karena akan dipergunakan oleh Bawasda dalam pemeriksaan nantinya.
10. Arkeolog dari UGM (Dra. Inayati Adisiyanti)
- a. Sebagai pemangku Undang-undang Cagar Budaya adalah Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala (BP3).
 - b. Ijin rekomendasi apakah termasuk dalam ketetapan cagar budaya, harus dari Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala.
 - c. Penalti adalah Ijin Membangun Bangun Bangunan (IMBB) dari Dinas Tata Kota Yogyakarta.
11. Kecamatan Mantrijeron
- a. Sebelum ada kegiatan Penataan Kawasan Pasar gading, diharapkan ada sosialisasi bersama masyarakat setempat dan pedagang.
 - b. Pada saat sosialisasi Dinas Pasar dengan pedagang pasar, mohon kami pihak Kecamatan dan tokoh masyarakat sekitar diundang.
12. Kapolsek Mantrijeron
- a. Mengharapkan adanya perhatian pada parkir di Kawasan Pasar Gading, sehingga apabila bangunan lama Pasar Gading tidak dibongkar akan mengalami kesulitan area parkir.
 - b. Adanya rencana validasi tahun depan anggota Polsek Mantrijeron dari 45 personel menjadi 90 personel, sehingga perlu adanya keluasan kantor.
 - c. Kondisi kantor Polsek Mantrijeron saat ini yang sempit mengakibatkan ruang tahanan dan fasilitas KM/WC para tahanan menjadi satu dengan Kapolsek.
 - d. Kemungkinan kepindahan kantor Polsek Mantrijeron yang menempati Tanah Kraton, maka bekas kantor Polsek kelak dapat difungsikan untuk area parkir dan *entrance* yang lebih leluasa.
13. Bappeda Kota Yogyakarta (Ir. Hari Setyo Wacono, MT)
- a. Secara yuridis bangunan lama los Pasar Gading memang belum ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya yang dilindungi, namun perlu dipastikan dengan pihak Wahono Sarto Kriyo Kraton Kasultanan Yogyakarta.
 - b. Bagian Proyek Penataan dan Revitalisasi Kawasan, Propinsi DIY perlu mendapatkan rekomendasi tentang kepastian bangunan lama los Pasar Gading dari Balai Pelestarian Peninggalan Purbakala (BP3) sebelum menyelesaikan Ijin Mendirikan Bangun Bangunan dari Dinas Tata Kota.

Konsultasi dengan K.H.P. Wahonosartokriyo Kraton Ngayogyakarta :

Hasil kesepakatan diskusi dan kesepakatan mengisyaratkan bahwa bangunan lama Pasar Gading diperbolehkan untuk dibongkar. Namun demikian diharapkan pihak Bagpro PRK dapat mengirim surat resmi kepada Penghageng Wahonosartokriyo tentang maksud dan tujuan tentang program Penataan dan Revitalisasi Kawasan Pasar Gading.

Agar rencana program Penataan Pasar Gading dan Pasar Ngasem dapat lebih terarah, maka dikehendaki oleh Penghageng Wahonosartokriyo ada pertemuan khusus dengan Kepala Dinas Pasar Kota Yogyakarta dan Kepala Bappeda Kota Yogyakarta, bersama Bagian Proyek Penataan dan Revitalisasi Kawasan, Propinsi DIY dan Konsultan DED dan Supervisi pada hari Selasa, 16 Juni 2003 pada jam 11.00 WIB di Ruang Rapat Pracimosono, Kraton Yogyakarta.

Pertemuan di Pracimosono I :

1. Undangan pertemuan membahas rencana Penataan dan Revitalisasi Kawasan Pasar Gading dan Kawasan Pasar Ngasem, untuk hari Selasa 17 Juni 2003, jam 11.00 WIB di Pracimosono, difasilitasi secara lisan undangannya oleh KGPH Hadiwinoto selaku Penghageng K.H.P. Wahonosartokriyo, Kraton Ngayogyakarta.
2. Hadir dalam pertemuan, adalah :
 - a. KGPH Hadiwinoto, selaku Penghageng K.H.P. Wahonosartokriyo.
 - b. Drs. Djarot, selaku Kepala Dinas Pasar Kota Yogyakarta.
 - c. Ir. Eko Suryo, selaku Kepala Bappeda Kota Yogyakarta.
 - d. Bpk. Purnomo, Kasubdin Pengembangan Pemeliharaan Kebersihan (P2K), Dinas Pasar Kota Yogyakarta.
 - e. Bpk. Sugiman, Staf Dinas Pasar Kota Yogyakarta.
 - f. Ir. Winarno, selaku Direktur Konsultan DED dan Supervisi.
 - g. Ir. Casnugi, selaku Tenaga Ahli pada Konsultan DED dan Supervisi.
 - h. Drs. Doso Winarno, SMT.Ars.MSI., selaku Pimbagpro penataan dan Revitalisasi Kawasan DIY.
 - i. Sriyatno, ST., selaku Kaur Teknik Bagian Proyek Penataan dan Revitalisasi Kawasan, Propinsi DIY.
3. Hasil diskusi dan kesepakatan :
 - a. Pertemuan dipimpin langsung oleh KGPH Hadiwinoto, dengan diawali pengarahannya rencana penataan Kawasan Pasar Gading dan Kawasan Pasar Ngasem.
 - b. Dikemukakan bahwa pertemuan ini menindaklanjuti persiapan rencana penataan Kawasan Pasar Gading dan Kawasan Pasar Ngasem, sehingga perlu persiapan-persiapan lebih lanjut sebelum direnovasi supaya tidak menimbulkan masalah bagi para pedagang pasar.
 - c. Telah ditayangkan surat dari Penghageng Wahonosartokriyo pada tahun 1997 kepada BTKL, tentang Ketinggian Bangunan, intisarinya bahwa lokasi BTKL berada di kawasan cagar budaya Taman sari, danantisipasi penataan kawasan di masa yang akan datang seyogyanya merelokasi bangunan secara bertahap.
 - d. Masalah utama, adalah tidak mungkin diadakan pelebaran jalan di sekitar Pasar Ngasem, padahal sebagian jalan di depan Pasar Ngasem saat ini dipergunakan untuk parkir sepeda motor dan kendaraan roda empat.
 - e. Terdapat tiga jenis usaha komoditi pedagang di Pasar Ngasem yang telah padat yaitu jenis dagangan Burung, sayuran, dan ikan hias. Dalam hal ini, perlu ada pengurangan komoditi jenis dagangan yaitu ikan hias yang perlu dipindah ke Pasar Gading Lantai II. Untuk itu

perlu persiapan-persiapan instalasi air, pembuangan air dan jaringan listrik bagi pedagang ikan hias.

- f. Apabila kantor BTKL telah dirobohkan dan Instalasi pengolahan Limbah Cair (IPLC) Domestik dilestarikan, maka diharapkan jumlah pedagang di Pasar Ngasem tidak bertambah dikarenakan ada tambahan keluasan lahan (*space*), di samping itu harus dijaga kelancaran arus lalu lintas agar tidak terjadi kemacetan lagi (*traffic*) di pertigaan Pasar Ngasem.
- g. Setelah persiapan fasilitas parkir Pasar Ngasem di bekas kantor BTKL, maka diprogramkan:
 - 1) Renovasi/ penataan Kawasan Pasar Ngasem.
 - 2) Pengembangan tamanisasi seputar jalan di Gentan dan Magangan.
 - 3) Pemanfaatan souvenir shop Gentan.
- h. Saat ini khusus turis asing (wisatawan mancanegara) telah diarahkan arus wisatanya keluar dari Kraton melalui Regol (pintu gerbang) di Magangan, hal ini dikarenakan sedikitnya jumlah bus wisata untuk turis asing untuk dapat menunggu di Jl. Gentan-Magangan.
- i. Informasi dari Dinas Pasar, bahwa jumlah pedagang ikan hias sebanyak 14 unit, jumlah keseluruhan pedagang Pasar Ngasem 452 unit, jumlah kios sebanyak 24 kios. Pada Tahun Anggaran 2003 dialokasikan anggaran untuk rehab kios Pasar Ngasem bagian tengah sisi Barat seluas 400 m².
- j. Diharapkan oleh pihak Wahono Sarto Kriyo, agar dana rehab kios Pasar Ngasem dipertahankan supaya tidak tumpang tindih dengan rencana penataan tahun anggaran mendatang, maka perlu dikoordinasikan agar alokasi rehab kios dapat dialihkan.
- k. Telah dimasukkan surat permohonan ijin membangun lanjutan Pasar Gading serta pembongkaran los lama Pasar Gading, telah disetujui secara lisan pembongkaran los lama Pasar Gading dan pembangunan lanjutannya.
- l. Harapan dari Dinas Pasar terdapat jalan masuk berupa tangga dari trotoar sebelah Utara Jl. MT. Haryono menuju lantai II rencana los ikan hias. Demikian pula, bekas bongkaran los lama Pasar Gading adalah diperuntukkan Dinas Pasar, namun lokasi penampungan bekas bongkaran belum ditetapkan.
- m. Agar dikoordinasikan dan dianggarkan untuk kepindahan Kantor Polisi Sektor Mantrijeron, sehingga dapat dimanfaatkan untuk area parkir Pasar Gading.
- n. Pihak K.H.P. Wahonosartokriyo akan menanggapi secara resmi permohonan ijin pembongkaran dan pembangunan lanjutan Pasar Gading kepada Bagpro PRK DIY yang diteruskan surat tersebut untuk permohonan ijin rekomendasi kepada Balai pelestarian peninggalan Purbakala (BP3).

Koordinasi Perencanaan Kawasan Pasar Ngasem di Bappeda :

1. Dihadiri oleh Dinas Pasar Kota Yogyakarta, Dinas Prasarana Kota Yogyakarta, Bagian Proyek Penataan dan Revitalisasi Kawasan Propinsi DIY.
2. Hasil rapat koordinasi :
 - a. Adanya kesepakatan pemindahan lokasi rehab los Pasar Ngasem yang telah dianggarkan oleh Dinas Pasar tahun Anggaran 2003, dan rencana alokasi anggaran melalui ABT Pemda Kota Yogyakarta.

- b. Adanya kebersamaan pendanaan untuk pembongkaran kantor BTKL dan penataan parkir berupa rencana perataan dan pengerasan halaman parkir, pemagaran Instalasi pengolahan Air Limbah Cair (IPALC) Domestik yang dilestarikan.
- c. Perlu segera diperoleh gambar situasi kantor BTKL dan IPALC untuk segera dapat diprediksi dan direncanakan sebagai area parkir Pasar Ngasem.
- d. Telah ditindaklanjuti oleh Bagian Proyek Penataan dan Revitalisasi Kawasan propinsi DIY dengan penyampaian surat dengan lampiran Gambar Denah Situasi dan Gambar IPALC kepada Bappeda Kota Yogyakarta.

No Buku : 22

Judul : Evaluasi Hasil Studi-studi, Penelitian Program Kawasan Malioboro
Jenis Tulisan : Data Teknis
Oleh : PT. PROPORSI
Instansi : DISKIMPRASWIL
Tahun : 2003

Tujuan

Memberikan arahan menyeluruh sehingga terwujud keselarasan proses pembangunan penataan perkotaan Yogyakarta dengan melibatkan pemerintah Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman, Kabupaten Bantul dengan Pemerintah Propinsi DI. Yogyakarta serta instansi terkait, dalam kerangka otonomi daerah yang dilandasi oleh hasil sosialisasi paguyuban masyarakat Malioboro sebagai stakeholder.

Strategi Pendekatan

1. Melakukan pengkajian mendalam terhadap :
 - Rumusan-rumusan Program Pembangunan
 - Hasil studi-studi dan penelitian yang berkaitan dengan Kawasan Malioboro
2. Mengadakan analisa dan penilaian terhadap berbagai hasil studi-studi dan penelitian yang telah dilakukan, dengan menggunakan metoda SWOT.
3. Mencermati wacana yang berkembang berkaitan dengan Kawasan Malioboro.
4. Melakukan pencermatan dan telaah mendalam terhadap kondisi eksisting wilayah perencanaan yang meliputi Inner City Yogyakarta, dimana Kawasan Malioboro termasuk di dalamnya, sehingga dapat ditemu-kenali potensi sekaligus permasalahannya
5. Melakukan penetapan pilihan terhadap rencana program pengembangan prasarana, sehingga memungkinkan terlaksananya program yang telah ditetapkan berdasarkan prioritas yang akan dibangun.

Hasil Evaluasi

Penetapan rekomendasi :

1. Rekomendasi penataan guna lahan
2. Rekomendasi sarana dan prasarana perkotaan
3. Persyaratan efisiensi dan efektifitas pelayanan
4. Rekomendasi kelembagaan penanganan pengembangan
5. Rekomendasi pendanaan Program pengembangan.

No Buku	: 23
Judul	: Evaluasi Hasil Studi-Studi Penelitian Program Kawasan Malioboro
Jenis Tulisan	: Laporan Antara
Oleh	: CV. ARSS BARU
Instansi	: DISKIMPRASWIL
Tahun	: 2003

Latar Belakang

Pusat kota cenderung merupakan kawasan yang paling rentan terhadap perubahan, baik bersifat fisik maupun non-fisik termasuk Kawasan Malioboro yang merupakan jantung Kota Yogyakarta. Melihat cikal bakal Kota Yogyakarta jalan/kawasan Malioboro bagian dari as imajiner yang sarat arti filosofis bukan sekedar jalan, namun lebih sebagai jalan budaya yang berfungsi sebagai ruang interaksi warga kotanya. Mulai awal tahun 1980-an karena tekanan urbanisasi dan komersialisasi mengindikasikan pada hilangnya karakter Malioboro yang selama ini dibanggakan oleh warga Kota dan juga pengunjung. Oleh karena itu diperlukan langkah-langkah konstruktif yang benar-benar dapat menjawab tantangan yang ada tanpa mengubah karakter khas dan aset pusaka budaya dari Malioboro, yang “mangayu hayuning bawana”.

Permasalahan Utama

Kebijakan manajemen trafik Kota pada awal tahun 1990-an yakni Jalur “H” dimana Jalan Malioboro – Jalan Mangkubumi sebagai penghubung dari 2 jalan paralel disebelah utara dan selatan Kota yakni Jalan Sudirman – Diponegoro di utara, dan Jalan Senopati – Jalan Ahmad Dahlan di selatan. Kebijakan Jalur H membuat pergerakan dari utara ke selatan bertumpu pada jalan Malioboro. Akibatnya, lebih dari 70% lalu lintas yang melewati Malioboro adalah lalu lintas menerus. VC ratio jalan sudah di angka saturated alias macet. Seiring dengan itu perkembangan di kawasan Malioboro semakin kompleks – kemacetan dan kesemrawutan yang terjadi seolah menjadi daya tarik dari Malioboro itu sendiri.

Revitalisasi Kawasan Malioboro terakhir dilakukan pada tahun 1983, yaitu perubahan streetcape jalan Malioboro dari jalan aspal semula 20 m menjadi 7m saja untuk kendaraan bermotor. Sebagai penggagas ide ini adalah Sri Sultan HB IX untuk menghargai orang/pengunjung/pejalan kaki di Kawasan Malioboro.

Sejak tahun 1985 Kawasan Malioboro berkembang sangat pesat maka daya dukung kawasan tersebut terlampaui seperti Pedagang Kaki Lima (PKL) sudah over populasi yang mengubah fungsi trotoar dan bermunculan usaha besar seperti Mall, sehingga karakter Malioboro makin lama makin pudar dan pada akhirnya bisa hilang, apabila tidak segera ditata kembali mulai sekarang.

Permasalahan yang ada di Kawasan Malioboro merupakan tipikal dari permasalahan kawasan perdagangan di pusat kota lama dengan segala keterbatasannya. Pada dasarnya, masalah yang timbul pada kawasan ini diakibatkan oleh beberapa hal, yaitu :

1. Pemakaian fungsi jalan yang berlebihan (over concentrate function)
2. Lalu lintas jalan yang semarawat (over crowded motorized traffic)
3. Street vendor tidak terkontrol sehingga memakai lahan pedestrian.
4. Kepadatan jalan (congested road)
5. Tempat pejalan kaki yang terlalu penuh sesak (over crowded sidewalk) oleh pedagang kaki lima.

Beberapa titik yang menimbulkan permasalahan pada Jalan Malioboro, di antaranya sekitar Malioboro Mal dan di depan Pasar Beringharjo. Berbagai perkembangan yang terjadi menimbulkan kebutuhan penanganan pengelolaan lahan, lalu lintas, dan infrastruktur Kawasan Malioboro.

Permasalahan lingkungan hidup yang ada di Kawasan Malioboro dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Semakin meningkatnya sampah domestik, terutama akibat penambahan pedagang kaki lima.
2. Adanya Dampak bagi lingkungan sosial karena meningkatnya penambahan sarana bagi wisatawan kelas menengah ke bawah.
3. Menurunnya kualitas lingkungan permukiman dengan dilampauinya ambang batas dari hal-hal yang sifatnya polutif, misalnya : kadar oksigen, pencemaran limbah rumah tangga dan tingkat kebisingan.
4. Nilai ambang batas yang berkaitan dengan kualitas udara dan tingkat kebisingan akibat transportasi pada jalur-jalur utama.
5. Dilanggarnya berbagai peraturan bangunan setempat akibat kepadatan yang begitu tinggi, misalnya peraturan tentang sempadan jalan dan sempadan sungai.

Sarana dan prasarana transportasi di Kawasan Malioboro menjadi entry-point, karena merupakan hambatan terbesar untuk sektor lain, lagi pula penanganannya tidak memerlukan investasi besar. Prinsip penataan adalah menciptakan lalu lintas yang efisien berdasarkan pemisahan jalur transportasi.

Maksud dan Tujuan

Maksud dari kegiatan ini adalah menata kawasan Malioboro sesuai dengan aspirasi yang relevan dan terkini/mutakhir mengenai arah dan pengembangannya yang dikehendaki oleh stakeholder yang terkait.

Sedangkan tujuannya adalah untuk mendapatkan rencana revitalisasi kawasan Malioboro dalam konteks inner-city Yogyakarta.

Sasaran dan Manfaat

Sasaran dari kegiatan ini adalah penataan Kawasan Malioboro yang realitis dengan kemampuan dan keinginan segemapa stakeholders yang ada untuk mengelola Kawasan Malioboro yang lestari dan berkelanjutan, memudahkan pengambil keputusan dalam pengelolaan pengembangannya serta pengunjung/wisatawan mendapat suguhan Malioboro yang berkualitas dari segi karakter budaya, skala manusia dan ramah lingkungan, sehingga pengunjung puas sekaligus menjadi duta promosi wisata bagi kunjungan berkelanjutan ke Kawasan Malioboro.

Dinamika Perkembangan Kawasan

Mengingat beberapa fungsi dan nilai-nilai yang ditampung di Kawasan Malioboro ini, sehingga perkembangannya akan mempengaruhi kehidupan kota dan wilayah sekitar (hinterland) sebagai pendukungnya. Kepadatan dan keramaian di jalur jalan Malioboro tersebut adalah merupakan akibat dari reputasi jalan itu yang berkembang di luar Kota Yogyakarta, akan tetapi juga merupakan akibat langsung dari pola dan tatacara pengelolaan kota yang selama ini diterapkan (dengan segala kelebihan dan kekurangannya).

Hasil Evaluasi

Pada tahun 1985–2002, puluhan hasil studi, penelitian sampai Rencana Pengembangan/Pengelolaan hampir semuanya sudah ada, akan tetapi sampai sekarang belum ada implementasinya.

No Buku : 24

Judul : Evaluasi Hasil Studi Penelitian Program Kawasan Malioboro Yogyakarta
Jenis Tulisan : Dokumen Usulan Teknis
Oleh : CV. HARA Konsultan
Instansi : Dinas Permukiman dan Prasarana Wilayah DIY
Tahun : 2003

Tujuan

Untuk mengetahui keinginan dan arah pengembangan kawasan Malioboro yang dikehendaki oleh Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman, Kabupaten Bantul dengan Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta serta stakeholder kawasan Malioboro tentang penataan dan revitalisasi kawasan Malioboro dalam konteks pengembangan kawasan Malioboro yang dicakup oleh innercity Yogyakarta dalam pengembangan innercity Yogyakarta.

Metodologi Pelaksanaan:

Pekerjaan dilaksanakan dengan melakukan survey lapangan baik primer dan sekunder yang kemudian dievaluasi dengan analisis SWOT yang akan menganalisis fungsi-fungsi yang terkait dengan Malioboro tentang kesiapannya dalam meraih pelanggan (wajib retribusi). Setelah proses analisis maka kegiatan yang dilakukan adalah merumuskan rencana yang meliputi:

1. Penyusunan rencana pengembangan kawasan Malioboro
2. Penyusunan program pembangunan kawasan
3. Penyusunan prioritas serta indikasi program pembangunan prasarana dan tahapan pembangunan
4. Penyusunan badan pengelola pembangunan yang dapat memberikan andil dalam kelembagaan, dukungan dan sistem pengendalian