



PEMERINTAH PROVINSI
DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA



THE INSTITUTE FOR
TRANSPORTATION
AND DEVELOPMENT POLICY



PEMERINTAH KOTA
YOGYAKARTA

PROYEK KOTA NYAMAN HUNI (LIVABLE COMMUNITY INITIATIVES)



BUKU 1

BAGIAN 3 PEDESTRIANISASI DEPAN BETENGVREDEBURG

DAFTAR ISI

A.	Pengantar	1
B.	Kondisi Lokasi Studi	2
C.	Profil Pejalan Kaki di Lokasi Studi	4
D.	Desain Kawasan Pedestrian.....	6
E.	Pengaturan Lalu Lintas	8

DAFTAR GAMBAR DAN TABEL

Gambar 1.	Lalu Lintas di Kawasan Malioboro	2
Gambar 2.	Lokasi Studi	3
Gambar 3.	Ketersediaan Ruang Terbuka untuk Publik.....	4
Gambar 4.	Ruang Terbuka yang Dimanfaatkan untuk Publik	4
Gambar 5.	Kondisi Pejalan Kaki ke arah Utara	5
Gambar 6.	Kondisi Pejalan Kaki ke arah Utara di Kedua Sisi Jalan	5
Gambar 7.	Kondisi Pejalan Kaki ke arah Selatan.....	5
Gambar 8.	Kondisi Pejalan Kaki ke arah Selatan di Kedua Sisi Jalan.....	6
Tabel 1.	Kebutuhan Fasilitas	8

LAMPIRAN

1. Desain Pedestrian Area
2. Desain Penanganan Simpang
3. Risalah Rapat

PENGEMBANGAN KAWASAN PEJALAN KAKI DI KAWASAN MALIOBORO

A. PENGANTAR

Dewasa ini pertumbuhan kendaraan bermotor di wilayah Kota Yogyakarta telah mencapai tingkat yang mengkhawatirkan. Pada akhir tahun 2002 pertumbuhannya mencapai rata-rata lebih dari 5 % pertahun dengan jumlah lebih dari 220.000 kendaraan. Pada kenyataannya, jumlah tersebut jauh lebih besar dari yang terdata dengan banyaknya kendaraan dari luar Kota Yogyakarta yang melakukan aktivitasnya di Kota Yogyakarta. Studi Pendataan Kendaraan Bermotor Kota Yogyakarta (Dipenda DIY, 2001) menyatakan bahwa hampir 15% dari total kendaraan yang melintas di jalan-jalan di Kota Yogyakarta merupakan kendaraan dari luar kota. Dengan demikian maka pada kenyataannya terdapat lebih dari 260.000 kendaraan, dimana hampir 80% dari jumlah tersebut merupakan sepeda motor, 14 % mobil penumpang dan sisanya truk dan bus.

Dari sisi ketersediaan prasarana, terdapat sepanjang lebih dari 400 km jalan di dalam kota Yogyakarta. Beberapa ruas jalan utama tingkat volumenya mencapai rata-rata lebih dari 15.000 smp (satuan mobil penumpang: ukuran volume kendaraan setara mobil penumpang) setiap harinya. Di beberapa ruas di pusat kota seperti di Jl. Malioboro bahkan bisa mencapai lebih dari 40.000 smp/hari pada hari-hari puncak. Dilihat dari padatnya ruang kota, pengembangan prasarana jelas sesuatu yang mahal untuk dilakukan dan mungkin akan sedikit saja mengubah kondisi ruwet yang ada sekarang jika volume pengguna masih seperti sekarang.

Melihat kenyataan yang ada, Kota Yogyakarta pada masa sekarang masih berorientasi pada sebagian kawasan, dengan pusat kegiatan berada pada sepanjang koridor Jalan Solo – Sudirman – Diponegoro dan Jalan Mangkubumi – Malioboro – Ahmad Yani. Meskipun usaha-usaha pemerintah daerah untuk menarik aktivitas keluar dari koridor tersebut sudah mulai dilakukan dengan pembangunan Terminal Giwangan, pasar-pasar, termasuk mall-mall baru, secara tradisional kedua koridor diatas tetap merupakan kawasan tujuan utama pergerakan orang. Pada setiap akhir pekan atau masa liburan, tarikan dari kawasan-kawasan tersebut bagi pergerakan lalu lintas di seluruh kota Yogyakarta begitu besar sehingga kemacetan menjadi menu utama yang selalu disuguhkan bagi pengunjung.

Kawasan-kawasan tersebut pada kenyataannya merupakan kawasan yang padat orang sekaligus juga padat kendaraan. Bagi kegiatan usaha, kondisi padat orang adalah kondisi yang selalu diinginkan karena semakin banyak orang berkumpul peluang terjadinya transaksi selalu besar. Dengan ruang kegiatan yang terbatas, maka membatasi kendaraan yang lewat sekaligus meningkatkan orang yang datang menjadi pilihan yang rasional. Jika diterjemahkan dalam bentuk program maka pedestrianisasi atau penciptaan kawasan pejalan kaki adalah program yang bisa mulai dilakukan sekarang.



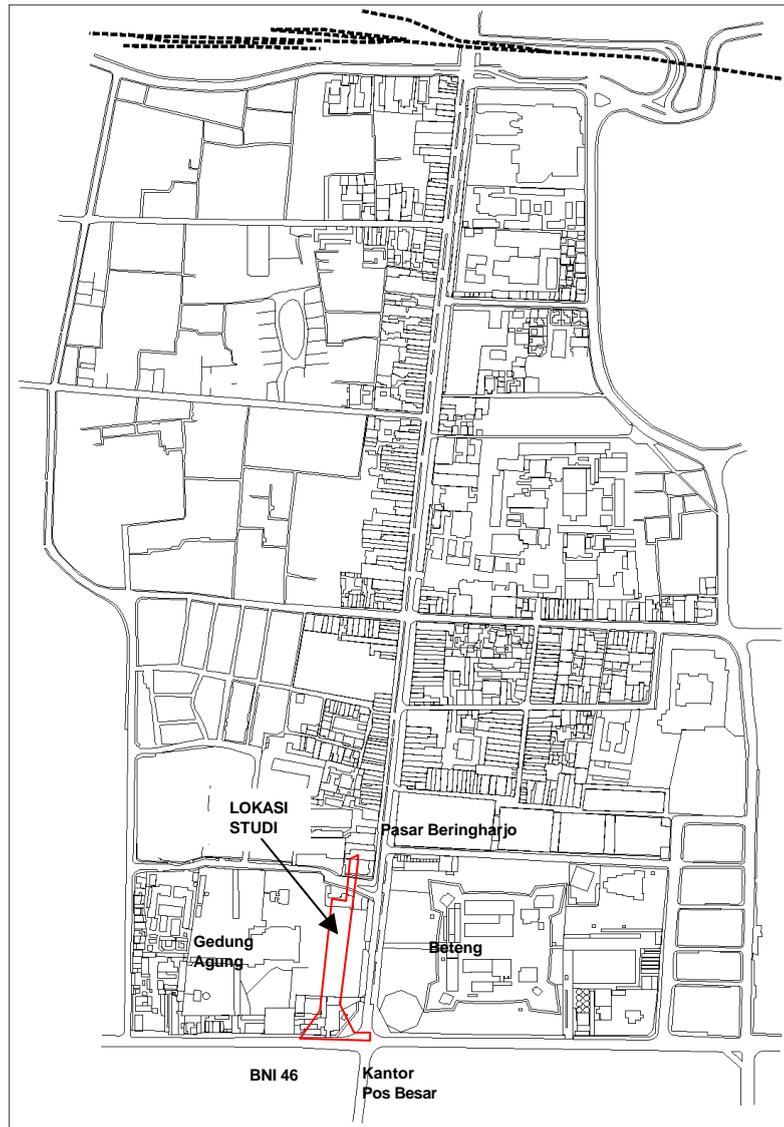
Gambar 1. Lalu Lintas di Kawasan Malioboro

Kawasan Malioboro sebagai kawasan pusat kota, adalah salah satu pilihan yang tepat untuk memulai pengembangan kawasan pejalan kaki. Tepat karena sebagai sebuah kawasan, Malioboro sebenarnya sebuah kawasan yang ideal dengan adanya jalan melingkar (Gandekan – Pasar Kembang – Abu Bakar Ali – Mataram – Suryotomo – Senopati – KHA Dahlan – Bhayangkara – Jogonegaran) dan banyak pintu akses (Jalan Abu Bakar Ali – Kleringan – Jlagran Lor – Kemetiran Kidul – Pringgokusuman – KS. Tubun – KHA Dahlan – Trikora – Sultan Agung – Juminahan – Mas Suharto). Sedangkan, di dalam kawasan sendiri potensi untuk penciptaan kawasan pejalan kaki juga besar dengan banyaknya pejalan kaki yang berlalu lalang hampir setiap hari terutama setiap akhir pekan atau musim liburan. Studi Kota Nyaman Huni (Pemkot Yogyakarta, Pemprov DIY, ITDP, 2003) mengindikasikan besarnya pergerakan orang di titik-titik utama kawasan Malioboro seperti depan Hotel Garuda, depan Malioboro Mall, depan Ramai Mall dan depan Gedung Agung – Pasar Beringharjo. Lalu lalang orang ini adalah potensi yang sangat besar bagi kegiatan usaha disana, terutama jika mampu difasilitasi dengan kondisi yang nyaman. Jika untuk menyeberang jalan saja susah (seperti yang terjadi sekarang), maka orang akan enggan untuk berlama-lama disana.

Berkaitan dengan kegiatan pelurusan jalan Abu Bakar Ali yang dilakukan Pemerintah Kota Yogyakarta bekerja sama dengan Pemerintah Provinsi DIY, kegiatan selanjutnya harus langsung dilakukan secara berkesinambungan sehingga mampu meningkatkan antusiasme terhadap perubahan yang sedang dilakukan, yang pada gilirannya akan mendorong partisipasi aktif masyarakat. Salah satu program yang bisa langsung diterapkan di kawasan Malioboro adalah memulai proses penciptaan kawasan pejalan kaki. Sebagai pilot project, dipilih lokasi dengan tingkat konflik yang kecil yaitu di penggal jalan Ahmad Yani antara pertigaan Ngejaman dan perempatan Kantor Pos Besar.

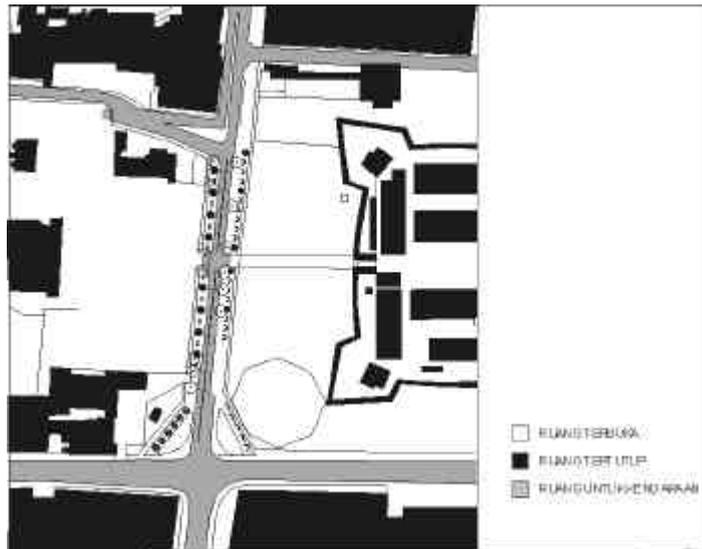
B. KONDISI LOKASI STUDI

Lokasi studi terletak di sisi paling selatan dari Jalan Ahmad Yani yang merupakan kelanjutan dari Jalan Malioboro. Penggal jalan ini sepanjang lebih kurang 150 meter dan lebar rata-rata 25-30 meter dan merupakan kawasan terbuka paling berharga karena terletak di antara bangunan-bangunan bersejarah seperti Beteng Vredeburg, Gedung Agung, BNI 46, Kantor Pos Besar dan Kraton Yogyakarta.



Gambar 2. Lokasi Studi

Dilihat dari prosentase ruang terbuka untuk publik, terlihat bahwa meskipun kawasan tersebut secara umum banyak terdapat ruang terbuka, tapi yang bisa dimanfaatkan oleh publik hanya sebagian kecil saja. Melihat kecenderungan yang ada sekarang, perlu ada upaya untuk menyediakan ruang terbuka untuk umum.



Gambar 3. Ketersediaan Ruang Terbuka untuk Publik

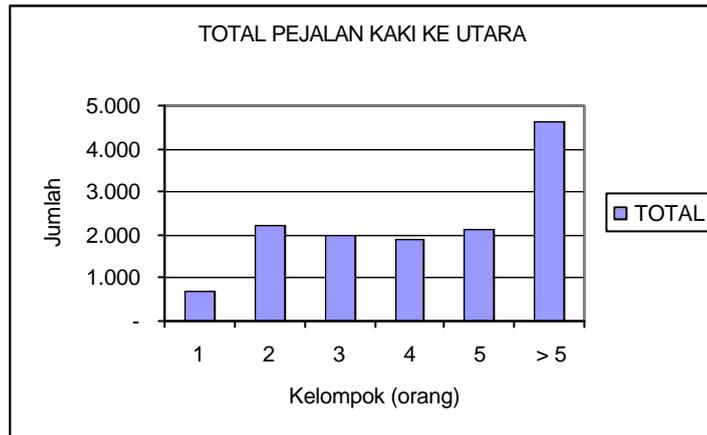


Gambar 4. Ruang Terbuka yang Dimanfaatkan untuk Publik

C. PROFIL PEJALAN KAKI DI LOKASI STUDI

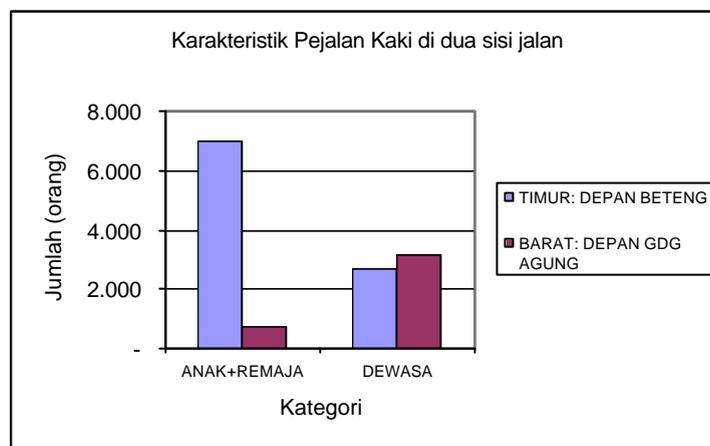
Pejalan kaki yang ada di lokasi studi mempunyai karakter:

- a. Merupakan pejalan kaki dari sisi selatan (kawasan Kraton, alun-alun utara, parkir Senopati), merupakan pejalan kaki yang akan menuju Malioboro – Ahmad Yani. Pada survei terakhir yang dilakukan di kawasan tersebut, pada jangka waktu antara pukul 15:00 – 21:00 pada masa sibuk terdapat lebih dari 13.000 pejalan kaki yang berjalan ke arah utara di dua sisi jalan (depan Gedung Agung dan depan Beteng Vredeburg). Sebagian besar dalam kelompok-kelompok lebih dari 5 orang.



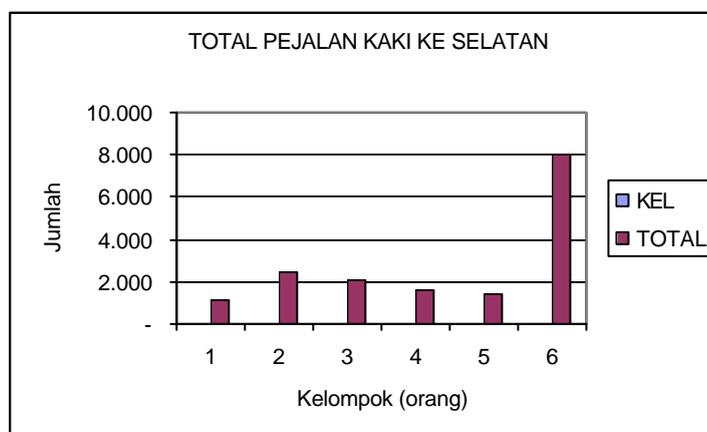
Gambar 5. Kondisi Pejalan Kaki ke arah Utara

Sebagian besar pejalan kaki merupakan anak-anak dan remaja, yang melihat lokasinya banyak menggunakan sisi timur jalan untuk melakukan perjalanannya.



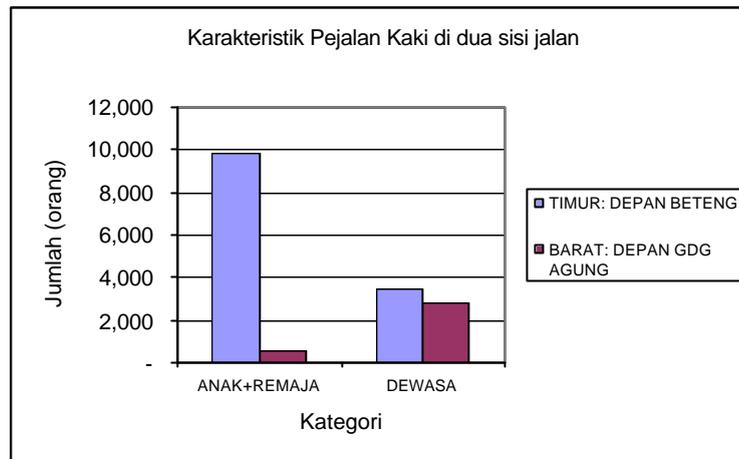
Gambar 6. Kondisi Pejalan Kaki ke arah Utara di Kedua Sisi Jalan

- b. Merupakan pejalan kaki dari sisi utara, merupakan pejalan kaki yang akan menuju tempat parkir Senopati, Kraton Yogyakarta, alun-alun utara dan tempat lain. Pejalan kaki ini, dari hasil pengamatan, sebagian besar merupakan pejalan kaki yang telah selesai melakukan aktivitasnya di kawasan Malioboro.



Gambar 7. Kondisi Pejalan Kaki ke arah Selatan

Seperti yang melintas ke arah utara, pejalan kaki yang menuju selatan juga sebagian besar merupakan anak-anak dan remaja, dan menggunakan sisi timur jalan sebagai lokasi berjalan kaki.



Gambar 8. Kondisi Pejalan Kaki ke arah Selatan di Kedua Sisi Jalan

- c. Pejalan kaki yang berhenti di lokasi studi untuk menikmati lokasi. Kondisi yang ada sekarang sebagian besar merupakan pengguna sepeda motor dan membawa serta kendaraannya untuk di parkir di lokasi. Dari hasil pengamatan, pejalan kaki jenis ini menggunakan kedua sisi jalan sama banyak.

D. DESAIN KAWASAN PEDESTRIAN

Secara umum ada tiga jenis aktivitas pedestrian, yaitu:

1. Aktivitas karena kebutuhan sehari-hari

Yang termasuk dalam aktivitas ini adalah:

- Pergi ke sekolah
- Berjalan menuju/dari shelter angkutan umum (bus)
- Berbelanja
- Pergi bekerja
- Dan sebagainya

2. Aktivitas rekreasi

Yang termasuk di dalam aktivitas ini adalah:

- Duduk-duduk di ruang terbuka
- Berjalan-jalan di ruang terbuka
- Membaca buku di ruang terbuka
- Makan-makan di ruang terbuka
- Dan sebagainya

3. Aktivitas sosial

Aktivitas ini terjadi karena orang bergerak di ruang yang sama sehingga terjadi interaksi antara satu dengan yang lain. Yang termasuk dalam aktivitas sosialnya diantaranya bercakap-cakap, berdiskusi, mendengarkan, baik aktif maupun pasif.

Dilihat dari lokasinya, lokasi studi termasuk dalam kategori kawasan pedestrian untuk aktivitas rekreasi dan sosial sebagai kegiatan paling dominan. Sebagai kawasan pedestrian dengan karakter tersebut maka kualitas kawasan pedestrian yang dibutuhkan adalah:

1. Nyaman

Kualitas nyaman yang dibutuhkan mengacu pada pengaturan:

- Kualitas udara
Mengingat lokasi yang sangat strategis di tengah kota maka pengaturan kualitas udara menjadi sangat penting. Hal ini terkait dengan bagaimana mereduksi polusi yang masuk kawasan pedestrian. Sebagai tahap awal maka penutupan kawasan dari segala bentuk kendaraan bermotor kecuali angkutan umum dan kendaraan tak bermotor harus dilakukan.
- Pengaturan Iklim
Mengingat iklim lokal yang panas terutama di siang hari, maka penyediaan komponen pengatur iklim seperti pohon perindang dan street furniture dengan desain yang dapat diterima menjadi penting. Saat ini sudah tersedia pohon-pohon dengan tajuk yang rindang tapi tampaknya perlu penambahan jumlah mengingat sebarannya yang tidak merata.
- Minimalisasi lalu lintas
Untuk memberi rasa nyaman dan mengurangi rasa was-was akibat interaksi dengan kendaraan bermotor, maka penutupan jalan tersebut untuk akses kendaraan bermotor menjadi wajib dilakukan. Untuk tetap memberikan akses bagi pengguna maka pilihan untuk tetap melewatkan angkutan umum dan kendaraan tak bermotor bisa dilakukan.

2. Aman

Rasa aman ini berkaitan:

- (a) Interaksi antara pengguna dan kendaraan
Meskipun angkutan umum dan kendaraan tak bermotor diusulkan untuk tetap diperbolehkan melewati area pedestrian, harus tetap dilakukan pembatasan bagi kecepatan kendaraan yang melintas sampai pada tingkat yang aman bagi interaksi pejalan kaki dan kendaraan. Hal ini untuk memberikan rasa aman bagi pengguna.
- (b) Pencegahan kejahatan
Tidak dapat dipungkiri bahwa tempat berkumpulnya orang selalu mengundang berbagai macam kemungkinan timbulnya kejahatan. Kawasan pedestrian ini harus didesain untuk mampu mengurangi kemungkinan timbulnya kejahatan, misalnya dengan penyediaan ruang untuk penjaga/polisi, penyediaan penerangan (*lighting*) yang kuat bagi kawasan, desain street furniture yang terbuka (tidak tertutup) bagi pandangan dan aspek-aspek keamanan lain.

3. Tempat Interaksi

Penyediaan tempat interaksi ini penting bagi karakter kawasan pedestrian yang akan dibuat. Tempat interaksi ini bisa berupa:

- Plaza terbuka yang difasilitasi dengan perkerasan yang bagus, indah dan secara rutin dibersihkan sehingga memungkinkan pengguna untuk duduk-duduk dan saling berinteraksi.
- Tempat duduk dengan desain yang memungkinkan terjadinya interaksi antar pengguna, bisa didesain untuk diletakkan dibawah pohon perindang untuk memberikan kenyamanan.

4. Ketersediaan Atraksi

Atraksi adalah salah satu yang bisa menarik minat orang untuk menggunakan ruang terbuka yang ada. Berdasarkan yang sudah ada di wilayah studi, atraksi musik biasanya menarik minat pengguna untuk data terutama remaja. Kawasan pedestrian yang ada

diharapkan dapat menyediakan fasilitas ini dengan penyediaan area khusus didesain dapat digunakan sebagai *stage*/panggung bagi pertunjukan-pertunjukan seni.

Atraksi lain bisa juga didapatkan bukan dari bentuk-bentuk pertunjukan tapi dari desain kawasan sendiri baik secara keseluruhan maupun dari detail-detailnya misalnya bentuk-bentuk lampu yang menarik, penggunaan paving transparan yang diberi lampu, penggunaan unsur air seperti semprotan air, dan bentuk-bentuk lain.

5. Fasilitas Umum

Tempat berkumpulnya banyak orang biasanya akan membutuhkan fasilitas umum seperti toilet dan tempat sampah. Fasilitas ini bisa didesain menyatu dengan kawasan maupun bisa didesain diluar kawasan dengan jarak akses yang tidak terlalu jauh dari ujung-ujung kawasan.

Kebutuhan fasilitas untuk kawasan pedestrian dapat dilihat pada Tabel 1. berikut.

Tabel 1. Kebutuhan Fasilitas

No	Kebutuhan	Prioritas		
		Tinggi	Sedang	Rendah
1	Penutupan jalan untuk kendaraan bermotor, kecuali angkutan umum	√		
2	Pemberian akses bagi kendaraan tak bermotor	√		
3	Pembatasan kecepatan bagi kendaraan pelintas	√		
4	Penanaman pohon perindang tambahan	√	√	
5	Desain ulang sebagian/seluruh street furniture	√	√	
6	Penggantian perkerasan dari aspal menjadi paving	√	√	
7	Penyediaan plaza terbuka	√	√	
8	Penyediaan tempat duduk tambahan	√	√	
9	Penyediaan rambu-rambu informasi	√		
10	Penyediaan panggung/stage	√		
11	Penyediaan desain yang aksesibel bagi diffable	√		
12	Penyediaan toilet umum	√	√	
13	Penyediaan tempat sampah	√		
14	Penyediaan pencahayaan yang kuat dan atraktif	√		
15	Penyediaan ruang/pos untuk penjaga	√	√	

Usulan rencana desain kawasan pedestrian dapat dilihat pada Lampiran 1.

E. PENGATURAN LALU LINTAS

Pengaturan lalu lintas yang optimal menjadi hal yang utama dalam pengembangan kawasan pedestrian ini, terutama jika menyangkut kawasan Malioboro. Isu ini menjadi penting karena pengaturan yang baik harus menjadi promosi yang positif bagi keberadaan kawasan pedestrian, karena jika terjadi kegagalan pada pengaturan lalu lintas maka akan menyulitkan bagi pengembangan kawasan pedestrian secara lebih luas.

Secara umum permasalahan utama bagi pengaturan lalu lintas di kawasan studi adalah bagaimana mengalirkan volume lalu lintas (kendaraan pribadi) baik mobil maupun sepeda motor ke arah selatan.

Kendaraan yang menuju ke arah selatan di wilayah studi mempunyai tujuan perjalanan ke:

- a. Arah selatan, meliputi tiga kelompok perjalanan yaitu ke arah selatan langsung (melewati Jl. Trikora), ke arah barat terus ke selatan dan barat (melewati Jl. Ahmad Dahlan) dan arah timur terus ke selatan dan timur (melewati Jl. Senopati)

- b. Arah utara, meliputi dua kelompok perjalanan yaitu melewati Jl. Suryotomo, Jl. Mataram dan sekitarnya serta melewati Jl. Bhayangkara, Jl. Jogonegaran, Jl. Gandekan Lor dan sekitarnya.

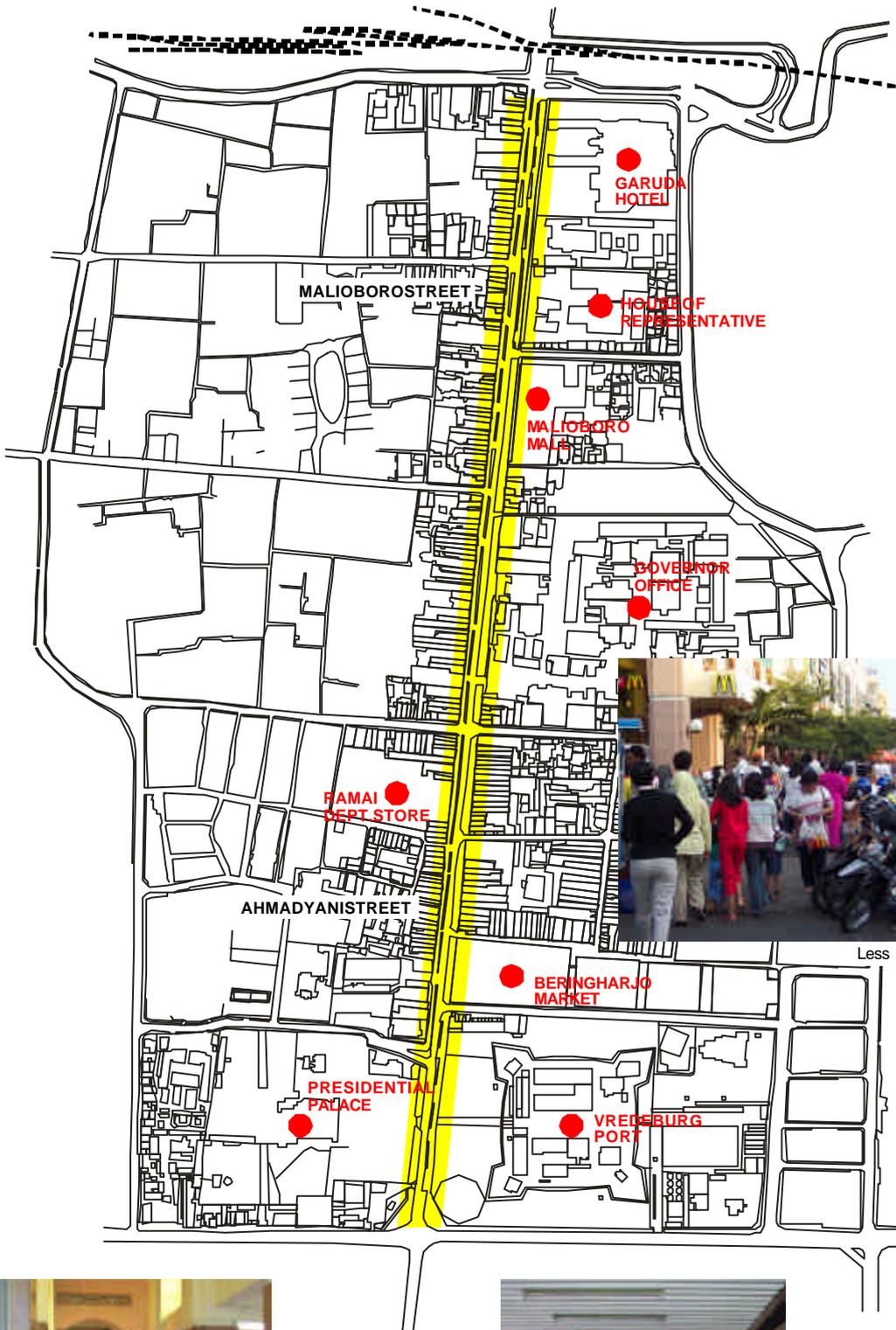
Usulan awal dari pengaturan lalu lintas adalah sebagai berikut:

- a. Arus lalu lintas dipecah menjadi dua bagian yaitu:
- 1) Melewati Jalan Ngejaman untuk:
 - Ke arah utara melewati Jl. Bhayangkara dan sekitarnya
 - Ke arah selatan melewati Jl. KHA Dahlan
 - Ke arah selatan melewati Jl. Senopati
 - 2) Melewati Jalan Pabringan untuk:
 - Ke arah utara melewati Jl. Suryotomo dan sekitarnya
 - Ke arah selatan melewati Jl. Suryotomo dan sekitarnya
- b. Pengaturan lalu lintas, meliputi:
- Lalu lintas dua arah di penggal pertigaan Ngejaman – Bhayangkara dan pertigaan Bhayangkara – KHA Dahlan
 - Pengaturan lalu lintas satu arah (ke arah timur) untuk kendaraan bermotor di Pabringan
 - Pengurangan hambatan samping di sepanjang wilayah pengaturan, misalnya dengan pengaturan parkir on-street dan kegiatan pengganggu lain.
- c. Pengaturan simpang-simpang pada:
- 1) Simpang Ngejaman – Pabringan – Ahmad Yani, tujuannya untuk:
 - Mempercepat kendaraan bermotor untuk berbelok ke kiri (ke Jl. Pabringan)
 - Mempercepat kendaraan bermotor untuk berbelok ke kanan (ke Jl. Ngejaman)
 - Mengatur persimpangan antara kendaraan tak bermotor, pejalan kaki dan kendaraan bermotor di simpang Ngejaman – Ahmad Yani
 - 2) Simpang Ngejaman – Bhayangkara, tujuannya untuk:
 - Mempercepat kendaraan untuk berbelok ke kiri ke arah Jl. KHA Dahlan
 - Mempercepat kendaraan untuk berbelok ke kanan ke arah Jl. Bhayangkara
 - 3) Simpang Bhayangkara – KHA Dahlan, tujuannya untuk:
 - Mempercepat kendaraan untuk berbelok ke kiri ke arah Jl. KHA Dahlan
 - Mengatur kendaraan yang akan berbelok ke kanan ke arah Jl. KHA Dahlan
 - 4) Simpang Remujung – Suryotomo, tujuannya untuk:
 - Mengurangi hambatan samping di sepanjang Jl. Remujung
 - Mempercepat kendaraan untuk berbelok ke kiri ke arah Jl. Suryotomo
 - 5) Simpang Gondomanan, tujuannya untuk:
 - Memperbesar kapasitas simpang dengan pengaturan ulang fase dari 4 fase menjadi 2,5 fase, agar volume lalu lintas di sepanjang ke empat lengannya menjadi lebih cepat habis

- Mengatur arus lalu lintas untuk mendukung pengaturan simpang tersebut terutama pengaturan kendaraan belok kanan
- 6) Simpang Ahmad Yani – Senopati (Prapatan Nol Kilometer), tujuannya untuk:
- Mengatur ulang pergerakan lalu lintas kendaraan tak bermotor dan angkutan umum yang akan menuju ke barat (KHA Dahlan), selatan (Trihora) maupun timur (Senopati).
 - Pengaturan ulang pada shelter angkutan umum, bus bay, becak rank dan penyeberangan bagi pejalan kaki.

Pengaturan lalu lintas secara lengkap dapat dilihat pada Lampiran 2.

**LAMPIRAN 1
DESAIN PEDESTRIAN
AREA**



High density economic activities



More space for motorized vehicles



Less and uncomfortable space for pedestrians



Nonmotorized lane



Nonmotorized lane



One of the 'clean' area for pedestrians

SULTAN (KING) PALACE

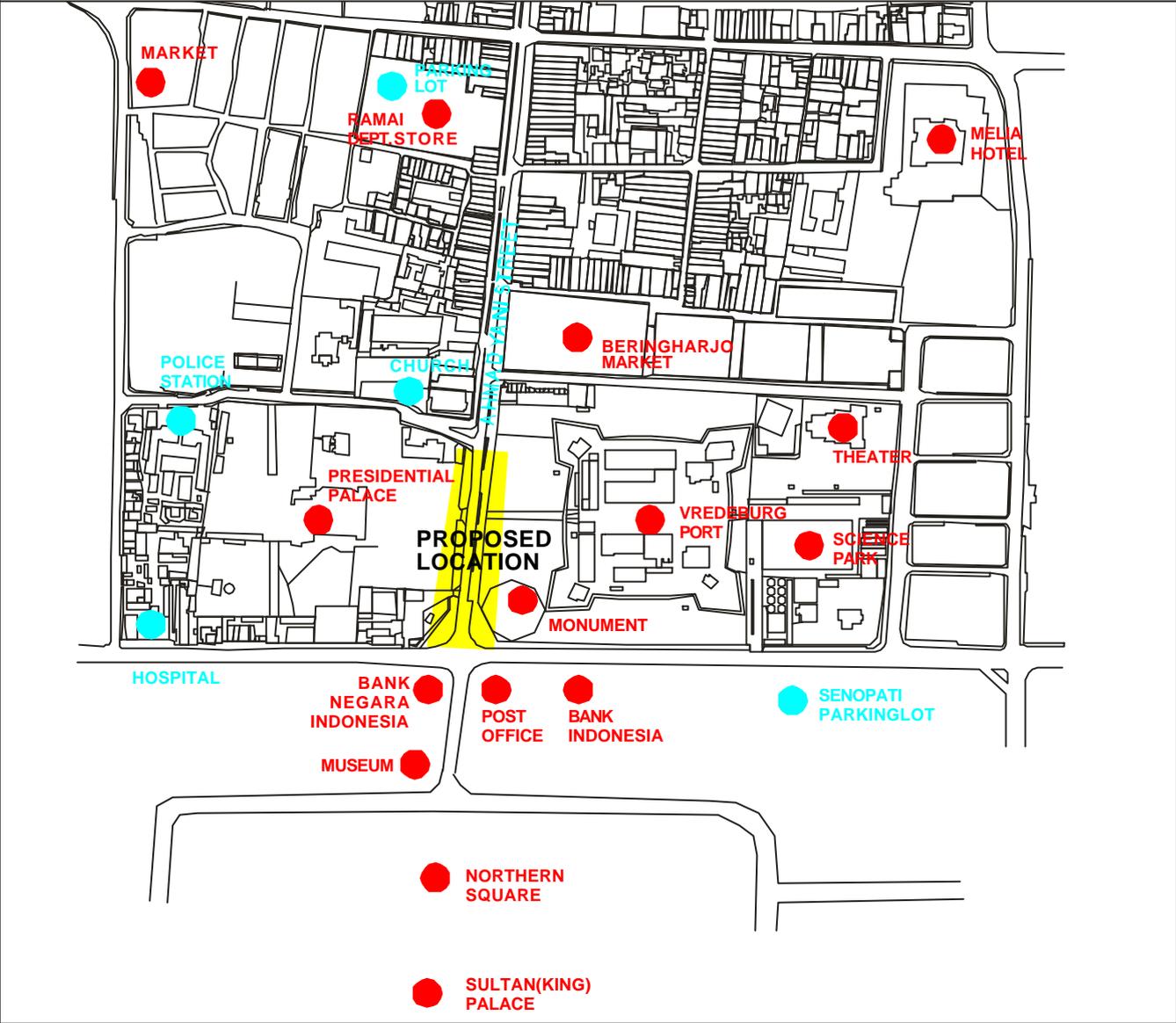


Unique shopping arcade



MALIOBORO AREA

PROPOSED AREA



PILOT PROJECT AREA





1.VredenburgPort



4.BankofIndonesia(left)andPostOffice(right)



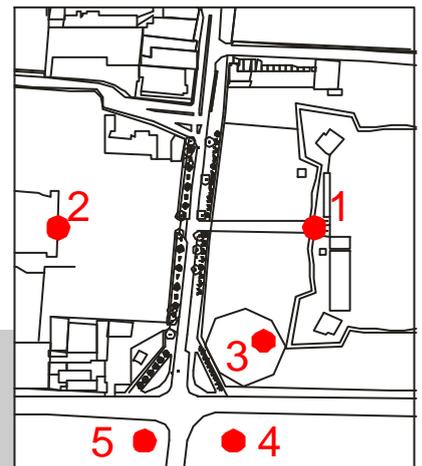
2.PresidentialPalace



5.BankNegaraIndonesia



3.SeranganUmum1MaretMonument



HERITAGE AND MONUMENTS



1. AntiqueLamp



5. AntiqueWatch



8. Seat



2. SeatwithLamp



6. RecycleBin



9. Anotherkindofseat



3. Plant



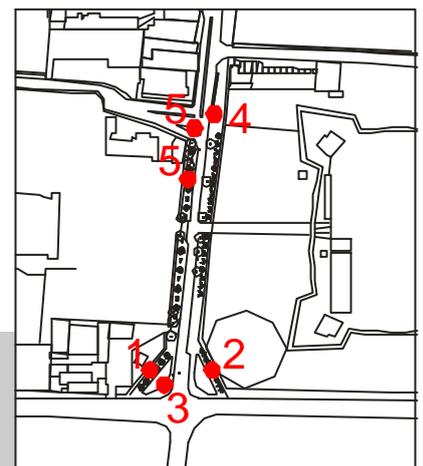
7. Seat



4. AntiqueLamp



8. Paving



EXISTING STREET FURNITURE



1. Beteng Vredeburg



4. Bank Indonesia dan Kantor Pos Besar



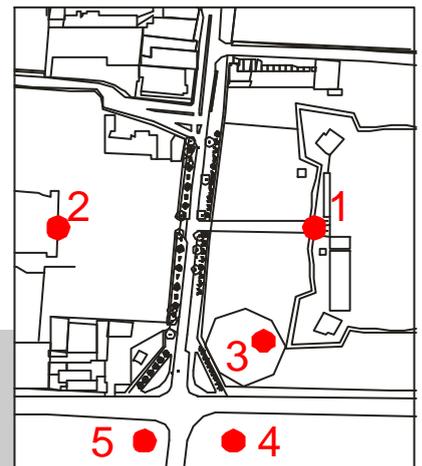
2. Gedung Agung



5. Bank Negara Indonesia



3. Monumen Serangan Umum 1 Maret





Existing traffic at the pilot project area



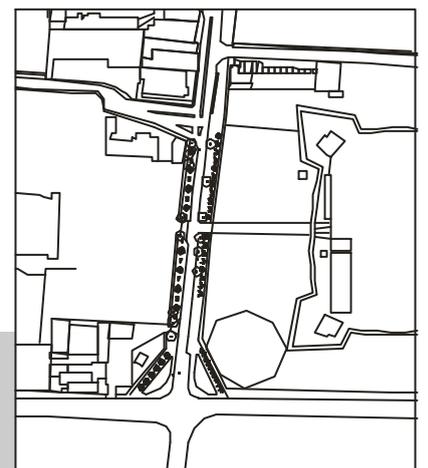
Bollard to restrict motorcycle access



Activities



Pedestrian crossing



EXISTING CONDITION



1. Street Vendors



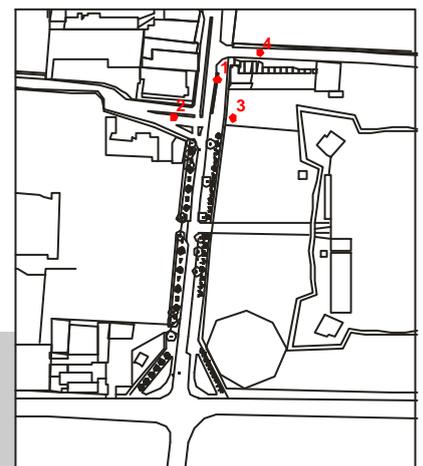
3. Malioboro Evening Market (street vendors) at the evening and parking area at morning-afternoon



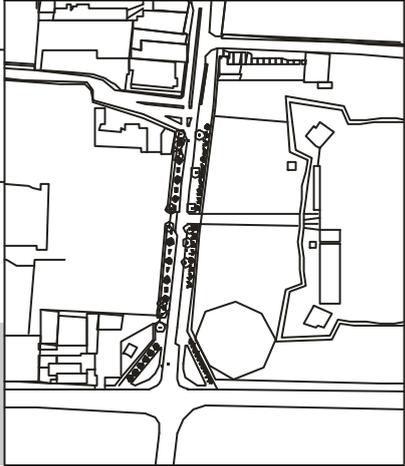
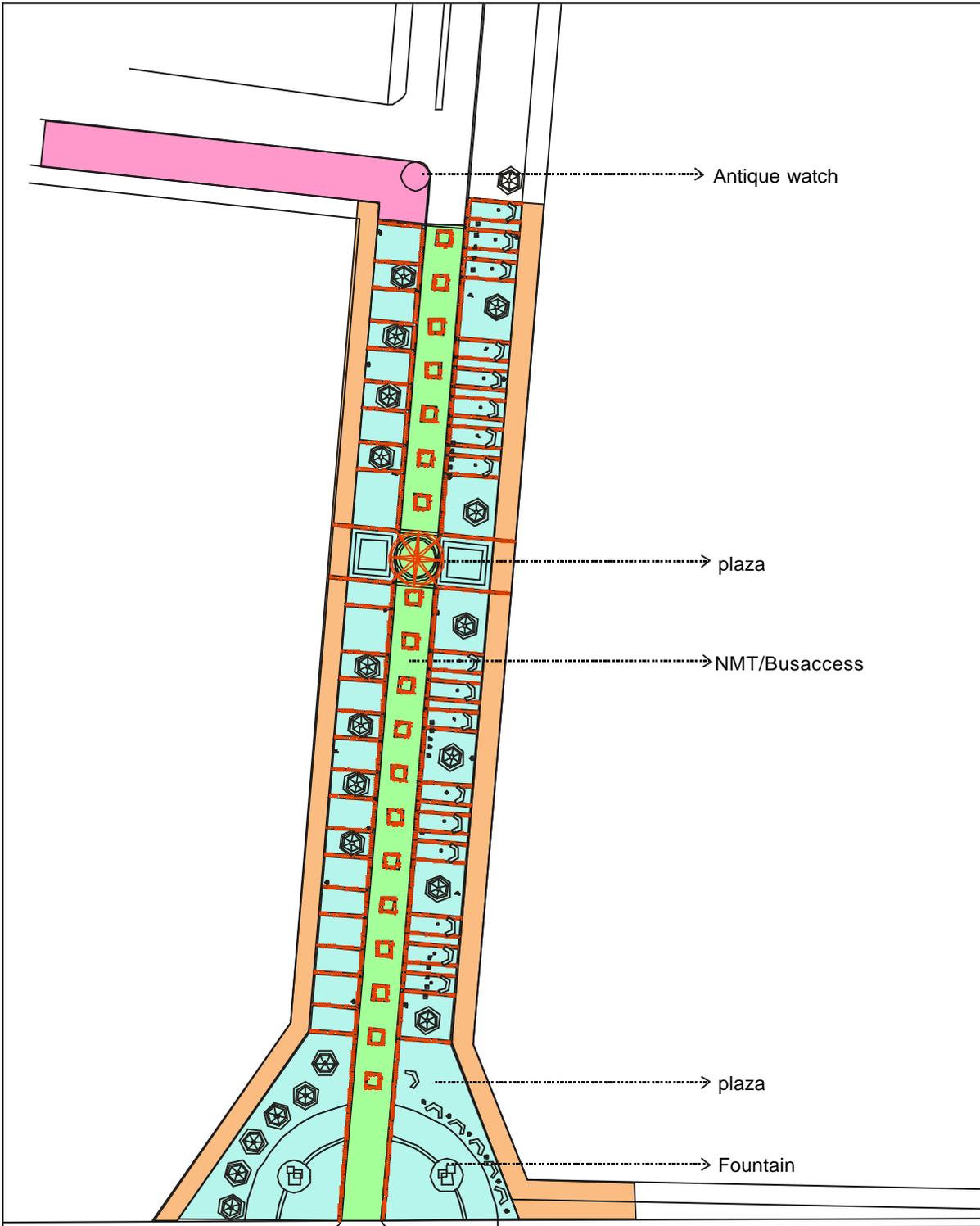
2. Some On-street Parking



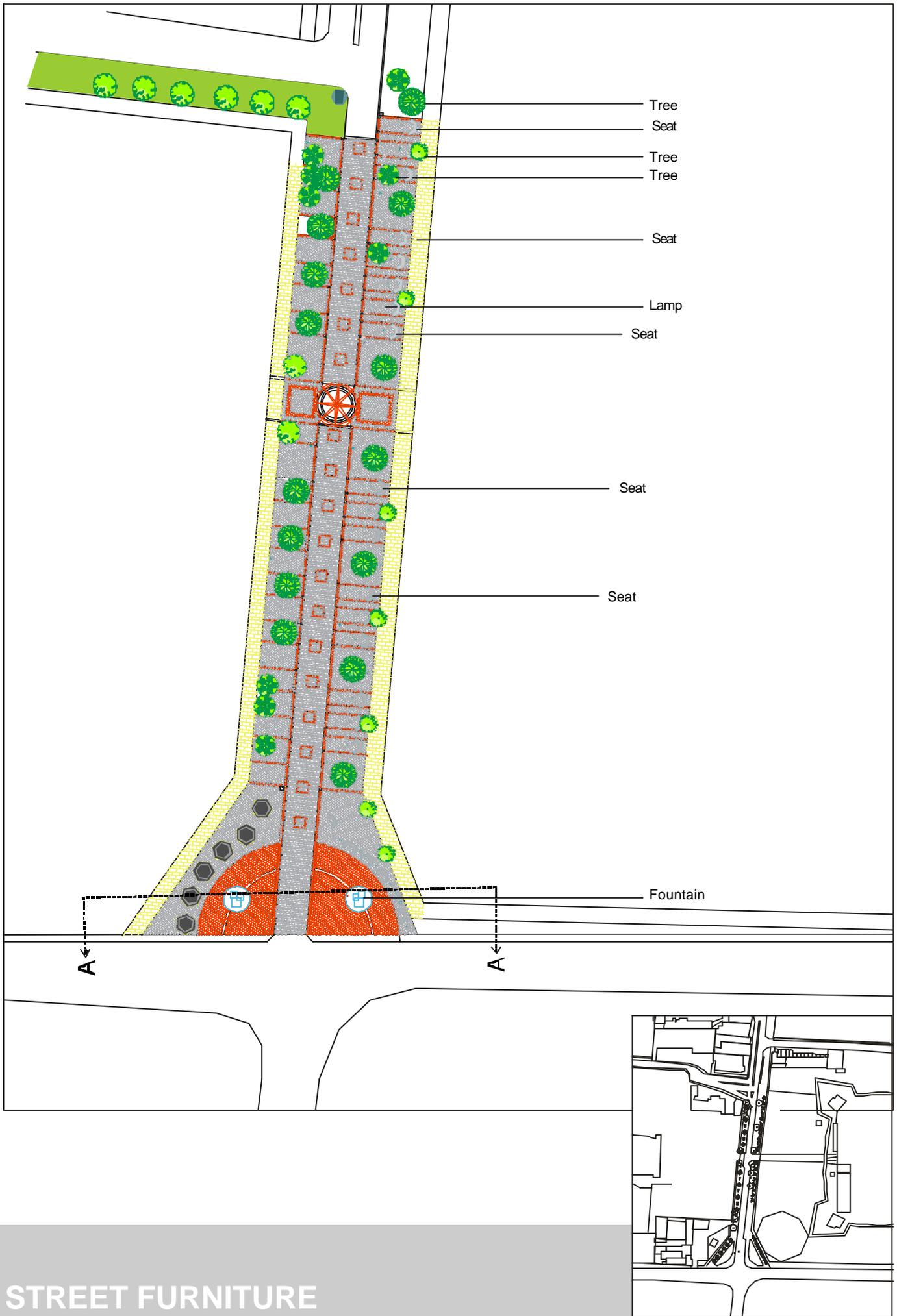
4. Pabringan street



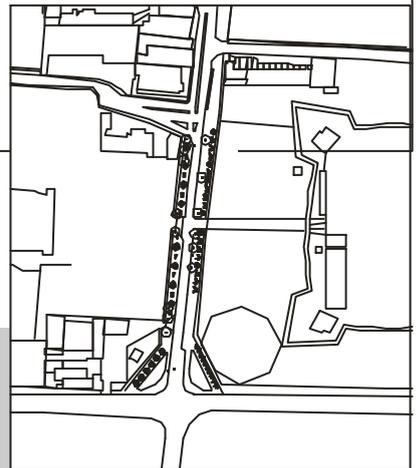
EXISTING CONDITION

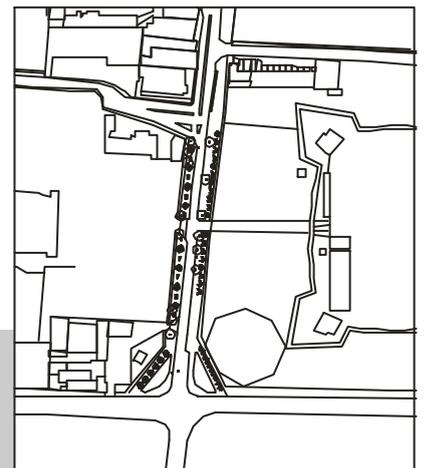
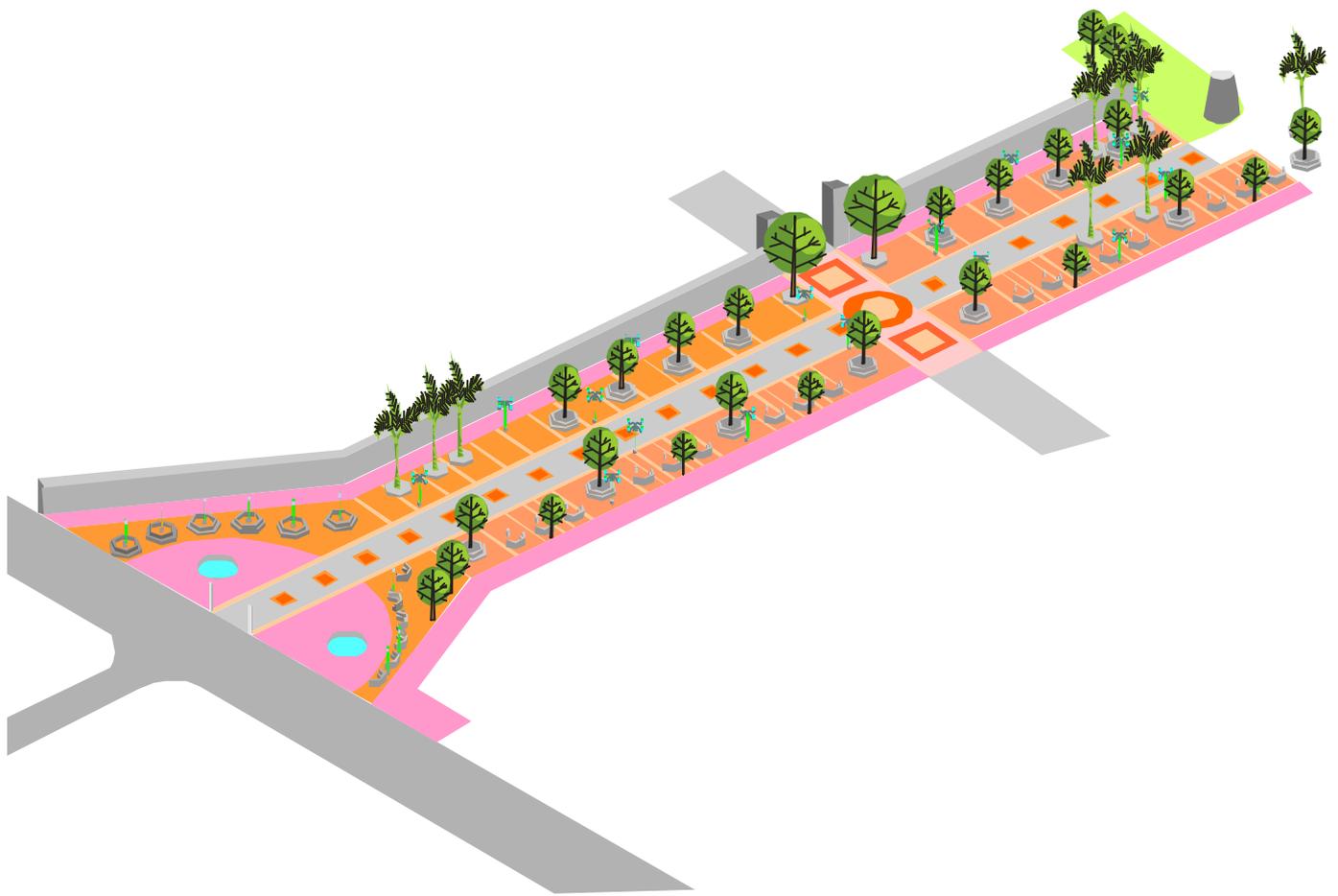


DESIGN



STREET FURNITURE



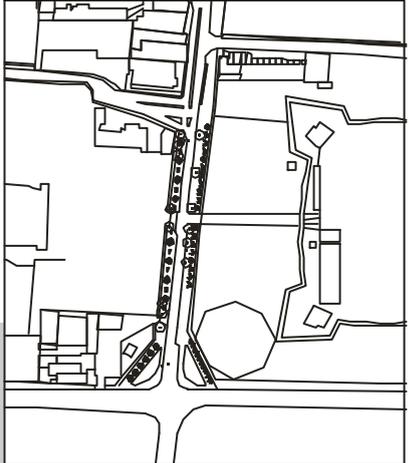


BIRD EYE VIEW

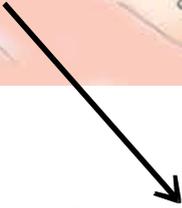
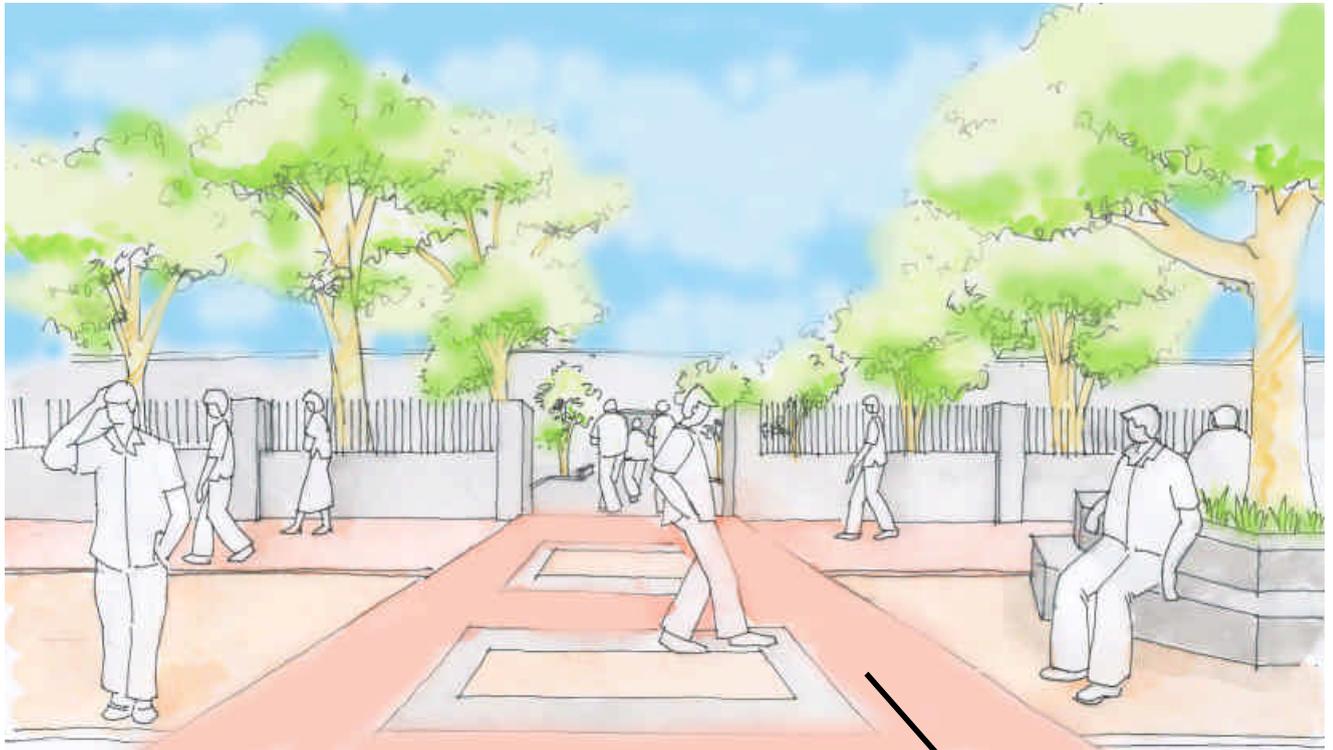


→ Fountaintoattractpeople

→ Gate toframetheviewto Sultan Palace



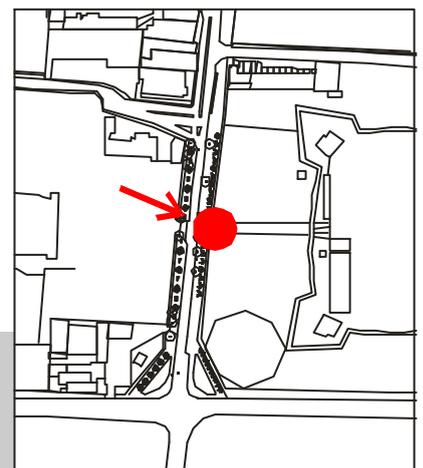
PERSPECTIVE



Plaza to strengthen the orientation to Presidential Palace and Vredeburg Port



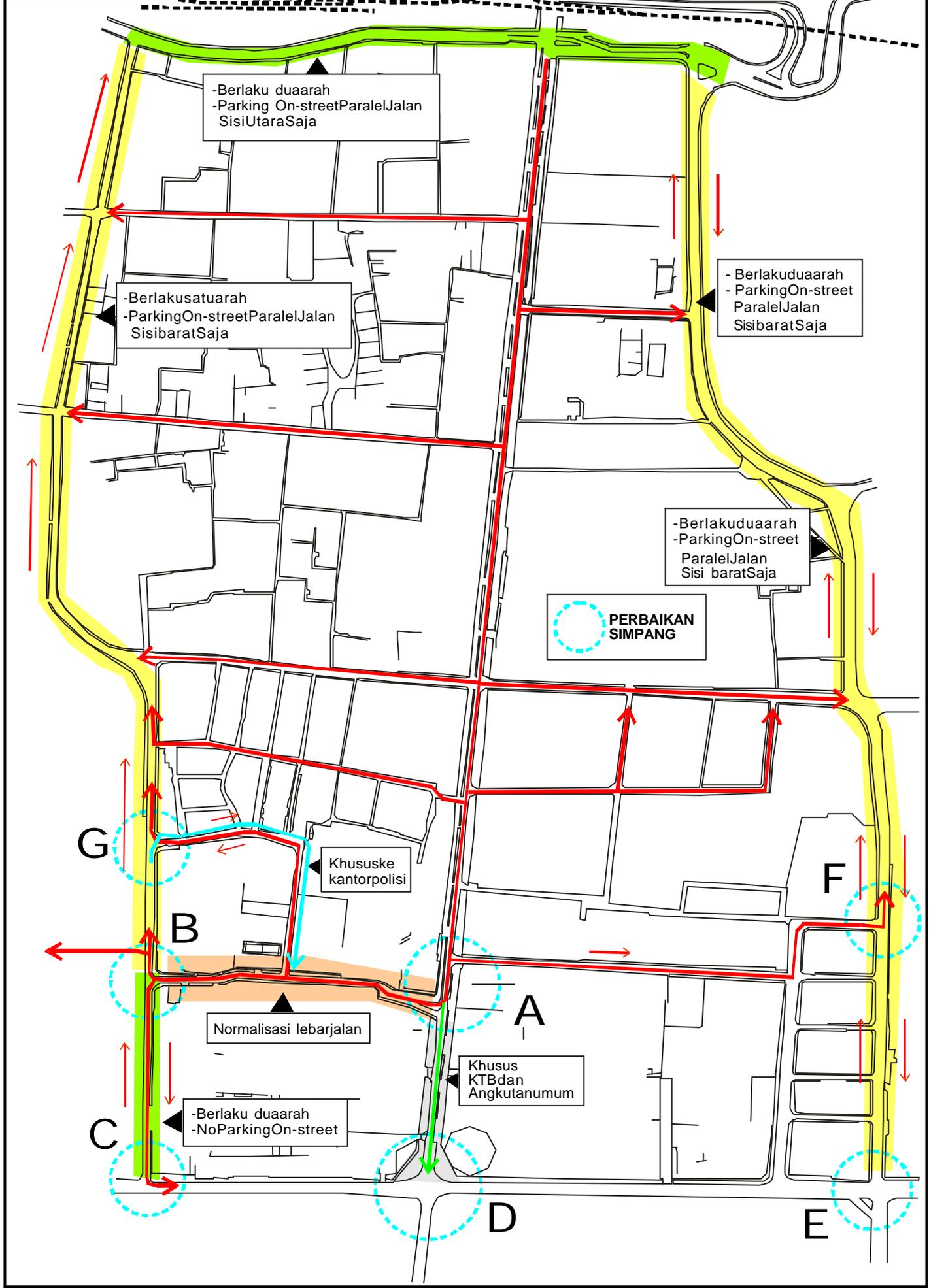
Less orientation to Vredeburg Port and Presidential Palace



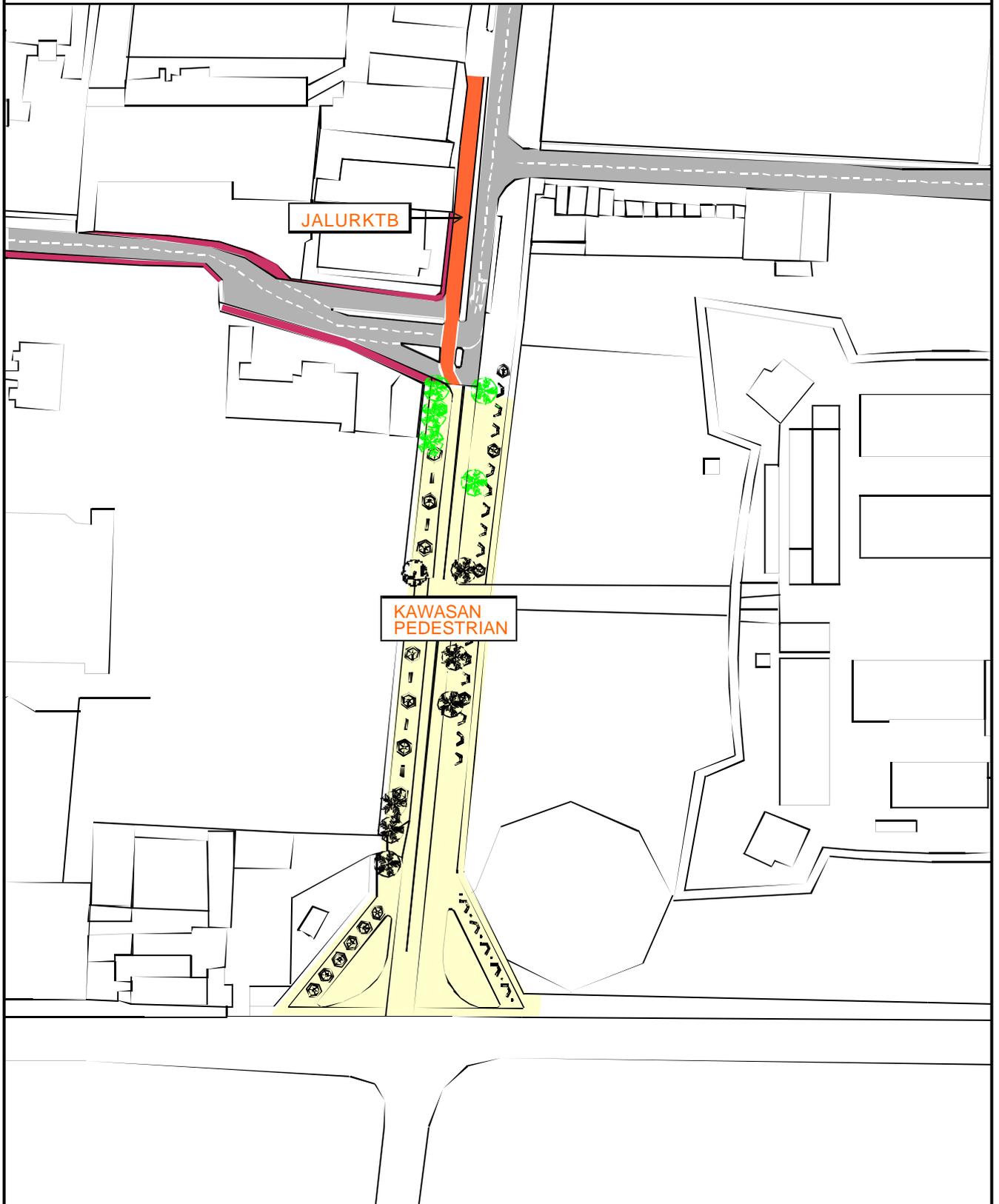
PERSPECTIVE

LAMPIRAN 2
PENGATURAN SIMPANG

PENGATURAN LALU LINTAS

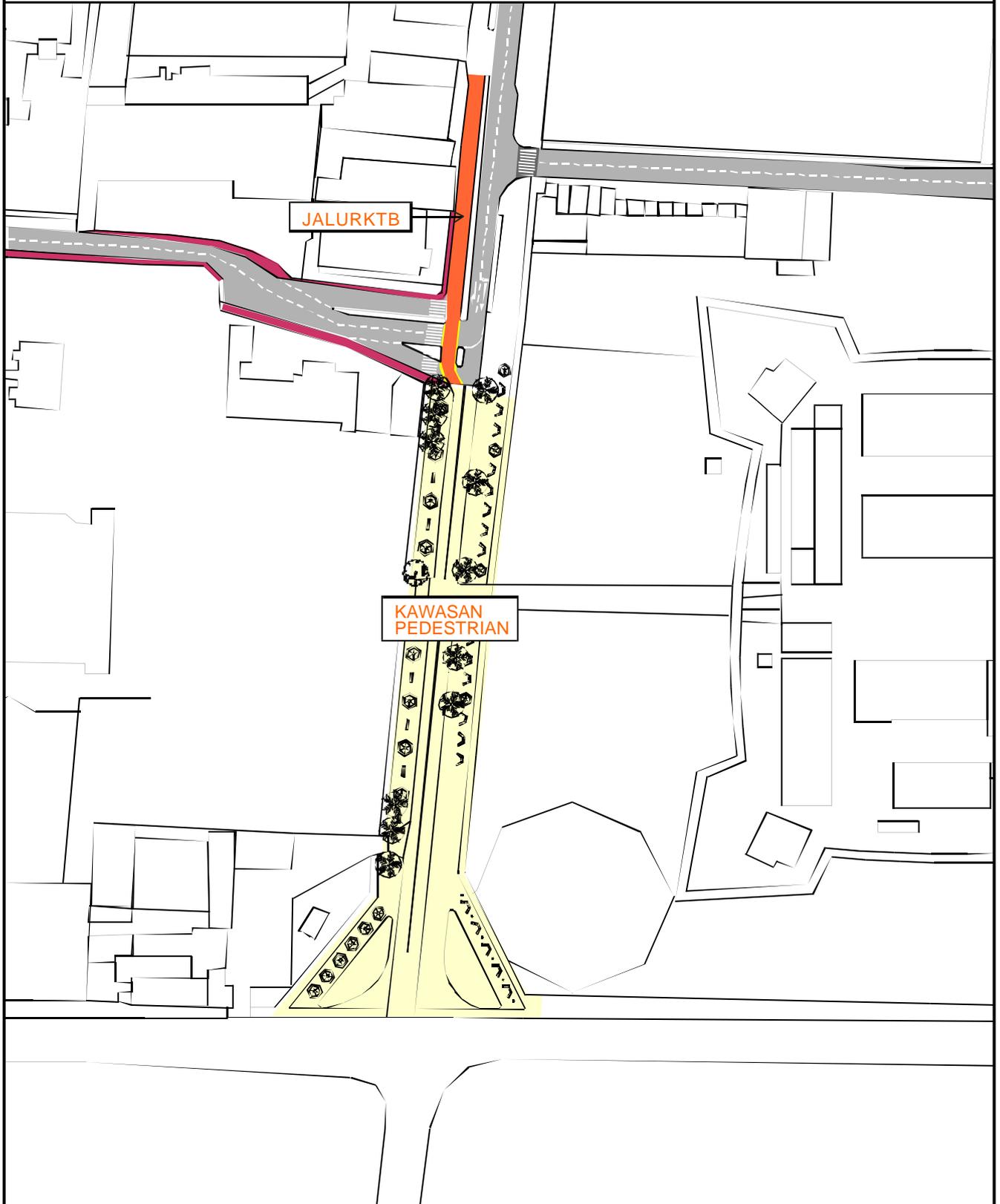


PENGATURAN LALULINTAS



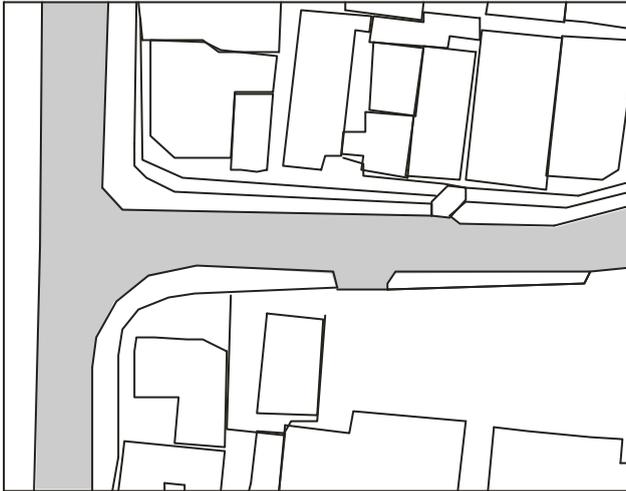
DETAIL A
SIMPANG NGEJAMAN-AHMAD YANI-PABRINGAN

- PROGRAM**
1. DESAIN ULANG SIMPANG
 2. PELEBARAN MULUT SIMPANG
 3. PEMASANGAN TRAFFIC LIGHT
 4. PEMARKAAN
 5. PEMBERIAN RAMBU
 6. PEMBUATAN JALUR KTB



DETAIL B
SIMPANG NGEJAMAN-BHAYANGKARA

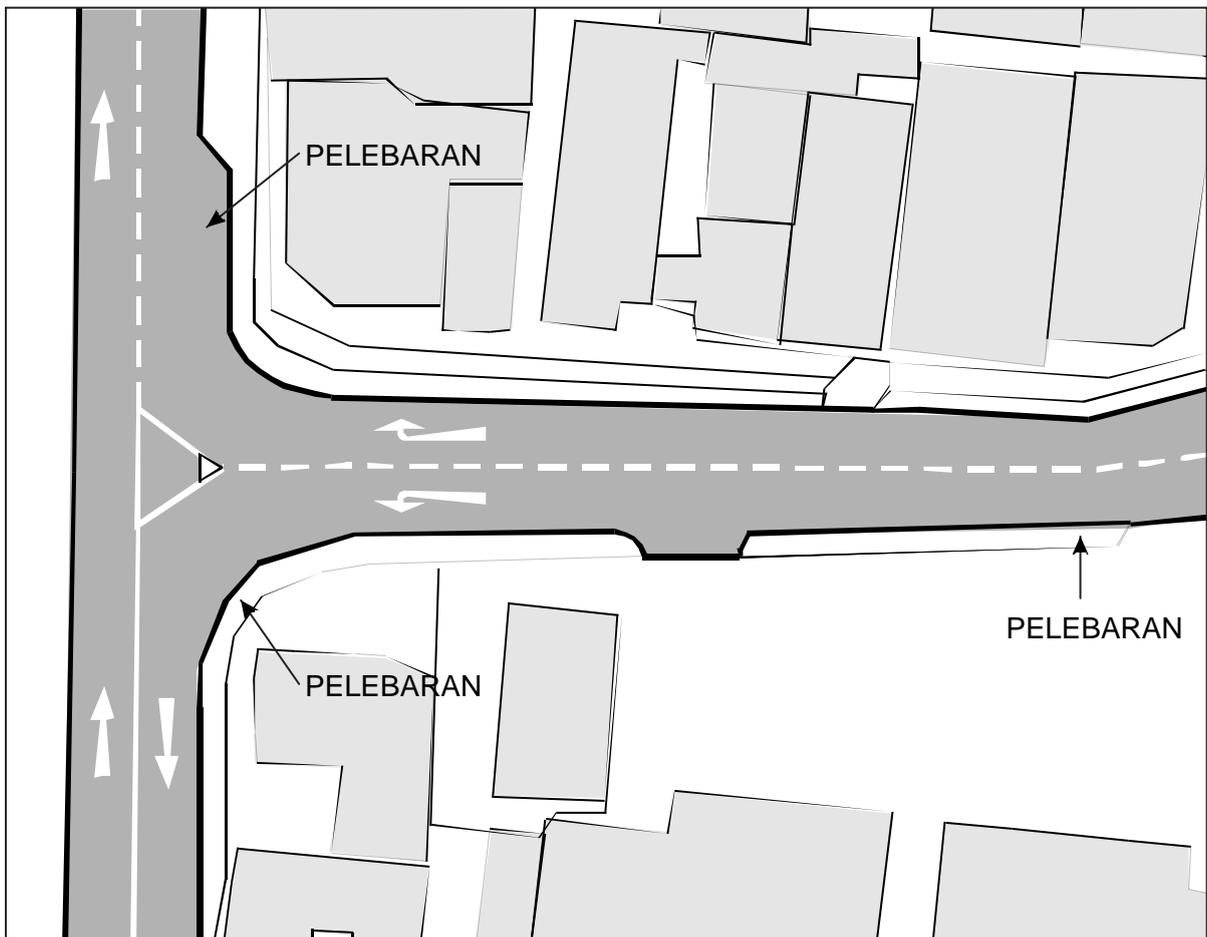
EKSISTING



PROGRAM

1. PELEBARAN MULUT SIMPANG
2. PEMASANGAN TRAFFIC LIGHT
3. PEMARKAAN
4. PEMBERIAN RAMBU

RENCANA



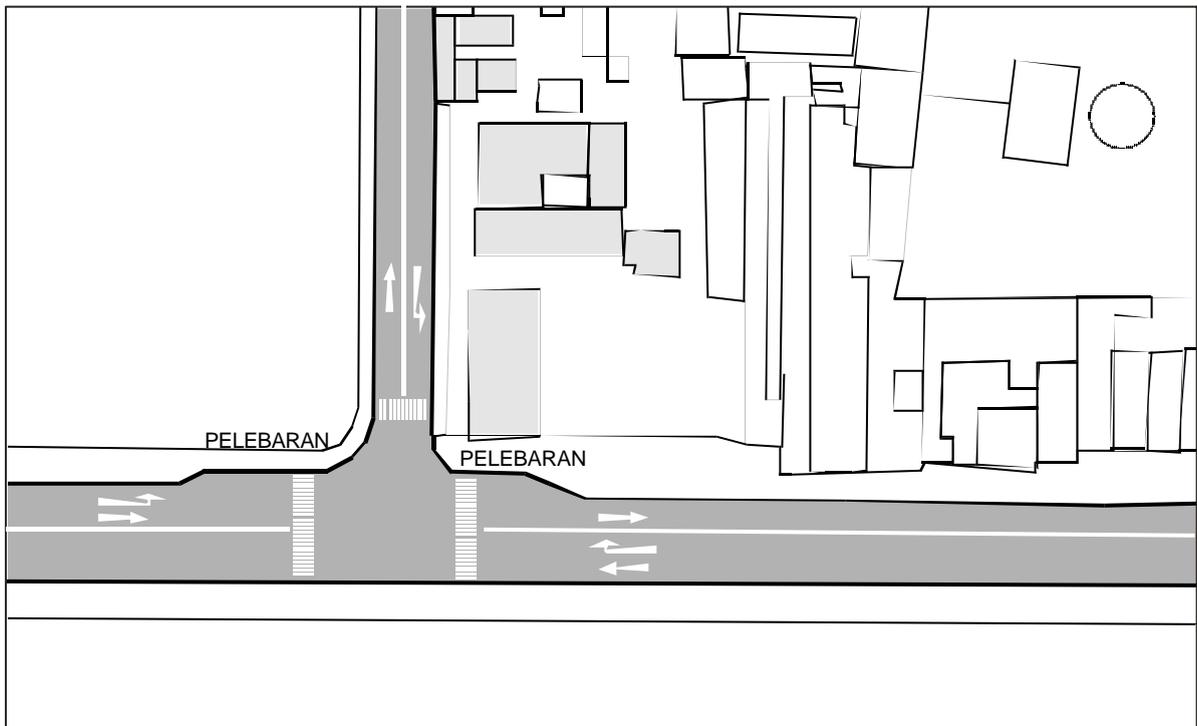
DETAIL C
SIMPANG KHADAHLAN-BHAYANGKARA

- PROGRAM
1. PELEBARAN MULUT SIMPANG
 2. PENGATURAN ULANG FASE TRAFFIC LIGHT
 3. PEMARKAAN
 4. PEMBERIAN RAMBU

EKSISTING



RENCANA

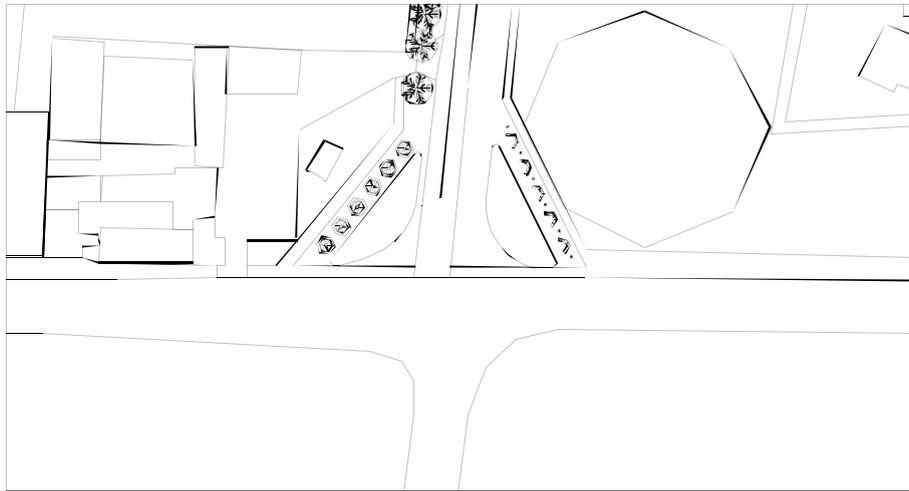


DETAIL D
SIMPANGKHA DAHLAN - SENOPATI

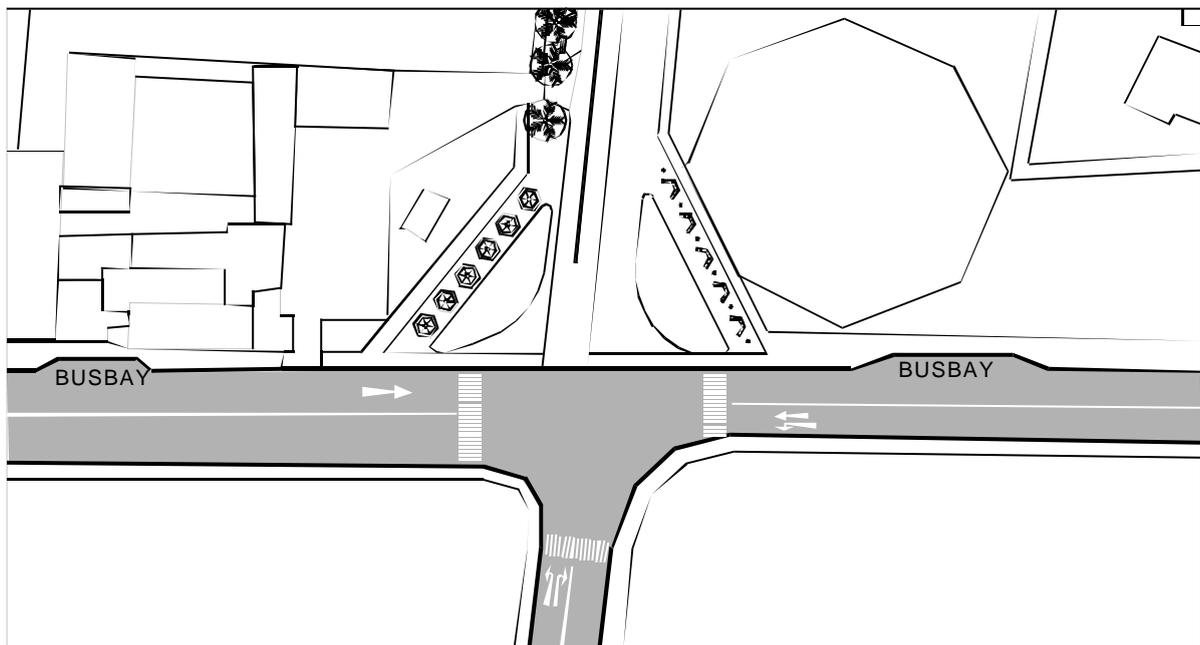
PROGRAM

1. PELEBARAN MULUT SIMPANG
2. PENGATURAN ULANG FASE TRAFFIC LIGHT
3. PEMARKAAN
4. PEMBERIAN RAMBU
5. PEMBUATAN BUSBAY DAN BECAKRANK

EKSISTING

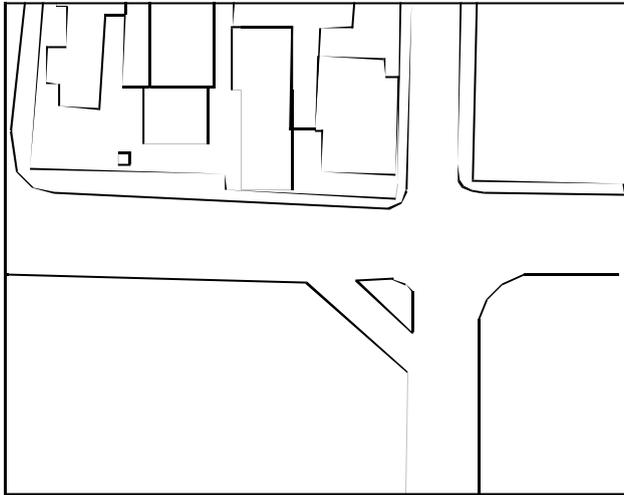


RENCANA



DETAIL E SIMPANGGONDOMANAN

EKSISTING



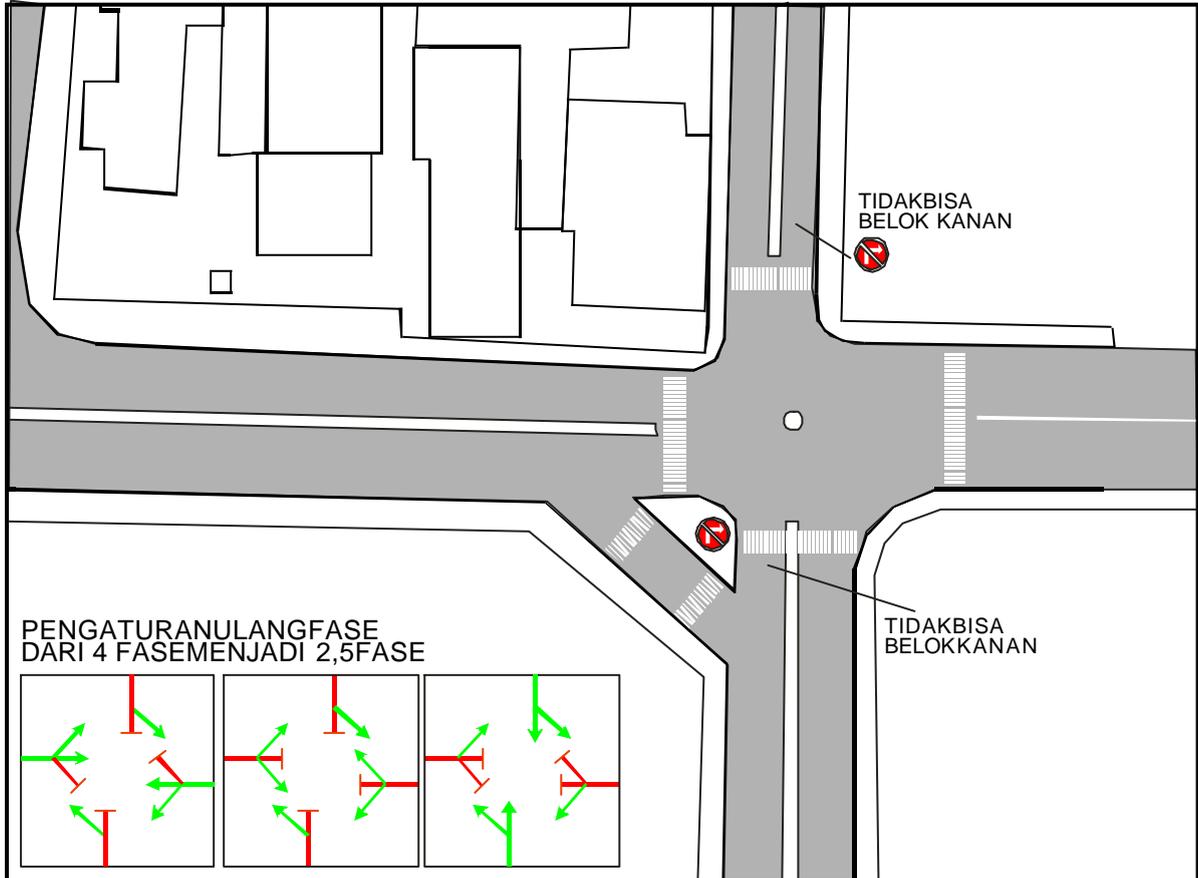
PROGRAM

1. PELEBARAN MULUT SIMPANG
2. PENGATURAN ULANG FASE TRAFFIC LIGHT
3. PEMARKAAN
4. PEMBERIAN RAMBU

BELOK KANAN DARI UTARA-SELATAN



RENCANA



DETAIL F
SIMPANGREMUJUNG-SURYOTOMO

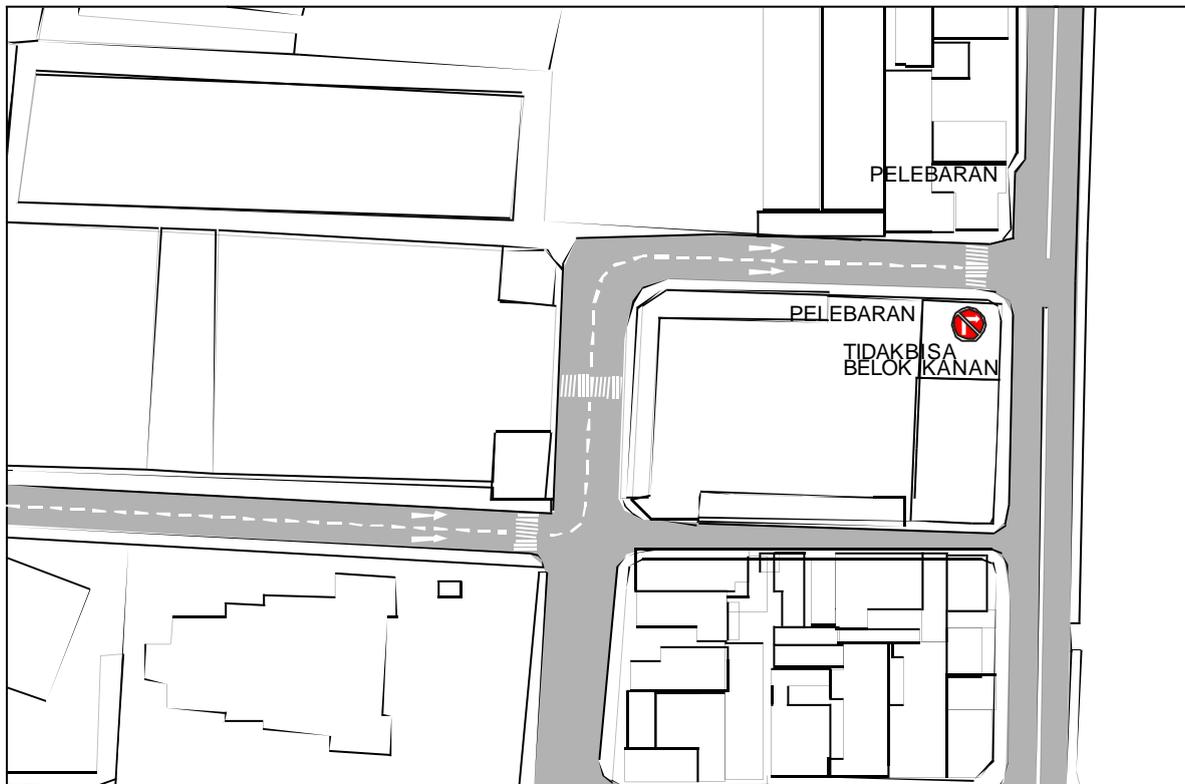
EKSISTING



PROGRAM

1. PELEBARAN MULUT SIMPANG
2. PEMASANGAN TRAFFIC LIGHT
3. PEMARKAAN
4. PEMBERIAN RAMBU

RENCANA



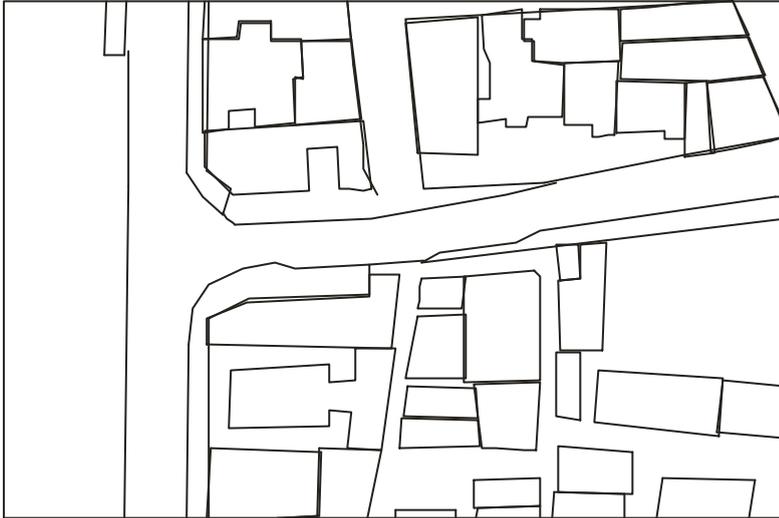
DETAIL G

SIMPANG BHAYANGKARA - PEGADAIAN

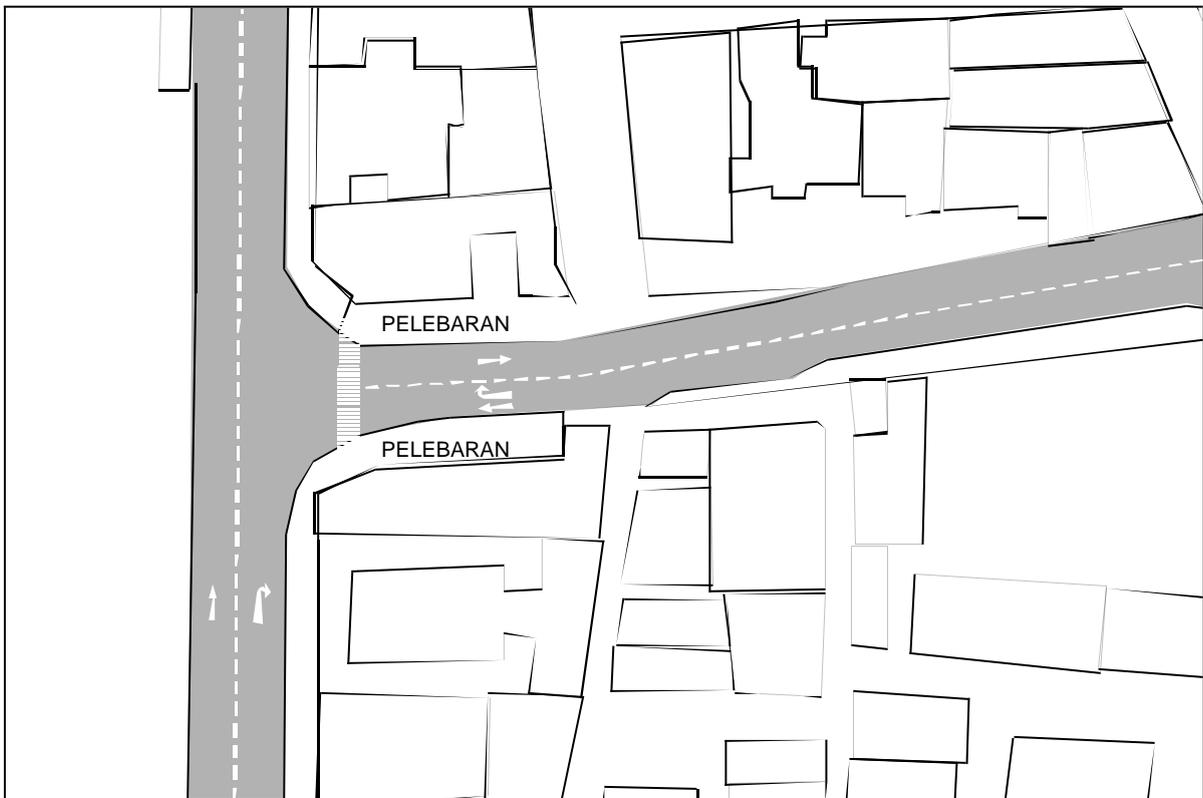
PROGRAM

1. PELEBARAN MULUT SIMPANG
2. PEMASANGAN TRAFFIC LIGHT
3. PEMARKAAN
4. PEMBERIAN RAMBU

EKSISTING



RENCANA



RISALAH RAPAT

Operational Room Pemkot

18 September 2004

Agenda :

- Presentasi kepada Walikota mengenai Abu Bakar Ali
- Presentasi kepada Walikota mengenai proyek Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) – Menko Perekonomian

Peserta :

- Herry Zudianto (Walikota Yogyakarta)
- Eko Suryo Mahapsoro (Kepala Dinas Praskot)
- Tri Joko (Ketua Bappeda Kota)
- Edy Daryanto (Bappeda Kota)
- Hendra Tantular (Dinas Praskot)
- Hanida Yuswohadi (Dinas Praskot)
- Aki Lukman (Dinas Praskot)
- Danang Parikesit (Pustral UGM)
- Juhri Iwan Agriawan (Pustral UGM)
- Restu Novitarini (Pustral UGM)

Pembahasan:

- Tahun 2005, apakah yang akan dikerjakan oleh pemerintah Kota sebagai kelanjutan dari Abu Bakar Ali:
 - Kelanjutan Abu Bakar Ali
 - Pedestrian: (1) depan Malioboro Mall (2) depan Beteng Vredeburg
 - Penerapan congestion pricing
- Dari pentahapan: program KPS ditetapkan sebagai tahap ketiga dari empat tahap pengembangan usulan Pustral UGM, tahap kedua adalah pedestrian area dan congestion pricing

Tindak Lanjut:

- Lokasi pedestrian area ditetapkan depan Beteng
- Blow up mengenai pedestrian dilakukan oleh Pustral UGM dan tim
- Pustral mempersiapkan desain pedestrian depan Beteng termasuk estimasi anggaran
- Rencana persiapan kunjungan Jan Gehl dari Denmark awal Desember
- Ekspose dewan dilakukan awal November 2004

RISALAH RAPAT

Operational Room Pemkot

20 Oktober 2004

Agenda :

- Diskusi kepada Walikota mengenai rencana 2005

Peserta :

- Herry Zudianto (Walikota Yogyakarta)
- Tri Joko (Ketua Bappeda Kota)
- Edy Daryanto (Bappeda Kota)
- Hendra Tantular (Dinas Praskot)
- Hanida Yuswohadi (Dinas Praskot)
- Aki Lukman (Dinas Praskot)
- Danang Parikesit (Pustral UGM)
- Heru Sutomo (Pustral UGM)
- Agus Taufik Mulyono (Pustral UGM)
- Revianto Budi Santosa (Pustral UGM)
- Juhri Iwan Agriawan (Pustral UGM)
- Restu Novitarini (Pustral UGM)

Pembahasan:

- Kawasan Malioboro diusulkan sebagai kawasan terbatas, baik untuk parkir maupun lalu lintas
- Desain pedestrian:
 - Komponen anggaran dari desain pedestrian dan penanganan simpang sekitar
 - Anggaran direncanakan menghabiskan 3 Milyar dari Pemkot dan 1 Milyar dari Propinsi (dikonfirmasi lewat telepon oleh Walikota kepada Sekretaris Daerah Propinsi DIY)
 - Pembiayaan desain digunakan paving dan lighting, sedangkan unsur-unsur lain dibiayai dengan kerjasama swasta (sponsor, untuk bangku dan sebagainya)
 - Perlu sinkronisasi dengan program-program dari Kota (DKKP)
- Mengenai congestion pricing perlu dikaji terlebih dulu aspek legal dan teknis yang sesuai. Pustral menyampaikan anggaran sebesar 275 juta untuk biaya kajian diatas

Tindak Lanjut:

- Debat opini terus dilakukan
- Revisi desain pedestrian

RISALAH RAPAT

**Bappeda Propinsi
9 November 2004**

Agenda :

- Pembahasan surat Walikota mengenai permohonan bantuan kepada propinsi dalam rangka dukungan untuk program pedestrianisasi depan Beteng Vredeburg tahun 2005

Peserta :

- Tri Harjun Ismail (Kepala Dinas Kimpraswil Propinsi DIY)
- Edi (Bappeda Propinsi DIY)
- Rudy (Dinas Perhubungan Propinsi DIY)
- Sangidu (Bappeda Propinsi DIY)
- Bobi (BPKD Propinsi DIY)
- Edy Daryanto (Bappeda Kota)
- Suhadi (Bappeda Kota)
- Kadri (Bappeda Kota)
- Danang Parikesit (Pustral UGM)
- Juhri Iwan Agriawan (Pustral UGM)
- Restu Novitarini Dj (Pustral UGM)

Pembahasan:

- Kota akan mencoba melakukan pedestrianisasi di depan Beteng Vredeburg dan salah satu permasalahan adalah anggaran yang besar. Pembiayaan didukung oleh pemerintah propinsi sebesar 1 M untuk penanganan simpang sekeliling kawasan
- Beberapa catatan untuk desain:
 - Untuk mendapatkan dukungan dari masyarakat bisa dengan cara disebarkan desainnya
 - Perlu dilihat siapa saja yang akan berjalan kaki di area pedestrian, eksisting seperti sekarang atau siapa lagi yang bisa dilihat potensinya
 - Bagaimana dengan penyediaan parkir untuk yang akan menuju ke sana
 - Perlu ada kajian dampak sosial bagi masyarakat
 - Perlu ada kajian lalu lintas secara keseluruhan, baik terhadap kawasan lokal maupun terhadap kawasan yang lebih luas. Sebagai acuan dapat dilihat Perda No. 5 tahun 2004
 - Grand design akan ditanyakan oleh DPRD sehingga perlu disampaikan, apakah dari YUDP atau bagaimana
 - Pekerjaan tampaknya bersifat incremental sehingga perlu ada kesatuan desain dalam bentuk guidance
 - Kegiatan protokoler perlu diwadahi dalam desain perjalanan tersebut

Tindak Lanjut:

- Beberapa alternatif sosialisasi:
 - Gambar dan animasi
 - Pemasangan gambar
 - Diskusi2 dalam forum (sosial, arsitektural)
 - Sayembara
 - Majalah Kabare Jogja

RISALAH RAPAT

**Bappeda Kota
30 November 2004**

Agenda :

- Pembahasan permohonan bantuan kepada propinsi dalam rangka dukungan untuk program pedestrianisasi depan Beteng Vredeburg tahun 2005

Peserta :

- Edy Daryanto (Bappeda Kota)
- Suhadi (Bappeda Kota)
- Kadri (Bappeda Kota)
- Dinas Perhubungan Kota
- Dinas Praskot Kota
- Juhri Iwan Agriawan (Pustral UGM)

Pembahasan:

- Akan ada proses ekspose ke dewan mengenai rencana pedestrianisasi depan Beteng Vredeburg
- Pemerintah propinsi telah melakukan evaluasi dan secara prinsip telah menyetujui anggaran yang diminta dengan catatan
 - Grand design bagaimana?
 - Program2 apa saja?
 - Proposal seperti apa?
 - Tahapan pekerjaan untuk selanjutnya
- Pembiayaan untuk pedestrianisasi pada anggaran murni dimasukkan dalam aspek sosialisasi dan penanganan simpang, sedangkan anggaran untuk fisik pembangunan pedestrian area akan dimasukkan dalam anggaran belanja tambahan

Tindak Lanjut:

- Pustral UGM akan menyiapkan dokumen yang dimaksud pada pembahasan point 2 sebagai bahan ekspose ke dewan

RISALAH RAPAT

Operational Room

1 Desember 2004

Agenda :

- Presentasi Jan Gehl tentang kota-kota dunia
- Presentasi Pustral UGM mengenai rencana pengembangan Malioboro 2005
- Presentasi Pustral UGM mengenai busway EU

Peserta :

- Herry Zudianto (Walikota Yogyakarta)
- Jan Gehl (Royal Danish Academy of Fine Arts, Copenhagen)
- John Ernst (ITDP)
- Setyoso Harjowisastro (Kepala Dinas Perhubungan Propinsi DIY)
- Tri Harjun Ismail (Kepala Dinas Kimpraswil Propinsi DIY)
- Tri Joko (Ketua Bappeda Kota)
- Widorisnomo (Kepala Dinas Perhubungan Kota)
- Yoyok (Staf ahli walikota)
- Danang Parikesit (Pustral UGM)
- Heru Sutomo (Pustral UGM)
- Revianto Budi Santosa (Pustral UGM)
- Juhri Iwan Agriawan (Pustral UGM)
- Restu Novitarini (Pustral UGM)
- Darmaningtyas (ITDP Indonesia)
- Cholis Anurrochman (Instran)
- Staf pemerintah propinsi dan kota

Pembahasan:

- Jan Gehl menyampaikan kondisi kota-kota dunia yang telah berubah menjadi lebih baik dengan mulai menyeimbangkan ruang untuk kendaraan bermotor dan pejalan kaki
- Jan Gehl menyampaikan perlunya kota Yogyakarta untuk mengantisipasi invasi dari kendaraan bermotor di ruang kota yang sudah sangat terbatas
- Jan Gehl menekankan pada perlunya strategi untuk mengatasi keterbatasan pendanaan misalnya dengan strategi pelaksanaan kegiatan dalam tahap-tahap kecil yang butuh anggaran kecil
- Walikota menyampaikan bahwa kota Yogyakarta akan berusaha menjadi kota yang lebih baik dengan mengimplementasi rencana-rencana yang sudah ada menjadi nyata

RISALAH RAPAT

**Bappeda Kota
17 Januari 2005**

Agenda

- Persiapan kunjungan Gubernur DIY ke kota

Peserta

- Tri Joko (Ketua Bappeda Kota)
- Widorisnomo (Kepala Dinas Perhubungan Kota)
- Hadi Prabowo (Asisten Sekda Kota)
- FX Kaswanto (Kepala Dinas Pariwisata Kota)
- Edi Daryanto (Bappeda Kota)
- Suhadi (Bappeda Kota)
- Kadri (Bappeda Kota)
- Darsono (Pemkot)
- Aries P (Praskot)
- Purnomo (Bappeda)
- Arif Wismadi (Pustral UGM)
- Juhri Iwan Agriawan (Pustral UGM)
- Restu Novitarini Dj. (Pustral UGM)
- Yudhanto (Pustral UGM)

Pembahasan

- Tri Joko
 - Propinsi dan Kota sepakat untuk berjalan bersama dalam rangka implementasi program-program penataan di kawasan Malioboro
 - Beberapa kegiatan:
 - Normalisasi Abu Bakar Ali – tahap kedua
 - Pedestrian di kawasan titik nol
 - Revitalisasi kawasan pecinan, mengembangkan kawasan komersial dari kawasan tempat tinggal yang sekarang
 - Taman pintar dan sekitarnya
 - Propinsi menginginkan masukan dari Kota untuk perencanaan parkir bawah tanah (basement) di kawasan Malioboro, kawasan mana saja yang sekiranya sesuai
- Hadi Prabowo
 - Tanggal 8 Januari 2005, propinsi presentasi mengenai rencana pengembangan kawasan Pecinan. Persoalannya ialah Gubernur ingin membuatnya dalam satu paket dengan kegiatan yang sedang dilakukan oleh Kota Yogyakarta pada tahun 2005, dengan harapan agar terintegrasi perencanaannya.
 - Tahap awal: diharapkan jalan Malioboro bisa diturunkan statusnya ke status yang lebih rendah sehingga mudah untuk ditata
 - Dibahas juga kemungkinan pengembangan parkir bawah tanah (eks kanwil PU, Kepatihan, Perwakilan, parkir Senopati, taman pintar, bawah alun-alun dsb). Hal ini telah mendapatkan dukungan dari Komisi V DPR RI
 - Ditanyakan juga kelanjutan Abu Bakar Ali apakah akan diteruskan penggantian pavingnya sampai ke jalan Pasar Kembang. Hal ini menunjukkan bahwa Gubernur mendukung dan memperhatikan perkembangan yang ada. Gubernur juga

menyampaikan kemungkinan penataan kios-kios di sepanjang Jalan Pasar Kembang, jika saja bisa dirubah seperti yang dilakukan di Abu Bakar Ali.

- Darsono
 - Pengembangan pusat-pusat kegiatan ke luar Malioboro
- Suhadi
 - Perlu sinkronisasi program kota dan propinsi, agar tidak terjadi perencanaan yang sepotong-sepotong. Perlu payung perencanaan bersama baik berupa rencana tata ruang atau rencana induk pengembangan yang dikuatkan secara formal dalam bentuk perda
 - Malioboro adalah salah satu kawasan pemasok bagi kabupaten sekitarnya
 - Parkir basement harus memperhatikan utilitas bawah tanah
- Edy Daryanto
 - Perlu definisi mendalam terhadap pengertian revitalisasi yang akan menentukan hasil desain
 - Perlu dilihat rencana stasiun Tugu menghadap ke utara untuk melihat ketersediaan lahan buat parkir di sisi selatan

Tindak Lanjut

- Gubernur DIY akan mengunjungi pemerintah kota pada Tanggal 20 Januari 2005 jam 8.30 bertempat di ruang rapat utama Kantor Walikota. Bahan presentasi akan disiapkan oleh Pustral UGM mengenai berbagai kegiatan yang terkait dengan pengembangan Malioboro yang siap dieksekusi
- Pustral akan mempersiapkan:
 - Identifikasi lokasi parkir basement
 - Tanggal 19 Konsep disampaikan dulu ke Walikota untuk dikoreksi

RISALAH PERTEMUAN

Balaikota

20 Januari 2005

Agenda Pertemuan

- Implementasi Program Pengembangan Kawasan Malioboro tahun 2005 dalam kaitan kerjasama antara pemerintah propinsi dan pemerintah kota Yogyakarta

Peserta

- Gubernur DIY, Sultan HB X
- Walikota Yogyakarta, Herry Zudianto
- Wakil Walikota Yogyakarta, Sukri Fadloli
- Wakil Ketua Komisi V DPR RI, Erman
- Sekretaris Daerah Propinsi DIY, Bambang SP
- Ketua Bappeda Propinsi DIY, Bayudono
- Kepala Dinas Perhubungan Propinsi DIY, Setyoso
- Kepala Dinas Kimpraswil Propinsi DIY, Tri Harjun Ismail
- Kepala Dinas Kebudayaan Propinsi DIY, Budi Joko
- Sekretaris Daerah Kota Yogyakarta, Subarkah
- Ketua Bappeda Kota Yogyakarta, Tri Joko
- Kepala Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, Widorisnomo
- Kepala DKKP Kota Yogyakarta, Subaryati
- Kepala Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, FX Kaswanto
- Staf Pemerintah Daerah Propinsi DIY
- Staf Pemerintah Kota Yogyakarta
- PUSTRAL UGM

Paparan

- Pustral UGM (Heru Sutomo)
 - Uraian mengenai daftar kegiatan yang diidentifikasi akan diimplementasikan pada tahun 2005, meliputi:
 - Lanjutan pengembangan Abu Bakar Ali - Pemkot
 - Penataan kawasan Taman Pintar, Jalan Sriwedani dan Jalan Pabringan - Pemkot
 - Pedestrian area depan Beteng Vredeburg – Pemkot
 - Kerjasama pemerintah – swasta – Pemkot
 - Pembuatan fasilitas penyeberangan di sepanjang jalan Malioboro - Pemkot
 - Penataan simpang terkait dengan pedestrianisasi depan Beteng Vredeburg – Pemkot + Pemprov
 - Pengembangan kawasan pecinan - Pemprov
 - Pengembangan fasilitas parkir (basement) – Pemprov
 - Busway EU dan bus patas - Pemprov
 - Paparan mengenai pentingnya integrasi dari program-program tersebut dalam rangka menjamin hasil yang optimal dan tidak saling tumpang tindih
- Bappeda Propinsi DIY
 - Pengembangan kawasan Pecinan (kawasan antara Jalan Suryatmajan – Jalan Pajeksan, Jalan Lor Pasar – Jalan Ngejaman)

- Diusulkan untuk menutup Jalan Ketandan – Lor Pasar untuk pedestrian dan menata desain bangunan agar sesuai dengan karakter pecinan
- Menata PKL dan barang dagangannya agar tidak ditaruh dipinggir jalan setelah selesai berjualan
- Dinas Kimpraswil Propinsi DIY
 - Membahas kemungkinan pengembangan parkir basement, antara lain di:
 - Di bawah Jalan Malioboro, atas untuk pedestrian dan KTB, bawah untuk parkir dan toko
 - Di bawah alun-alun utara, untuk bus wisata dan kendaraan pribadi
 - Dibahas juga kemungkinan untuk pengembangan angkutan umum alternatif seperti monorel dan trem

Pembahasan

- Gubernur DIY
 - Sudah ada banyak studi tentang Malioboro, yang harus dilakukan sekarang adalah action. Beberapa studi telah disampaikan kepada Departemen Kimpraswil akan tetapi sampai sekarang masih dibahas
 - Kegiatan ini merupakan network dari pemerintah kota dan propinsi dalam rangka penataan Malioboro dan mencapai sustainable development yang sesuai dengan Agenda 21 sesuai protokol Kyoto dan Johannesburg
 - Diperlukan kemauan politik dalam rangka menetapkan tujuan penataan Malioboro ke depan. Ada dua aspek penting yaitu:
 - Malioboro kedepan,
 - Apakah Malioboro akan ditutup bagi kendaraan pribadi? Bagaimana dengan pengaturan lalu lintas disekitarnya? Bagaimana dengan konsekuensi sosial, politik, ekonomi masyarakat?
 - Apakah Malioboro akan dibuka bagi kendaraan pribadi? Bagaimana dengan fasilitas bagi pejalan kaki?
 - Konsekuensi dari central busines district (CBD) dari Tugu sampai dengan Kantor Pos, apakah rela jika suatu saat kampung-kampung didalam Malioboro akan hilang?
 - Perlu kajian mendalam apakah betul program-program yang tadi disampaikan akan mampu mawadahi kebutuhan setidaknya untuk 5 tahun ke depan. Jika semakin tahun kebutuhan menjadi semakin besar, apakah aspek transportasi akan cukup mawadahi bagi pemenuhan kebutuhan.
 - Untuk pemenuhan kebutuhan parkir, apakah ide dengan parkir basement cukup realistis di area-area tertentu seperti di BI, alun-alun utara dan di kawasan-kawasan tertentu dalam kawasan Malioboro?
 - Keputusan politik harus diambil dalam rangka memutuskan strategi aksi pengembangan Malioboro, dalam hal identifikasi persoalan yang mungkin timbul akibat implementasi dan arah program selanjutnya. Diharapkan dalam waktu yang singkat (1 bulan) bisa dihasilkan rencana-rencana aksi yang langsung bisa dieksekusi. Perlu ada kepastian bagi masyarakat mengenai bentuk Malioboro ke depan sehingga tidak bingung dengan perubahan yang sedang dibuat pemerintah.
 - Pembiayaan bisa di-breakdown, mana wewenang kota – propinsi – pusat, apakah perlu sharing atau murni. Kemungkinan mendatangkan swasta sebagai investor juga menjadi alternatif yang sangat potensial.
- Walikota Yogyakarta
 - Visi dari kota adalah Malioboro sebagai kawasan pedestrian untuk berbelanja/bisnis dan berwisata
 - Setuju bahwa pengembangan di-ekstens dari kantor pos besar sampai dengan Tugu

- Kick-off program adalah penanganan Abu Bakar Ali di 2004 dan pedestrian area depan beteng di 2005
- Diharapkan program ini bergulir dan menjadi awal dari program-program action yang lain
- PKL merupakan roh dari kehidupan di Malioboro sehingga tidak mungkin dihilangkan, diharapkan ekonomi besar dan kecil tidak akan bermusuhan. Untuk permasalahan gerobak yang ditaruh di jalan, Pemkot telah mempersiapkan desain yang mudah dipindah dan dibawa pulang agar kawasan tampak bersih, dan akan diwajibkan kepada PKL.
- Keputusan politik dapat dijadikan payung dalam rangka pengembangan Malioboro
- Perlu grand design sebagai guidelines
- Ermanto (Wakil Ketua Komisi V DPR RI)
 - Kehadiran Komisi V DPR RI dalam pertemuan tersebut merupakan kelanjutan dari komitmen yang telah diberikan DPR RI dalam rangka pembangunan Yogyakarta
 - Beberapa pendekatan harus dikaji dulu yaitu pendekatan sosial budaya, ekonomi dan politik baru kemudian dilakukan pendekatan teknis
 - Malioboro tidak hanya merupakan milik Yogyakarta tetapi juga milik bangsa Indonesia dan dunia sehingga diperlukan juga komitmen dari pemerintah pusat terhadap pengembangannya
 - Malioboro harus dibuat grand-designnya, terutama mengacu kepada jangka waktu implementasinya, jangka pendek – menengah – panjang
 - Orientasi pengembangan Malioboro jika untuk bisnis, perlu dilihat keterkaitannya peran kawasan dari sisi historis dan budaya dan perlu dibuat sinkronisasinya
 - Untuk mendapatkan hasil yang optimal bisa dibuat tim kecil yang bekerja secara intensif dalam menentukan program-program pengembangan Malioboro
 - Perlu dipikirkan strategi pendanaannya, mengenai sumber dana dan bagaimana mencarinya. Dalam hal ini perlu disampaikan bahwa pusat tidak bisa lepas tangan terhadap pengembangan yang ada
 - Pesaing yang paling hebat adalah industri kendaraan bermotor yang sangat pesat perkembangannya
 - Alternatif monorel harus dipersiapkan sebagai antisipasi masa depan, bisa didesain diatas sungai untuk mengurangi aspek pembebasan lahan yang terkadang bernilai sangat tinggi
 - Dari sisi pariwisata, obyek wisata dalam bentuk kehidupan budaya yang khas seperti di Malioboro, Kraton dan sebagainya akan mampu mendatangkan kembali turis yang pernah datang dibandingkan obyek wisata berbentuk benda seperti candi. Yang perlu dipersiapkan adalah bagaimana memfasilitasi kegiatan wisata tersebut dengan suasana yang nyaman dan aman.

Kesimpulan

- Gubernur DIY, membentuk tim dengan ketentuan
 - Beranggotakan kepala dinas baik dari pemerintah kota dan propinsi, yang diharapkan tidak diwakilkan dalam setiap pertemuannya. Hal ini perlu dilakukan agar pemerintah berada dalam satu suara jika ditanya mengenai pengembangan Malioboro kedepan.
 - Sebagai koordinator ditunjuk Sekretaris Daerah Propinsi dan Sekretaris Daerah Kota
 - Dalam 1 – 2 minggu kedepan akan ada pertemuan untuk menindaklanjuti pertemuan hari ini, diharapkan telah menghasilkan indikasi awal rencana implementasi.
 - Anggota tim:
 - Sekretaris Daerah Propinsi (koordinator)

- Sekretaris Daerah Kota
- Ketua Bappeda Propinsi DIY
- Kepala Dinas Perhubungan Propinsi DIY
- Kepala Dinas Kimpraswil Propinsi DIY
- Bappedalda Propinsi DIY
- Kepala Dinas Perekonomian Propinsi DIY
- Kepala Dinas Kebudayaan Propinsi DIY
- Ketua Bappeda Kota Yogyakarta
- Kepala Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta
- Kepala Dinas Praskot Kota Yogyakarta
- Bappedalda Kota Yogyakarta
- Kepala Dinas Perekonomian Kota Yogyakarta
- Kepala Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta
- Universitas Gadjah Mada
- DPR Komisi V