

BAB I

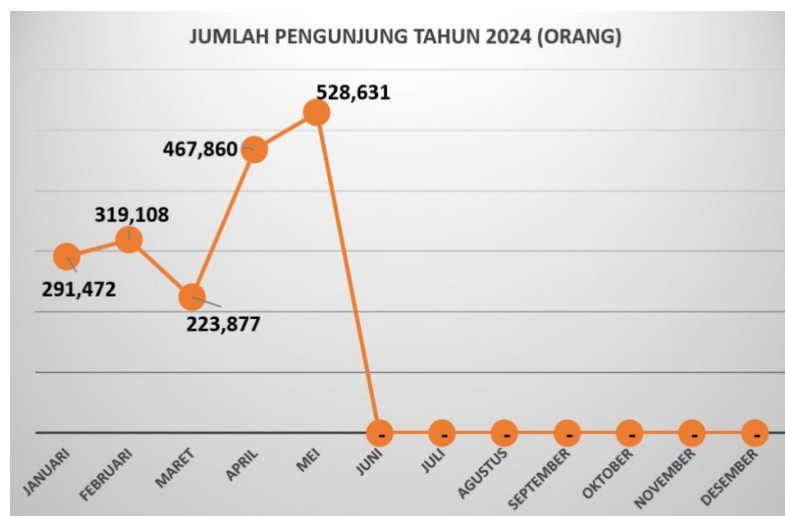
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kota Yogyakarta merupakan ibukota dari Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Kota Yogyakarta memiliki beragam wisata yang kental akan budaya sehingga menjadi ciri khas dari kota ini (Budiarti & Mahadi, 2015). Oleh karena itu, perkembangan pariwisata di Kota Yogyakarta tidak lepas dari kebudayaan yang kemudian menjadi daya tarik bagi wisatawan untuk berkunjung ke kota ini. Sehingga, menurut (Suwena dan Widayatmaja, 2017) dalam (Suminar & Sari, 2021), terdapat 3 modal atraksi yang menjadi daya tarik kedatangan para wisatawan yaitu daya tarik wisata alam (*natural resources*), daya tarik wisata budaya, dan daya Tarik wisata minat khusus (*special interest*).

Salah satu pariwisata yang menjadi andalan wisatawan untuk berkunjung ke kota Yogyakarta adalah wisata kota yang berpusat di sepanjang Jalan Malioboro. Pada zaman lampau, Malioboro merupakan salah satu Kawasan perdagangan yang kental akan budaya khas Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Seiring berjalannya waktu, Malioboro tidak hanya berkembang sebagai pusat perdagangan saja melainkan berkembang pesat sebagai Kawasan wisata. Sebagai *icon* pariwisata Kota Yogyakarta, Malioboro telah berdiri sejak Pemerintahan Nayogyakarta Hadiningrat. Salah satu *icon* unik Malioboro adalah Jalan Malioboro yang menjadi destinasi para wisatawan. Jalan Malioboro berasal dari Bahasa sansekerta yaitu “malyabhara” yang berarti “malya” (untaian bunga), “malyakarma” (merawat untaian bunga),

“malyabharin” (menyandang untaian bunga) yang diambil dari kisah Jawa kuno. Jalan Malioboro merupakan sebuah jalan raya seremonial yang membelah jantung kota berfungsi sebagai penghubung sakral nan filosofis antara Keraton dan Gunung Keraton (Peter Carey, 1984) dalam (Edi Saputro et al., 2022).



Gambar 1.1 Data Pengunjung Malioboro Tahun 2024 Sampai Bulan Mei

Sumber : [DATA PENGUNJUNG - Teras Malioboro \(jogjaprov.go.id\)](https://jogjaprov.go.id)

Jalan Malioboro menjadi *landmark* dari Kota Yogyakarta yang tidak pernah sepi oleh kunjungan para wisatawan. Berdasarkan gambar 1.1 menunjukkan jumlah pengunjung yang berkunjung di Jalan Malioboro pada tahun 2024 sampai bulan Mei mencapai 1.830.948 orang. Jumlah tersebut meningkat setiap bulannya yang terjadi pada bulan Februari, April dan Mei. Selain itu, terjadi penurunan pada pengunjung Malioboro di bulan Maret yang berjumlah 223.877 orang.

Berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 186 Tahun 2011 dikatakan bahwa Malioboro masuk kedalam salah satu Kawasan Cagar Budaya yang ada di Daerah Istimewa Yogyakarta (Balai Pelestarian Cagar Budaya Provinsi D.I. Yogyakarta, 2017). Perda Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta No. 11 Tahun 2005 Bab I Pasal 1 ayat 6 menyebutkan Kawasan Cagar Budaya adalah kawasan yang melingkupi aglomerasi wilayah yang memiliki benda atau bangunan cagar budaya dan mempunyai karakteristik serta kesamaan latar belakang budaya dalam batas geografis yang ditentukan dengan deliniasi fisik dan non fisik.

Dengan berbagai keindahan dan *icon* di Kawasan Malioboro, disisi lain banyak masalah yang muncul seperti mulai dari kemacetan lalu lintas, kesulitan lahan parkir dan penataan para pedagang kaki lima (Susetyarini & Masjhoer, 2018). Tingginya wisatawan yang berkunjung di Kawasan Malioboro terutama pada saat akhir pekan dan musim liburan memunculkan terjadinya kepadatan lalu lintas sehingga menyebabkan kemacetan didaerah sekitar Jalan Malioboro (Fatimah et al., 2022). Biasanya saat terjadi kelonjakan jumlah wisatawan yang berkunjung menyebabkan kesulitan mendapatkan lahan parkir. Hal itu karena kebanyakan wisatawan yang datang menggunakan kendaraan pribadi sehingga meningkatnya jumlah wisatawan tersebut tidak diimbangi dengan ketersediaan lahan parkir yang memadai (Mahadi et al., 2016). Oleh sebab itu, dari permasalahan-permasalahan yang terjadi di Kawasan Malioboro menjadi tanggung jawab utama Pemerintah Kota Yogyakarta dalam mencari solusi agar permasalahan tersebut bisa diatasi.

Pemerintah Kota Yogyakarta sebagai actor utama dalam pengelolaan wisata Malioboro telah mengeluarkan Peraturan Daerah Kota Yogyakarta No. 2 Tahun 2021 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Yogyakarta. Pada pasal 33 ayat 2 mengatur mengenai Jalan Malioboro yang diarahkan untuk area khusus pejalan kaki atau Kawasan pedestrian. Dalam upaya pembangunan di Kawasan Malioboro terdapat beberapa pihak yang terlibat karena adanya kepentingan yang dimiliki sehingga membutuhkan kolaborasi antar Pemerintah yaitu Pemerintah Daerah dan Pemerintah Kota Yogyakarta dalam upaya pedestrian di Kawasan Malioboro (Pitamaha & Rahayu, 2019). Dengan adanya kolaborasi akan menciptakan keberlangsungan proses pembangunan di Kawasan Malioboro sehingga tercapainya tujuan.

Istilah pedestrian merupakan istilah yang berasal dari Bahasa latin yaitu kata *pedestres* atau *pedestris* yang berarti orang yang berjalan kaki. Penelitian (Rubenstein, 1992) dalam (Ashadi et al., 2012) mengatakan pedestrian diartikan sebagai pergerakan sirkulasi atau perpindahan individu dari satu tempat ke titik asal (*origin*) menuju tempat tujuan dengan berjalan kaki. Pedestrian menjadi salah satu solusi dari banyak permasalahan yang muncul di Kawasan Malioboro. Pedestrian yang baik akan meningkatkan penggunaan jalur pejalan kaki, meningkatkan kualitas lingkungan dan meningkatkan kualitas udara menjadi lebih baik (Edi Saputro et al., 2022).

Dalam pedestrian di Kawasan Malioboro, Pemerintah harus memperhatikan hak-hak para pejalan kaki khususnya para penyandang disabilitas. Menurut Deklarasi Universal tentang Hak asasi pejalan kaki, fungsi pedestrian

memberikan hak para pejalan kaki sebuah perlindungan dan kenyamanan di dalam sebuah kota (Mauliani, 2010). Sama halnya menurut Fruin (1979:190) dalam (Sari, 2014) menyebutkan bahwa pengembangan jalur pejalan kaki merupakan pembaharuan fisik perkotaan yang dapat meningkatkan kenyamanan, kemudahan, keselamatan dan kesenangan.

Selanjutnya, dalam Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 4 Tahun 2019 pasal 63 ayat 1 ditegaskan bahwa bangunan Gedung dan lingkungan yang mudah di akses oleh Penyandang Disabilitas wajib dilengkapi dengan fasilitas dan aksesibilitas dengan mempertimbangkan kebutuhan, fungsi, luas dan ketinggian bangunan Gedung sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Adapun bangunan Gedung dan lingkungan yang di maksud meliputi jalur pedestrian, jalur pemandu, area parkir, taman, rambu dan marka. Oleh karena itu, penyandang disabilitas mendapatkan Hak Asasi Manusia yang sama dengan orang normal pada umumnya sehingga tidak menjadi hambatan bagi penyandang disabilitas untuk mendapatkan hak yang sama yaitu hak dihormati, di junjung tinggi, dan perlindungan di ruang publik.

Pemenuhan Hak-hak Penyandang Disabilitas di Kawasan Malioboro menunjukkan bahwa fasilitas khusus bagi penyandang disabilitas belum sepenuhnya dapat dinikmati oleh penyandang disabilitas(Wulandari & Widiastuti, 2020). Salah satunya, penyandang disabilitas tidak dapat mengakses jalan pemandu atau *guiding block* dikarenakan beberapa *guiding block* tersebut hilang. Implementasi jalur *guiding block* di jalur pedestrian Malioboro belum berfungsi secara maksimal bahkan terjadi alih fungsi penggunaan (Rahesanita,

2022). *Guiding block* tersebut terbuat dari aluminium sehingga memiliki daya jual yang tinggi. Selain itu *guiding block* di trotoar Malioboro dimanfaatkan oleh pedagang untuk berjualan dan digunakan sebagai lahan parkir, sehingga *guiding block* tersebut tidak bisa dimanfaatkan oleh penyandang disabilitas tuna netra dengan baik. Kemudian terkait dengan sarana dan prasarana umum misalnya halte bus Trans Jogja yang selasnya terlalu curam dan pintu halte yang kurang lebar sehingga menyulitkan dan membahayakan keselamatan bagi pengguna kursi roda

Berdasarkan survey dan hasil penelitian oleh Organisasi Penyandang difabel di Kota Yogyakarta menyebutkan bahwa fasilitas *guiding block* yang ada di Kawasan Malioboro belum cukup *aksesible* untuk para penyandang disabilitas (Pasaribu & Suryasih, 2020). Harry Cahya selaku Koordinator Forum Pemantau Independen (Forpi) Pemerintah Kota Yogyakarta FX menyebutkan bahwa keberadaan jalur *guiding block* di Kawasan Malioboro belum berfungsi maksimal disebabkan terhalang oleh lapak dan kursi para pedagang (Liliana Jauri, 2018). Selain itu juga, wisatawan yang berkunjung di Malioboro masih memiliki mininm kesadaran tentang fungsi jalur *guiding block*. Terbukti keberadaan jalur *guiding block* yang ditujukan untuk penyandang disabilitas masih banyak disalahgunakan oleh wisatawan untuk kepentingan pribadi seperti dengan sengaja berdiri di jalur *guiding block* dan menghalangi para disabilitas yang sedang berjalan (Ujang Hasanudin, 2021).

Padahal di dalam Perda Kota Yogyakarta No 4 Tahun 2019 pasal 99 menjelaskan bahwa “Masyarakat mempunyai kesempatan yang seluas-luasnya

untuk berpartisipasi dalam upaya perlindungan dan pemenuhan hak-hak penyandang disabilitas”. Partisipasi tersebut bisa berupa menyalurkan kemampuan yang ada di masyarakat bertujuan untuk membentuk kemandirian dan kesejahteraan bagi para penyandang disabilitas.

Setelah mengetahui berbagai permasalahan yang terjadi di Kawasan Malioboro, pada penelitian ini akan mengetahui strategi Pemerintah Kota Yogyakarta dalam mengembangkan wisata Malioboro menuju Kawasan pedestrian yang ramah penyandang disabilitas. Jika mengacu pada Perda Kota Yogyakarta No 4 Tahun 2019, Pemerintah Kota Yogyakarta sudah sepatutnya menciptakan ruang publik yang ramah penyandang disabilitas. Mengingat bahwa setiap manusia mempunyai persamaan hak khususnya Ketika berada di dalam ruang publik. Oleh karena itu sebagai manusia sepatutnya memanusiakan manusia, artinya kekurangan jangan dijadikan tolak ukur untuk menghargai dan menghormati seseorang.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis menetapkan rumusan masalah pada penelitian ini adalah

1. Bagaimana strategi Pemerintah Kota Yogyakarta dalam mengembangkan wisata Malioboro menuju Kawasan pedestrian ramah penyandang disabilitas?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penelitian ini memiliki tujuan yaitu

1. Untuk mengetahui strategi Pemerintah Kota Yogyakarta dalam mengembangkan wisata Malioboro menuju Kawasan pedestrian yang ramah penyandang disabilitas

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini memiliki dua manfaat, yaitu manfaat teoritis dan manfaat praktis. Adapun manfaatnya yaitu sebagai berikut :

a. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, manfaat penelitian ini dapat menambah wawasan dan pengetahuan mengenai strategi penataan pedestrian Wisata Malioboro menjadi Kawasan ramah penyandang disabilitas dan memberikan sumbangan pemikiran bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan penelitian ini.

b. Manfaat Praktis

Manfaat praktis dari penelitian ini dapat menjadi sumbangan pemikiran atau rekomendasi kepada Pemerintah terkait strategi penataan pedestrian yang ramah penyandang disabilitas.

E. Studi terdahulu

Terdapat beberapa penelitian sebelumnya yang ditemukan oleh penulis yang relevan dengan penelitian ini yaitu penelitian yang dilakukan oleh (Agustina et al., 2023) menunjukkan bahwa pedestrian Sudirman Kota Palembang dinilai belum inklusif. Ditinjau dari aspek aksesibilitas, kenyamanan dan keamanan pada pedestrian Kota Palembang masih perlu untuk diperbaiki.

Selanjutnya, penelitian oleh (Uak, 2020) menunjukkan bahwa Pedestrian di Malioboro telah memenuhi kriteria ramah pejalan kaki sesuai konsep walkability. Indikator yang kriteria konsep walkability ramah pejalan kaki pada pedestrian Malioboro ditunjukkan dengan adanya aksesibilitas, estetika, keselamatan dan keamanan serta kenyamanan para pejalan kaki. Berbeda dengan penelitian (Budiarti & Mahadi, 2015) menemukan faktor yang menjadi penghambat pada pedestrian di kawasan Malioboro. Adapun faktor penghambatnya adalah sebagai berikut: a.) Masih belum menemukan keputusan akhir dari Pemerintah kota terhadap penataan Kawasan Malioboro; b.) Kurangnya sosialisasi dari Pemerintah Kota mengenai rancangan pedestrian di Kawasan Malioboro; c.) Jalur pedestrian pengunjung dijadikan tempat parkir kendaraan bermotor dan lalu lintas transportasi yang semakin meningkat di Jalan Malioboro; d.) Fasilitas pendukung di Kawasan pedestrian masih minim.

Pada penelitian (Vianto, 2018) menyebutkan bahwa Pemerintah Kota Surabaya mengupayakan pedestrian ramah penyandang disabilitas di Kota Surabaya sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 30/PRT/2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan dan Lingkungan yang meliputi empat kriteria asas Fasilitas dan Aksesibilitas yaitu Asas Kemudahan, Kegunaan, Keselamatan dan Kemandirian. Kemudian, pada penelitian (Dwi Oktavallyan Saputri, 2023) menyebutkan bahwa terdapat elemen atau fasilitas yang menunjukkan ramah untuk disabilitas pada pedestrian taman Lapangan Merdeka Kota Bengkulu seperti *street furniture* sebagai area istirahat atau tempat duduk, lampu pencahayaan sebanyak 19 titik,

drainase, ramp, tangga, dan rambu/marka. Berbeda dengan penelitian oleh (Luh & Pebriyanti, 2020) menjelaskan upaya Kota Denpasar menuju ramah disabilitas, dimana strategi yang dilakukan oleh Pemerintah kota Denpasar adalah pemanfaatan teknologi Informasi dari konsep smart city Kota Denpasar seperti sosialisasi program pemberdayaan disabilitas.

Penelitian oleh (Ima et al., 2022) mengidentifikasi mengenai penerapan *guiding block* pada pedestrian di Jalan Kemang Raya yang dimana telah memenuhi standar dan peraturan penerapan *guiding block* dengan menggunakan *block indicates go* dan *block indicates stop* yang ramah penyandang disabilitas khususnya disabilitas tuna netra pada pemberhentian bis (halte). Kemudian penelitian oleh (Mihardja & Yusuf, 2020) menunjukkan faktor penghambat pada jalur pedestrian yang ada di Pasar Senen karena belum bisa memenuhi kebutuhan para pejalan kaki. Adapun faktor penghambatnya yaitu adanya PKL yang berjualan di sepanjang daerah pedestrian, minim penyediaan tempat sampah, minimnya pencahayaan pada jalur pedestrian seperti lampu penerangan. Pada penelitian oleh (Sembor et al., 2016) menyimpulkan bahwa aspek keselamatan pada jalur pedestrian di koridor Jalan Sam Ratulangi Kota Manado belum sepenuhnya menjamin keselamatan para pejalan kaki terutama tunanetra. Selain itu, pada aspek kemudahan, penyediaan jalur trotoar belum memenuhi persyaratan teknis yang menjadi hambatan bagi para tunanetra.

Penelitian (Diana & Qomarun, 2023) membahas mengenai ketercapaian pembangunan jalur pedestrian dan kelengkapan *street furniture* di Jalan Pahlawan yang telah sesuai dengan tujuan pembagunan dengan Kementrian

Pekerjaan Umum No. 03/PRT/M/2014 tentang kriteria penyediaan *street furniture*. Selain itu juga, pada pembangunana jalur pedestrian dan kelengkapan *street furniture* di Jalan Pahlawan telah meperhatikan aspek aksesibilitas, keselamatan dan kenyamanan para pengguna jalan. Berbeda halnya dengan penelitian (Pratowo, 2018) menyebutkan bahwa penataan Alun-alun Kota Malang dengan konsep pedestrian-*friendly* belum mencapai aspek kenyamanan bagi para pejalan kaki. Hal tersebut dikarenakan tidak memiliki fasilitas penyebrangan dan jalur pedestrian tidak terhubung dengan bangunan lain bahkan hanya terputus di tengah. Penelitian oleh (Rizkiya et al., 2023) menyebutkan bahwa pemenuhan aksesibilitas para penyandang disabilitas pada Kawasan wisata Jam Gadang dan sekitarnya kurang sesuai. Terdapat hambatan fisik yang menyebabkan sulitnya para penyandang disabilitas mengakses fasilitas-fasilitas pada Kawasan wisata Jam Gadang.

Selanjutnya, penelitian (Avianto & Fauziah, 2020) menyebutkan bahwa pada trotoar Jalan Margonda Kota Depok masih memiliki kendala sehingga belum bisa dikatakan efektif terkait aksesibilitas para penyandang disabilitas. Faktor kendala yang ada di trotoar Jalan Margonda Kota Depok yaitu masih banyak para pedangang kaki lima (PKL), parkir kendaraan bermotor yang kurang memadai, permasalahan sampah dan kurangnya perhatian dari Pemerintah mengenai perbaikan di sekitaran trotoar. Sama halnya dengan penelitian (Tanuwidjaja et al., 2017) menyebutkan bahwa desain trotoar di Jalan Frontage Ahmad Yani Surabaya belum efektif untuk para penyandang disabilitas. Diketahui bahwa banyaknya fasilitas trotoar belum memiliki aksesibilitas dan

desain trotoar oleh kontraktor dinilai tidak memenuhi standar aksesibilitas. Berbeda dengan penelitian (Aulia, 2021) mengkaji mengenai evaluasi aksesibilitas para penyandang disabilitas di Taman Balakembang Kota Surakarta. Hasil temuan penelitian ini berupa fasilitas dan aksesibilitas Taman Balakembang belum memenuhi standar Permen PUPR Nomor 14 Tahun 2017 dan juga prinsip Universal Design sehingga belum ramah bagi para penyandang disabilitas.

Dapat diketahui bahwa pada beberapa penelitian dahulu ditemukan bahwa Kawasan ruang publik di Indonesia belum ramah penyandang disabilitas. Beberapa kebijakan telah dikeluarkan oleh Pemerintah untuk menciptakan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Akan tetapi, untuk implementasi kebijakan tersebut belum optimal dilakukan karena terdapat faktor-faktor yang menjadi penghambat. Perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian ini adalah pada studi kasus yang diambil dan fokus penelitian. Pada penelitian sebelumnya, studi kasus terjadi di beberapa kota di Indonesia. Sedangkan, studi kasus yang diambil pada penelitian ini adalah Kawasan pedestrian Malioboro. Selain itu, penelitian ini akan berfokus pada strategi Pemerintah Kota Yogyakarta dalam mengembangkan wisata Malioboro menuju Kawasan pedestrian yang ramah penyandang disabilitas.

F. Kerangka Teori

1. Analisis SWOT

Fredi Rangkuti (2004:180) dalam (Nisak, 2013) menjelaskan bahwa Analisis SWOT adalah identifikasi faktor secara sistematis untuk merumuskan sebuah strategi perusahaan. Analisis ini berdasarkan pada pikiran logik yang memaksimalkan kekuatan (*strength*) dan peluang (*opportunity*), namun juga secara bersamaan meminimalkan kelemahan (*weakness*) dan ancaman (*threats*).

Analisis SWOT membandingkan antara faktor eksternal peluang (*opportunity*) dan ancaman (*threats*) dengan faktor internal kekuatan (*strenght*) dan kelemahan (*weakness*). Pada penelitian David (2013) dalam (Harisudin, 2019) menjelaskan analisis faktor internal didapatkan dari **kekuatan** yang telah dimaksimalkan oleh sebuah perusahaan dan **kelemahan** yang telah diatasi. Sedangkan analisis faktor eksternal akan diperoleh dari sebuah **peluang** guna untuk mendapatkan keuntungan di sebuah perusahaan dan **ancaman** yang harus dihindari. Setelah mengetahui faktor internal dan eksternal selanjutnya akan menyusun matriks SWOT. Matriks SWOT akan menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi perusahaan dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimilikinya. Dengan begitu akan dapat ditentukan berbagai kemungkinan alternatif strategi yang dapat dijalankan. (Freddy Rangkuti, 2005) dalam (Budiarti & Mahadi, 2015).

Aspek yang menjadi faktor-faktor dalam pedestrian Kawasan Malioboro menuju Kawasan ramah penyandang disabilitas adalah sebagai berikut :

a. Analisis Aspek Internal

Analisis aspek internal adalah aspek aspek yang berasal dari dalam Kawasan Malioboro yang menjadi kekuatan dan kelemahan.

b. Analisis Aspek Eksternal

Analisis aspek eksternal adalah aspek-aspek yang berasal dari luar Kawasan Malioboro yang menjadi peluang dan ancaman.

Setelah mengetahui aspek internal dan eksternal, selanjutnya melakukan penyusunan kedalam matriks SWOT. Fungsi dari matriks SWOT adalah menggambarkan peluang dan ancaman eksternal yang terjadi di Kawasan Malioboro dengan disesuaikan oleh kekuatan dan kelemahan yang ada di Kawasan Malioboro

Tabel 1. 1 Matriks Analisis SWOT

	STRENGTHS (S) Faktor kekuatan internal	WEAKNESS (W) Faktor kelemahan internal
OPPORTUNITIES (O) Faktor peluang eksternal	Strategi SO Menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang	Strategi WO Meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang
TREATHS (T) Faktor ancaman eksternal	Strategi ST Menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman	Strategi WT Meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman

Sumber : Analisis SWOT (Nisak, 2013)

2. Pedestrian

Istilah pedestrian merupakan istilah yang berasal dari Bahasa lain yaitu kata *pedestres* atau *pedestris* yang berarti orang yang berjalan kaki. Penelitian (Rubenstein, 1992) dalam (Ashadi et al., 2012) mengatakan pedestrian diartikan sebagai pergerakan sirkulasi atau perpindahan individu dari satu tempat ke titik asal (*origin*) menuju tempat tujuan dengan berjalan kaki. Jalur pedestrian merupakan tempat yang digunakan untuk melakukan kegiatan sosial berupa jalan khusus bagi individu berjalan kaki seperti trotoar, *sidewalk*, *pathway*, *plaza* dan *mall* (Mauliani et al., 2018).

Fungsi jalur pedestrian adalah untuk dapat menumbuhkan aktivitas yang sehat sehingga mengurangi kerawanan kriminalitas, menguntungkan sebagai sarana promosi dan dapat menarik bagi kegiatan sosial serta pengembangan jiwa dan spiritual. Jalan dipergunakan juga dalam kata kerja berjalan, selain itu diartikan sebagai *road*, yaitu suatu

media diatas bumi yang memudahkan manusia dalam tujuan berjalan. Jalan dapat diklarifikasikan dengan membedakan jalur-jalur jalan menjadi jalur cepat dan jalur lambat (Ashadi et al., 2012).

Jalur pedestrian juga harus mengedepankan Hak-Hak Asasi Manusia. Artinya, setiap jalur pedestrian dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi setiap pejalan kaki yang melewati jalur tersebut. Oleh karena itu pada penelitian Rubenstein (1992) dalam (Kaliangga et al., 2014) menyebutkan dua elemen pada jalur pedestrian yaitu sebagai berikut :

- a. Elemen jalur pedestrian sendiri (material dari jalur pedestrian).
Elemen ini umumnya digunakan pada jalur pedestrian paving (beton), bata dan batu.
- b. Elemen pendukung pada jalur pedestrian yaitu sebagai berikut:
 - 1) Lampu, sebagai alat penerangan pada malam hari.
 - 2) *Sign*, yaitu rambu-rambu sebagai identitas, informasi ataupun bentuk larangan.
 - 3) *Sculpture*, sebagai pemercantik jalur pedestrian yang dapat menarik perhatian mata (voel point) dan biasa berupa patung, air mancur.
 - 4) *Bollards*, yaitu pembatas jalur pedestrian dengan jalur kendaraan.

- 5) Bangku, sebagai sarana individu untuk istirahat saat letih berjalan dan sekaligus dapat menikmati suasana lingkungan sekitar bagi individu yang sedang duduk.
- 6) Tanaman peneduh sebagai pelindung dan penyejuk jalur pedestrian.
- 7) Telepon, sebagai sarana komunikasi bagi pejalan kaki yang hendak berkomunikasi dan didesain semenarik mungkin agar pejalan kaki tertarik menggunakan sarana telepon di jalur pedestrian.
- 8) Kios/shelter dan kanopi dapat menghidupkan suasana pada jalur pedestrian. Kios dapat digunakan untuk aktivitas jual-beli oleh pejalan kaki. Tujuan shelter dibangun untuk melindungi pejalan kaki dari cuaca, angin dan sinar matahari yang diletakkan setiap radius 300 meter. Kanopi sebagai pemercantik wajah bangun dan sekaligus melindungi dari cuaca.
- 9) Jam, tempat sampah.

3. Ruang Publik

(Hakim,1987) menjelaskan ruang publik secara umum adalah akses ruang bagi seluruh masyarakat yang menampung kegiatan masyarakat itu sendiri baik secara perorangan maupun kelompok (Muta'ali & Purnamasari S, 2012). (Hakim,1987) juga menyebutkan ruang publik

dibagi menjadi dua berdasarkan sifatnya yaitu ruang publik terbuka dan ruang publik tertutup (Muta'ali & Purnamasari S, 2012) .

Menurut penelitian (Carr, 1992) dalam (Malik, 2018) dikatakan bahwa ruang publik merupakan Kawasan umum tempat masyarakat untuk melaksanakan kegiatan publik yang bersifat fungsional atau sampingan yang saling terikat dengan komunitas, baik itu untuk kegiatan aktivitas sehari-hari bahkan secara berkala. Sehingga, (E, Budiharjo & Djoko S.:1999) berpendapat bahwa eksistensi ruang publik di dalam ruang lingkup masyarakat menjadi penting sebagai salah satu solusi dalam mengatasi munculnya konflik sosial yang memicu terjadinya *disharmoni* dan *disintegrasi* sosial melalui ruang terbuka Bersama (*open public space*) seperti lapangan olahraga , poliklinik, tempat ibadah, lembaga Pendidikan, pasar/mall/plaza, dan taman (Malik, 2018).

Ruang publik memiliki peranan yang terdiri dari aspek-aspek (Carmona, et al (2008:9) dalam (Malik, 2018) seperti :

- a. Ekonomi, yaitu memberi pengaruh positif pada *property* dan mendorong performa regional.
- b. Kesehatan yaitu mendorong masyarakat untuk aktif dalam gerak fisik dan menyediakan ruang informal dan formal bagi kegiatan olahraga.
- c. Sosial yaitu untuk menyediakan ruang interaksi dan pembelajaran sosial bagi setiap kategori usia, mengurangi

dampak dari kejahatan dan sikap anti sosial, mengurangi dominasi kendaraan bermotor sehingga berkurangnya angka kecelakaan dan meningkatkan kehidupan berkomunitas

- d. Lingkungan yaitu menciptakan transportasi berkelanjutan, meningkatkan kualitas udara, menciptakan kesempatan untuk berkembangnya keanekaragaman hayati

4. Penyandang Disabilitas

Penyandang disabilitas adalah sebutan yang merujuk kepada seseorang yang mempunyai kelainan fisiki atau non-fisik (Sholeh, 2016). Penyandang disabilitas terbagi kedalam tiga jenis yaitu *pertama*, kelainan fisik seperti tunanetra, tunadaksa dan tunarunggu wicara. *Kedua*, kelainan non-fisik seperti tunagrahita, autisme dan hiperaktif. *Ketiga*, kelainan ganda yang memiliki lebih dari 1 jenis kelainan.

Merujuk pada Undang Undang Nomor 8 Tahun 2016 Pasal 1 ayat (1), Penyandang disabilitas adalah seseorang dengan kondisi fisik, intelektual, mental dan sensorik yang memiliki keterbatasan sehingga kesulitan dalam melakukan interaksi dengan lingkungan di sekitarnya. Penyandang disabilitas mendapatkan Hak Asasi Manusia yang sama dengan orang normal pada umumnya sehingga tidak menjadi hambatan bagi penyandang disabilitas untuk mendapatkan hak yang sama yaitu hak dihormati, di junjung tinggi, dan perlindungan di ruang publik.

Menurut Perda Kota Yogyakarta Nomor 4 Tahun 2019 pasal 5 ayat 1 menyebutkan penyandang disabilitas terbagi menjadi empat jenis yaitu sebagai berikut :

1. Penyandang disabilitas fisik, merupakan gangguan pada fungsi gerak seperti amputasi, lumpuh layu atau kaku, paraplegia, *cerebral palsy*, stroke, kusta dan orang kecil
2. Penyandang disabilitas intelektual, merupakan gangguan pada fungsi pikir atau memiliki tingkat kecerdasan di bawah rata-rata seperti lambat belajar, disabilitas grahita dan *down syndrome*.
3. Penyandang disabilitas mental, merupakan gangguan pada emosi dan tingkah laku yang terbagi menjadi dua jenis yaitu psikososial dan disabilitas perkembangan yang berpengaruh pada kemampuan interaksi sosial
4. Penyandang disabilitas sensorik, merupakan gangguan pada fungsi panca inderanya seperti disabilitas netra, disabilitas rungu, dan disabilitas wicara

G. Definisi Konseptual

1. Analisis SWOT

Dari penjabaran para ahli mengenai analisis SWOT pada kerangka teori, dapat ditarik kesimpulan bahwa Analisis SWOT merupakan suatu upaya mengenali kekuatan, kelemahan, peluang

dan ancaman yang kemudian disusun kedalam sebuah matriks sehingga menemukan sebuah strategi dari sebuah permasalahan.

2. Pedestrian

Pedestrian diartikan sebagai jalur khusus untuk berjalan kaki dalam menjangkau tempat tujuan. Adanya jalur pedestrian menimbulkan dampak positif, selain memudahkan seseorang dalam menjangkau tempat tujuan, jalur pedestrian dapat mengurangi angka kriminalitas di sebuah kota.

3. Ruang Publik

Dari penjabaran kerangka teori dapat disimpulkan bahwa ruang publik merupakan tempat yang dapat digunakan masyarakat untuk kegiatan tertentu dari setiap elemen masyarakat baik secara individu maupun kelompok.

4. Penyandang Disabilitas

Penyandang disabilitas diartikan sebagai seseorang yang memiliki keterbatasan fisik. Selain itu, seringkali para penyandang disabilitas mengalami diskriminasi saat berinteraksi sosial kepada masyarakat.

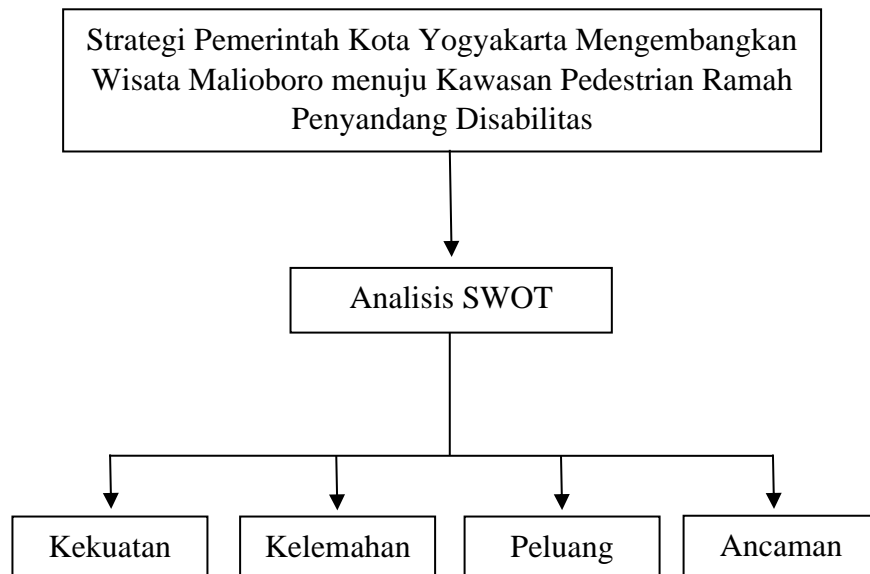
H. Definisi Operasional

Definisi Operasional dalam penelitian ini menggunakan analisis SWOT pada Kawasan Malioboro, maka indikatornya adalah sebagai berikut:

Tabel 1.2 Definisi Operasional

Variabel	Indikator	Parameter
Strategi Pemerintah Kota Yogyakarta Mengembangkan Wisata Malioboro menuju Kawasan pedestrian ramah penyandang disabilitas	Kekuatan	a. Lokasi Kawasan Malioboro yang strategis.
		b. Memiliki beragam wisata
	Kelemahan	a. Kondisi Parkiran.
		b. Ketersediaan Fasilitas Sosial
	Peluang	a. Kawasan Malioboro Sebagai Pedestrian Murni
		b. Sumber Pendapatan Ekonomi
	Ancaman	a. Aktor yang terlibat di dalam pedestrian Malioboro

I. Kerangka Berfikir



J. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Pada penelitian ini, jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif deskriptif. Menurut pendapat Walidin, Saifullah & Tabrani, 2015:77 dalam (Fadli, 2021) menyebutkan penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang menggambarkan fenomena-fenomena manusia di kehidupan sosial secara menyeluruh. Sejalan dengan Denzin & Lincoln (1994) dalam (Nina Adlini et al., 2022) menyebutkan penelitian kualitatif merupakan penelitian dengan pendekatan latar alamiah yang menafsirkan sebuah fenomena yang terjadi dengan melibatkan berbagai metode. Sehingga, pendekatan kualitatif yaitu dengan menggambarkan, mengungkapkan, menceritakan dan meringkas berbagai kondisi dan situasi yang ada. Oleh karena itu,

menurut Sukmadinata (2011) dalam (Nurchayati, 2018), penelitian kualitatif deskriptif bermaksud mendeskripsikan dan menggambarkan setiap fenomena-fenomena yang terjadi, baik itu secara alamiah maupun rekayasa dengan memperhatikan setiap karakteristik, kualitas atau setiap kegiatan yang saling terikat.

2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kawasan Malioboro dan beberapa instansi-instansi yang terkait di Kota Yogyakarta.

3. Jenis Data Penelitian dan Sumber Data

Data yang diperoleh dari penelitian ini dihubungkan sedemikian rupa sehingga dibuat menjadi penulisan yang lebih sistematis untuk menjawab permasalahan yang telah dirumuskan. Adapun unit Analisa data pada penelitian ini adalah strategi Pemerintah Kota Yogyakarta mengembangkan Wisata Malioboro menuju Kawasan pedestrian ramah penyandang disabilitas dengan menggunakan metode Analisis SWOT.

Data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi 2 jenis data yaitu sebagai berikut :

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari lapangan berdasarkan dari narasumber. Pengumpulan data dilapangan yang dilakukan oleh peneliti dengan cara wawancara.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui studi Pustaka. Pengumpulan data dalam studi Pustaka ini dilakukan dengan cara mempelajari dan mengumpulkan data yang berhubungan dengan objek penelitian. Data-data yang diperoleh dari peraturan-peraturan pemerintah, buku-buku kepustakaan, jurnal ilmiah dan browsing internet

c. Teknik Pengumpulan Data

a) Wawancara

Wawancara yaitu teknik pengumpulan data dengan menggunakan metode tanya jawab yang ditujukan kepada narasumber penelitian untuk mendapatkan informasi yang jelas sehingga dapat menghasilkan data yang diperlukan dalam penelitian. Tujuan wawancara ini untuk mendapatkan data primer di dalam penelitian. Wawancara akan menciptakan sebuah interaksi atau proses komunikasi dengan melakukan tanya jawab antara peneliti dengan narasumber penelitian. Pemilihan narasumber berdasarkan pihak yang berkaitan langsung dengan kebutuhan data dalam penelitian. Adapun narasumber dalam penelitian ini yaitu:

- 1) Bapak Ekwanto selaku Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Cagar Budaya Kota Yogyakarta

- 2) Bapak Bintang Prasajo selaku Kepala Sub Bidang Lingkungan Hidup dan Tata Ruang Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Yogyakarta
- 3) Bapak Nanang selaku Kepala Bidang Cipta Karya Dinas Pekerjaan Umum, Perumahan dan Energi Sumber Daya Mineral (DPUP ESDM) Daerah Istimewa Yogyakarta
- 4) Bapak Habibi selaku penyandang disabilitas yang berkunjung di Kawasan Pedestrian Malioboro

b) Observasi

Observasi yaitu teknik pengumpulan data dengan melihat secara langsung peristiwa yang benar- benar terjadi dilapangan atau kejadian untuk mendapatkan data. Observasi pada penelitian yang dilakukan penulis berlangsung pada bulan Februari sampai dengan Mei 2024. Dalam observasi ini peneliti akan mengamati langsung objek penelitian yaitu Kawasan Pedestrian Malioboro. Peneliti meninjau tentang penetaan pedestrian Malioboro, mengenai bagaimana penyediaan fasilitas untuk disabilitas di pedestrian Malioboro dan untuk memperoleh data yang dibutuhkan dalam penelitian.

Tabel 1.3 Hasil Observasi

Observasi	Hasil Pengamatan
Observasi disepanjang Jalan Malioboro	Telah memiliki elemen jalur pedestrian, menyediakan fasilitas khusus untuk penyandang disabilitas
Observasi terhadap fasilitas khusus penyandang disabilitas	Masih terdapat permasalahan pada fasilitas penyandang disabilitas seperti hilangnya guiding block akibat pencurian, kesadaran pengunjung yang masih rendah

c) Dokumentasi

Dokumentasi yaitu teknik pengumpulan data yang dikumpulkan dengan menggali data sekunder yang berasal peraturan-peraturan pemerintah, buku kepustakaan, skripsi terdahulu, jurnal ilmiah dan browsing internet. Dokumentasi biasanya berbentuk tulisan atau gambar yang dihasilkan oleh seseorang dari observasi.



**Gambar 1.2 Wawancara dengan Kepala UPT Cagar
Budaya Kota Yogyakarta**

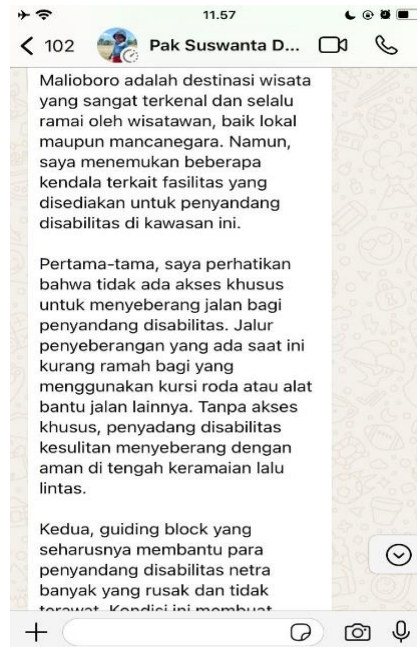


**Gambar 1 3 Wawancara dengan Bappeda Kota
Yogyakarta**



Gambar 1 4 Wawancara dengan Dinas DPUP ESDM

Daerah Istimewa Yogyakarta



Gambar 1.5 Wawancara dengan Mas Habibi

Pengunjung Disabilitas Malioboro

K. Teknik Analisis Data

Tahapan utama dalam setiap penelitian adalah teknik analisis data yang merupakan proses untuk mendapatkan jawaban dari setiap pertanyaan penelitian melalui sasaran penelitian. Menurut Miles dan Huberman, 1992 dalam (Rijali, 2018) terdapat alur proses analisis data dalam penelitian kualitatif yaitu Reduksi Data, Penyajian Data dan Penarikan Kesimpulan. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan Reduksi Data. Reduksi data meliputi meringkas data, mengkode, menelusuri tema, dan membuat gugus-gugus. Proses ini akan terus berlangsung selama penelitian ini dilakukan sampai mendapatkan data yang benar terkumpul dengan melihat kerangka konseptual penelitian, permasalahan studi, dan pendekatan pengumpulan data yang dipilih dalam penelitian ini (Rijali, 2018). Dengan teknik analisis ini, diharapkan akan didapatkan temuan-temuan yang dapat menjadi pembelajaran dalam penelitian ini selain menjawab permasalahan penelitian.

L. Lampiran Pertanyaan Sesi Wawancara

Berikut lampiran daftar pertanyaan yang akan diajukan kepada narasumber pada penelitian ini.

- a. Unit Pelaksana Teknis (UPT) Cagar Budaya Kota Yogyakarta sebagai berikut:
 1. Apa yang melatarbelakangi adanya penataan Malioboro menjadi kawasan pedestrian?

2. Sebelum dilakukan penataan menjadi kawasan pedestrian, bagaimana kondisi di Jalan Malioboro?
 3. Bagaimana keterlibatan UPT Malioboro terhadap penataan Malioboro menjadi kawasan pedestrian?
 4. Apa saja perubahan yang akan terjadi setelah adanya penataan malioboro sebagai kawasan pedestrian?
 5. Fasilitas apa saja yang dapat mempermudah para penyandang disabilitas di dalam Kawasan pedestrian Malioboro?
 6. Apakah dalam memberikan kenyamanan di Kawasan pedestrian malioboro telah memperhatikan hak-hak penyandang disabilitas?
 7. Apakah terdapat kendala atau hambatan dalam menciptakan kawasan pedestrian Malioboro yang ramah penyandang disabilitas?
 8. Apakah menurut Bapak/Ibu, pedestrian Malioboro telah ramah penyandang disabilitas? Berikan alasannya?
- b. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Yogyakarta sebagai berikut:
1. Apa yang melatarbelakangi munculnya inovasi penataan Malioboro menjadi kawasan pedestrian?
 2. Bagaimana peran Bappeda Kota Yogyakarta terhadap penataan Malioboro menjadi kawasan pedestrian?
 3. Selain Bappeda, Siapa saja yang terlibat dalam penataan kawasan Malioboro menjadi kawasan Pedestrian?

4. Apa yang menjadi peluang setelah penataan Malioboro menjadi kawasan pedestrian?
5. Apakah terdapat kendala yang menjadi faktor penghambat dalam penataan Malioboro sebagai kawasan pedestrian?
6. Dampak apa saja yang dapat terjadi jika tidak diterapkannya kawasan pedestrian di Malioboro?
7. Selain kendala dan dampak, apakah masih terdapat ancaman dalam penataan pedestrian di Malioboro terkhususnya ancaman bagi para penyandang disabilitas itu sendiri?
8. Didalam Perda Kota Yogyakarta Nomor 4 Tahun 2019 dimana pada pasal 63 ayat 1 ditegaskan bahwa bangunan gedung dan lingkungan yg mudah di akses oleh penyandang disabilitas wajib dilengkapi dengan fasilitas dan aksesibilitas dengan mempertimbangkan kebutuhan, fungsi, luas dan ketinggian bangunan sesuai dengan Peraturan Undang-Undang, apakah telah diterapkan pada kawasan pedestrian Malioboro?
 - jika iya, fasilitas seperti apa yang telah pemerintah kota Yogyakarta sediakan untuk mempermudah para penyandang disabilitas di kawasan pedestrian Malioboro?
 - jika belum, bagaimana upaya yang dilakukan pemerintah Kota Yogyakarta mewujudkan implementasi perda kota jogja no 4 tersebut?

9. Apakah menurut Bapak/Ibu jalur pejalan kaki pada pedestrian Malioboro sudah sesuai dengan standar khususnya untuk penyandang disabilitas ?
10. Apakah hak hak para penyandang disabilitas yang tidak terpenuhi didalam penataan Malioboro sebagai kawasan pedestrian?
11. Apa saja faktor penghambat atau kendala dalam memenuhi hak para penyandang disabilitas pada pedestrian Malioboro?
12. Bagaimana sikap Pemerintah apabila masih terdapat beberapa pengunjung wisata Malioboro yang tidak peduli dengan hak-hak para penyandang disabilitas?
13. Bagaimana kedepannya strategi pemerintah dalam pengembangan Malioboro menjadi kawasan pedestrian yang ramah disabilitas?
14. Apakah ada program khusus yang dibentuk pemerintah yang dimana program tersebut bertujuan untuk memenuhi hak hak para penyandang disabilitas di ruang publik khususnya di jalur pedestrian Malioboro?
15. Untuk menciptakan kawasan pedestrian yang ramah disabilitas, Apakah menurut bapak masyarakat sekita juga harus ikut serta dalam hal tersebut?
16. Bagaimana sikap Bapak/Ibu apabila masih terdapat beberapa pengunjung wisata Malioboro yang tidak peduli dengan hak-hak para penyandang disabilitas?

c. Mas Habibi Pengunjung Disabilitas Malioboro

1. Apakah bapak/ibu mengetahui tentang pedestrian Malioboro?
2. Apakah menurut Bapak/Ibu jalur pejalan kaki di Malioboro sesuai dengan standar pedestrian?
3. Fasilitas apa saja yang telah Bapak/Ibu gunakan pada pedestrian Malioboro?
4. Pada saat berada di pedestrian Malioboro, apakah Bapak/Ibu merasa Aman?
5. Dari fasilitas yang telah Bapak/Ibu gunakan, apakah telah membantu Bapak/Ibu dalam mengakses pedestrian Malioboro? Jika belum kesulitan seperti apa yang Bapak/Ibu rasakan?
6. Menurut Bapak/ Ibu, kelemahan apa saja yang dirasakan pada saat mengakses fasilitas di pedestrian Malioboro?
7. Apa yang menjadi kelemahan pada saat Bapak/Ibu mengakses fasilitas pejalan kaki di Pedestrian Malioboro?
8. Apa kesan dan pesan Bapak/Ibu setelah mengakses pedestrian di Malioboro
9. Menurut Bapak/Ibu apa yang harus dilakukan kedepannya oleh Pemerintah dalam memperbaiki jalur khusus pejalan kaki sehingga dapat memberikan kenyamanan untuk pejalan kaki di Pedestrian Malioboro?
10. Apakah pada saat berada di pedestrian Malioboro, Bapak/Ibu mendapat ancaman dari para pengunjung lain?

14. Apakah kedepannya Bapak/Ibu akan kembali berkunjung di Pedestrian Malioboro?
- d. Kepala Bidang Cipta Karya Dinas Pekerjaan Umum, Perumahan dan Energi Sumber Daya Mineral (DPUP ESDM) Daerah Istimewa Yogyakarta sebagai berikut :
1. Bagaimana keterlibatan Bidang Cipta Karya dalam penataan Malioboro menjadi kawasan pedestrian?
 2. Apa yang melatarbelakangi munculnya inovasi penataan Malioboro menjadi kawasan pedestrian?
 3. Apakah Bidang Cipta Karya berkolaborasi dengan stakeholder lain dalam penataan Malioboro menjadi Kawasan pedestrian?
 4. Apakah terdapat kendala dalam penataan Malioboro menjadi kawasan pedestrian?
 5. Apakah pedestrian Malioboro telah memperhatikan hak hak para penyandang disabilitas?
 6. Fasilitas seperti apa yang telah disediakan oleh Pemerintah guna mempermudah aksesibilitas para penyandang disabilitas di pedestrian Malioboro?
 7. Apakah masih terdapat kendala atau permasalahan dalam penyediaan fasilitas bagi para penyandang disabilitas di kawasan pedestrian Malioboro?

8. Bagaimana sikap Pemerintah apabila masih terdapat beberapa pengunjung wisata Malioboro yang tidak peduli dengan hak-hak para penyandang disabilitas?