



PERILAKU PENGUNJUNG DALAM MEMILIH LOKASI PARKIR PADA KAWASAN WISATA MALIOBORO DI YOGYAKARTA

VISITOR BEHAVIOUR IN CHOOSING PARKING LOCATION AT MALIOBORO TOURISM AREA IN YOGYAKARTA

Putri Prasetyan¹, Okto Risdianto Manullang²

¹Magister Pembangunan Wilayah dan Kota; Universitas Diponegoro, Semarang, Jawa Tengah; putriprasetyan@gmail.com

²Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota; Universitas Diponegoro, Semarang, Jawa Tengah; oktomanullang73@gmail.com

Info Artikel:

- Artikel Masuk: 19 Februari 2018
- Artikel diterima: 10 Oktober 2018
- Tersedia Online: 24 Mei 2019

ABSTRAK

Jalan Malioboro merupakan suatu jalan di Kota Yogyakarta yang menjadi destinasi wisata, terutama wisata belanja, bagi wisatawan lokal maupun luar negeri yang didatangi oleh lebih dari 4000 orang tiap harinya sehingga kebutuhan parkir di kawasan ini pun tinggi. Pemerintah Kota Yogyakarta menanggapi dengan menyediakan Gedung Parkir Abu Bakar Ali di utara Jalan Malioboro dan memberlakukan larangan parkir di sepanjang kawasan ini untuk menjaga keteraturan parkirnya. Namun begitu para pengunjung masih lebih memilih untuk memarkirkan kendaraannya di sayap-sayap parkir di sekitar ruas Jalan Malioboro. Tujuan dari penelitian ini ialah untuk mengetahui perilaku pengunjung dalam memilih lokasi parkir di kawasan wisata Malioboro saat weekdays dan weekend dengan menggunakan metode Importance Performance Analysis (IPA). Dari analisis yang dilakukan diketahui bahwa kinerja Gedung Parkir Abu Bakar Ali belum mampu mengakomodasi kebutuhan pengunjung karena lokasi gedung tersebut yang tidak mengakomodasi tujuan perjalanan pengunjung. Kinerja gedung parkir tersebut dianggap belum baik karena dari hasil analisis didapat bahwa perilaku pengunjung Kawasan Wisata Malioboro dalam memilih lokasi parkir sangat dipengaruhi oleh tujuan perjalanan dan karakteristik layanan parkir. Selain itu, waktu kunjungan yang dilakukan, yaitu weekdays dan weekend juga berpengaruh terhadap perilaku pengunjung tersebut dalam memilih lokasi parkir karena ditemukan perbedaan perilaku pengunjung di antara kedua waktu kunjungan tersebut. Untuk itulah dalam menentukan lokasi gedung parkir di kawasan wisata, pemerintah kota hendaknya memperhatikan perilaku pengunjung dan juga waktu kunjungan wisatawan agar gedung parkir yang disediakan dapat berfungsi secara optimal.

Kata Kunci: perilaku pengunjung, parkir, jalan Malioboro

ABSTRACT

Malioboro Street is one of street in Yogyakarta City that become tourist destination, especially for shopping, for local and foreign tourists that is visited by more than 4000 people every day so that the need for parking in this area was high. The Yogyakarta City Government responded by providing Abu Bakar Ali Parking Building at north of Malioboro Street and imposing a parking restriction throughout the area to maintain its parking neatness. However, the visitors still prefer to park their vehicles in the parking bags around Malioboro Street. The purpose of this study is to determine the behavior of visitors in choosing parking location at Malioboro Tourism Area during weekdays and weekend using Importance Performance Analysis (IPA) method. It is known from the analysis result that Abu Bakar Parking Building performance is still not accommodate visitors' need because of its location that does not suit their travel purpose and destination. The performance of this building is said to be not good because based on the analysis it is found that the behavior of Malioboro Tourism Area visitor is influenced by travel purpose and parking service characteristics. In addition, visit time, ie weekdays and weekend also influences the visitor's behavior in choosing parking location. For that reason, in determining the location of parking buildings in the tourism area, the city government should think about visitor's behavior and their visit time to in order to optimize the usage of the parking building provided.

Keyword: visitor behavior, parking, Malioboro street

Copyright © 2019-JPWK UNDIP

This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY-NC-SA) 4.0 International license.

1. PENDAHULUAN

Parkir merupakan suatu kondisi diam/tidak Bergeraknya suatu kendaraan dalam waktu yang sementara (Dirjen Perhubungan Darat, 1996). Dengan kata lain, parkir merupakan keadaan di mana kendaraan yang digunakan oleh pengguna kendaraan ditinggalkan di suatu tempat dalam suatu waktu tertentu. Parkir ini sendiri merupakan salah satu kebutuhan warga masyarakat kota yang tidak dapat dihindari dewasa ini dan merupakan isu penting dalam tata guna lahan perkotaan (Ison & Mulley, 2014). Ada 2 jenis ruang parkir yang melayani kebutuhan parkir pengguna kendaraan. Jenis parkir yang pertama yaitu parkir badan jalan (*on-street parking*) dengan kondisi parkir kendaraan di tepi jalan dan badan jalan. Jenis parkir yang kedua adalah parkir luar badan jalan (*off-street parking*) dengan kondisi parkir di luar badan jalan, gedung parkir, taman parkir, atau tempat khusus parkir lainnya (GIZ SUTIP, 2015) yang biasanya berbayar (Riggs, Rivadeneyra, Shirgaokar, & Deakin, 2016) dan memiliki batasan waktu pakai bagi masyarakat umum (Ison & Mulley, 2014).

Jalan Malioboro merupakan suatu jalan di Kota Yogyakarta yang menjadi destinasi wisata bagi wisatawan lokal maupun luar negeri. Jalan Malioboro ini membentang dari Tugu Yogyakarta hingga perempatan Kantor Pos Kota Yogyakarta. Di sepanjang jalan ini berderet para pedagang yang menjajakan barang dagangannya bagi pengunjung atau wisatawan yang datang ke kawasan tersebut. Wisata perdagangan atau wisata belanja merupakan daya tarik utama di Jalan Malioboro ini, di samping adanya wisata sejarah dan budaya. Kawasan wisata perdagangan atau wisata belanja merupakan salah satu kawasan yang dapat menimbulkan adanya tarikan pergerakan pengunjung yang melakukan kegiatan wisata di kawasan tersebut. Kawasan wisata belanja yang terdapat di Jalan Malioboro ini didatangi oleh lebih dari 4000 orang tiap harinya (Pradipto, Kharis, Wicaksono, & Indriastuti, 2014). Semakin tingginya jumlah pengunjung tersebut, kebutuhan jumlah parkir pun akan semakin meningkat. Permintaan akan parkir ini menimbulkan banyaknya parkir di badan jalan (*on-street parking*) yang menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki.

Permasalahan ini ditanggapi oleh Pemerintah Kota Yogyakarta dengan memberikan larangan parkir bagi pengunjung di sepanjang Jalan Malioboro sejak tahun 2016 dan menyediakan fasilitas gedung parkir di Jalan Abu Bakar Ali. Gedung Parkir Abu Bakar Ali ini dapat menampung 2100 unit sepeda motor dan 46 unit bus (Jananingrum, 2016). Dengan kapasitas sebesar itu sudah selayaknya bahwa gedung parkir ini mampu memenuhi kebutuhan parkir bagi pengunjung kawasan wisata Malioboro ini. Namun, yang terjadi malah sebaliknya. Gedung parkir 3 lantai tersebut masih belum sepenuhnya menarik minat pengunjung Malioboro untuk menitipkan kendaraannya di tempat tersebut. Hal ini terlihat dari rendahnya tingkat keterisian gedung parkir ini.

Dengan adanya larangan parkir di sepanjang ruas jalan tersebut seharusnya Gedung Parkir Abu Bakar Ali yang telah dipersiapkan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta ini menjadi optimal penggunaannya. Namun kenyataannya, gedung parkir ini masih belum dimanfaatkan secara optimal oleh para pengunjung. Para pengunjung lebih memilih untuk memarkirkan kendaraannya di kantong-kantong parkir di sekitar ruas Jalan Malioboro. Padahal dari segi keamanan, gedung parkir ini jelas memberikan tingkat keamanan terhadap kendaraan bermotor yang lebih terjamin. Dengan kondisi tersebut, pertanyaan penelitian yang dikemukakan adalah “Perilaku apa saja yang mempengaruhi pengunjung dalam memilih lokasi parkir untuk mengevaluasi penempatan gedung parkir di kawasan wisata Malioboro saat *weekdays* dan *weekend*?”

2. METODE PENELITIAN

Metode dan pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif dengan menggunakan metode analisis *Importance Performance Analysis* (IPA) guna mengetahui perilaku pengunjung yang mempengaruhi pemilihan lokasi parkir yang dilakukan. Adapun lokasi penelitian berada pada kawasan wisata Malioboro dengan berfokus pada Gedung Parkir Abu Bakar Ali dan sayap parkir di sepanjang Jalan Malioboro. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data primer yang diperoleh secara langsung dari para pengguna kendaraan bermotor yang memarkirkan kendaraannya di

kawasan wisata Jalan Malioboro. Data ini terkait dengan karakteristik dan perilaku para pengguna kendaraan bermotor di Kawasan Wisata Malioboro yang dilihat dari pergerakannya di waktu hari kerja (*weekdays*) dan akhir minggu (*weekend*) serta persepsi mereka terkait tingkat kepentingan faktor-faktor penyediaan gedung parkir di kawasan wisata. Kedua jenis data tersebut dikumpulkan dengan menggunakan metode *revealed preference* dan *stated preference*. Adapun teknik *sampling* yang digunakan yaitu metode *probability sampling* dengan teknik *stratified random sampling* yang menghitung jumlah sampel berdasarkan proporsi jumlah populasi menggunakan rumus Slovin.

Data yang didapat tersebut kemudian dianalisis menggunakan 3 tahapan analisis, yaitu: identifikasi karakteristik sosial dan ekonomi pengunjung kawasan wisata saat *weekdays* dan *weekend*, identifikasi karakteristik pergerakan pengunjung kawasan wisata saat *weekdays* dan *weekend*, serta identifikasi perilaku pengunjung dalam memilih lokasi parkir di kawasan wisata saat *weekdays* dan *weekend* dengan menggunakan metode IPA. Metode IPA yang digunakan dalam analisis ini akan menghasilkan keluaran berupa penilaian pengunjung terhadap kinerja Gedung Parkir Abu Bakar Ali serta perilaku pengunjung dalam memilih lokasi parkir di Kawasan Wisata Malioboro.

3. KAJIAN LITERATUR

Pemilihan lokasi parkir merupakan suatu aktivitas pengambilan keputusan yang dilakukan oleh pengunjung. Pengambilan keputusan ini dipengaruhi oleh beberapa faktor (Pitana & Gayatri, 2005), di antaranya adalah karakteristik pengunjung, baik karakteristik sosial dan ekonomi maupun karakteristik perilaku.

1. Perilaku Perjalanan Penduduk

Perilaku perjalanan penduduk dapat diklasifikasikan berdasarkan beberapa kategori, sebagai berikut:

a. Tujuan Perjalanan

Dalam kasus perjalanan berbasis rumah, ada beberapa kategori tujuan perjalanan yang sering digunakan, yaitu (Tamin, 2000): perjalanan ke tempat kerja, perjalanan ke sekolah atau universitas (tempat pendidikan sebagai tujuan), perjalanan ke tempat belanja, perjalanan untuk kepentingan sosial dan rekreasi, dll. Sedangkan, Indraswara (2007) mengklasifikasikan tujuan pergerakan ini dengan memandang dari pola perilaku berjalan kaki yang dilakukan, yaitu:

- Berjalan kaki untuk menuju ke tempat kerja atau perjalanan fungsional.
- Berjalan kaki untuk tujuan ke tempat perbelanjaan, karakteristik perjalanannya yaitu dilakukan tanpa terikat waktu dengan santai dengan kecepatan berjalan yang lebih rendah serta jarak tempuh yang lebih panjang dibandingkan dengan tujuan perjalanan ke tempat kerja.
- Berjalan kaki untuk tujuan rekreasi, karakteristik perjalanannya hampir sama dengan tujuan berbelanja, yaitu dapat dilakukan sewaktu-waktu dengan kecepatan berjalan yang rendah.

b. Waktu dan Maksud Perjalanan

Waktu menjadi patokan bagi perjalanan yang terjadi. Menurut Tamin (2000), waktu perjalanan terbagi berdasarkan maksud perjalanan yang dimiliki, yaitu: ekonomi, sosial, pendidikan, rekreasi dan hiburan, kebudayaan. Berdasarkan klasifikasi tersebut, waktu perjalanan dibagi menjadi 3 waktu puncak, yaitu pada pagi hari (06.00-07.00 WIB), siang hari (13.00-14.00 WIB), dan sore hari (17.00-18.00 WIB). Ketiga waktu perjalanan ini dipengaruhi oleh perjalanan dengan maksud bekerja dan pendidikan. Selain kedua maksud perjalanan tersebut, maksud perjalanan yang juga berperan, yaitu perjalanan dengan maksud untuk berbelanja.

Klasifikasi waktu perjalanan ini juga terbagi atas waktu perjalanan pada hari kerja (*weekdays*) dan akhir minggu (*weekend*). Terdapat perbedaan antara perilaku perjalanan penduduk pada waktu *weekdays* dan *weekend*, yaitu (Agarwal, 2004):

- Jumlah perjalanan yang dilakukan oleh penduduk secara rata-rata lebih banyak dilakukan pada waktu hari kerja (*weekdays*) daripada akhir minggu (*weekend*)

- Perjalanan yang dilakukan ketika *weekend* lebih bersifat rekreasi atau perjalanan non-dinas dibanding pada waktu *weekdays*.
- Jarak dan lama perjalanan yang dilakukan oleh penduduk rata-rata lebih panjang pada waktu *weekend* dibandingkan dengan pada waktu *weekdays* terikat dengan waktu yang dimiliki untuk melakukan perjalanan.
- Penggunaan kendaraan lebih banyak terjadi ketika *weekend* dibandingkan dengan penggunaan kendaraan ketika *weekdays*.
- Pada waktu *weekdays* perjalanan rata-rata terjadi pada sore hari sedangkan pada waktu *weekend* rata-rata terjadi sepanjang hari.

c. Jarak Perjalanan

Menurut Dieleman et al. (2002), jarak perjalanan yang ditempuh seseorang berkaitan erat dengan tujuan perjalanan yang dimiliki. Di sisi lain, Giuliano (2003) menyatakan keterkaitan antara jarak perjalanan yang dilakukan ini dengan kepadatan wilayah, keberagaman TGL, dan desain suatu wilayah yang mempengaruhi keputusan seseorang dalam memilih moda dan menentukan pola perjalanan untuk mencapai tempat yang dituju.

d. Jumlah Perjalanan

Dalam jurnalnya, Best & Lanzendorf (2005) menjelaskan bahwa jumlah perjalanan yang dilakukan oleh seseorang dipengaruhi oleh jenis kelamin individu tersebut. Jumlah perjalanan yang dilakukan oleh wanita secara umum lebih banyak daripada pria. Namun, apabila diperhitungkan jarak perjalanan yang ditempuh, pria menempuh perjalanan yang lebih jauh daripada wanita karena adanya kecenderungan perjalanan pendek (*short trip*) yang dilakukan oleh wanita (Agarwal, 2004).

e. Frekuensi Perjalanan

Frekuensi perjalanan yang dilakukan oleh seseorang sangat dipengaruhi oleh usia pengunjung tersebut. Semakin berumur seseorang, frekuensi perjalanan yang dilakukan akan semakin menurun (Newbold, Scott, Spinney, Kanaroglou, & Páez, 2005).

f. Lama Perjalanan

Lama perjalanan yang dilakukan oleh seseorang juga sangat dipengaruhi oleh usia pengunjung tersebut. Semakin berumur seseorang, lama perjalanan yang dilakukan akan semakin menurun (Newbold et al., 2005).

2. Perilaku Perjalanan Pengunjung Kawasan Wisata

Wisata didefinisikan oleh Mathieson dan Wall (1982) dalam Gunn (2002) sebagai suatu pergerakan sementara dari seseorang menuju suatu tempat di luar tempat tinggal dan kerja yang biasa didatangi, terkait aktivitas yang dilakukan selama masa tinggalnya di tempat tersebut dan juga fasilitas yang tersedia di tempat tujuan tersebut dalam rangka memenuhi kebutuhannya. Smith (1989) dalam bukunya mengutarakan bahwa dalam perencanaan wisata di suatu tempat ada dua aspek yang paling berpengaruh, yaitu orang dan perjalanannya.

Orang yang dimaksud dalam pengertian ini merupakan pelaku perjalanan yang memiliki tujuan untuk berwisata. Secara umum, perilaku perjalanan para wisatawan dipengaruhi oleh tiga faktor, yaitu kondisi atau bentuk kota, kondisi sosio-demografis penduduk, dan kondisi psiko-sosial penduduk (Curtis & Perkins, 2006). Kondisi sosio-demografis atau yang disebut juga karakteristik sosial-ekonomi (Smith, 1989) ini mempengaruhi keputusan wisatawan yang diambil dalam melakukan perjalanan. Adapun karakteristik tersebut adalah:

Tabel 1. Karakteristik Sosial-Ekonomi Dalam Perencanaan Wisata (*After the Tourism Research Planning Committee of the Canadian Federal – Provincial Conference on Tourism (1975) dalam Smith (1989)*)

No	Nama Variabel	Keterangan
1.	Umur	Diukur berdasarkan ukuran tahun
2.	Jenis kelamin	Pria/Wanita
3.	Pendidikan	Pendidikan terakhir yang telah diselesaikan

No	Nama Variabel	Keterangan
4.	Status pekerjaan	Kategori yang termasuk: pekerja penuh waktu, pekerja paruh waktu, pensiunan, ibu rumah tangga, siswa, tidak bekerja
5.	Jenis pekerjaan	Merupakan pertanyaan terbuka
6.	Penghasilan tahunan	Menggunakan kategori spesifik terkait rentang penghasilan
7.	Komposisi keluarga	Variabel ini penting apabila tujuan penelitian yang dilakukan menganalisis tentang efek komposisi kelompok perjalanan dalam perilaku perjalanan.
8.	Komposisi kelompok	Kategori yang digunakan: seorang diri, 1 keluarga dengan anak-anak, 2 keluarga dengan anak-anak, kelompok yang terorganisir, 1 pasangan, 2 atau lebih pasangan, kelompok teman (kelompok yang tidak terorganisir).

Adapun berdasarkan perjalanannya, perilaku pergerakan pengunjung kawasan wisata sesuai dengan karakteristik pengunjung Kawasan Wisata Malioboro dipengaruhi oleh:

Tabel 2. Perilaku Pergerakan Pengunjung Kawasan Wisata (*Hasil Analisis, 2017*)

No	Nama Variabel	Sumber Teori	Penjelasan
1.	Tujuan Perjalanan	(Best & Lanzendorf, 2005; Dieleman et al., 2002; Tamin, 2000)	Tujuan perjalanan ini mempengaruhi pola pergerakan pengunjung di kawasan wisata. Adapun aspek tujuan perjalanan ini mencakup beberapa faktor, yaitu: tempat yang dituju, maksud kedatangan, jumlah tempat yang didatangi, dan jarak perjalanan yang ditempuh.
2.	Waktu Mulai Perjalanan	(Smith, 1989; (Tamin, 2000)	Waktu yang dimaksud adalah waktu ketika pengunjung kawasan wisata memulai perjalanannya.
3.	Durasi Perjalanan	(Smith, 1989; (Curtis & Perkins, 2006; Newbold et al., 2005)	Durasi perjalanan atau lama waktu yang dihabiskan pengunjung akan mempengaruhi pergerakannya di kawasan wisata.
4.	Frekuensi Perjalanan	(Moriarty & Honnery, 2005)	Jumlah perjalanan yang dilakukan oleh seseorang sangat dipengaruhi oleh usia pengunjung tersebut. Semakin berumur seseorang, jumlah perjalanan yang dilakukan akan semakin menurun
5.	Kelompok Perjalanan	(Smith, 1989)	Kategori ini menjelaskan tentang bagaimana perjalanan dilakukan, secara individu atau berkelompok.

3. Sistem Parkir

Berdasarkan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir oleh Departemen Perhubungan, parkir merupakan suatu kondisi diam/tidak Bergeraknya suatu kendaraan dalam waktu yang tidak bersifat sementara. Sedangkan fasilitas parkir yang merupakan fasilitas peralihan moda sebagai salah satu komponen sistem transportasi terpadu, adalah suatu area/lokasi yang diperuntukkan bagi tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan suatu kegiatan selama waktu tertentu. Secara umum, ada 2 jenis ruang parkir yang melayani kebutuhan parkir pengguna kendaraan. Jenis parkir yang pertama yaitu parkir badan jalan (*on-street parking*) dengan kondisi parkir kendaraan di tepi jalan dan badan jalan. Jenis parkir yang kedua adalah parkir luar badan jalan (*off-street parking*) dengan kondisi parkir di luar badan jalan, gedung parkir, taman parkir, atau tempat khusus parkir lainnya (GIZ SUTIP, 2015). Berdasarkan Peraturan Pemerintah No 32 Tahun 2011, manajemen parkir diatur dalam beberapa pasal. Dalam pasal 60 tertulis bahwa manajemen parkir, atau yang disebut sebagai pembatasan ruang parkir, merupakan salah satu strategi dari manajemen kebutuhan lalu lintas. Adapun pembatasan

ruang parkir ini dapat dilakukan dengan melalui pembatasan: waktu parkir, durasi parkir, tarif parkir, kuota parkir, lokasi parkir (pasal 73).

4. Mixed-Land Use

Mixed-Land Use atau Kawasan dengan Peruntukan Campuran merupakan suatu kawasan yang memungkinkan adanya beberapa guna lahan, seperti permukiman, perdagangan, dan industri, dalam suatu tempat yang terintegrasi sehingga dapat mendukung pengembangan sistem transportasi yang melaluinya. Seperti yang telah disebutkan di awal bahwa pola *land use* dan desain wilayah merupakan 2 faktor terkait tata guna lahan yang mempengaruhi perilaku perjalanan seseorang. *Mixed-land use* merupakan hasil dari suatu pola tata guna lahan (*land use*) dan desain wilayah yang diberlakukan di suatu tempat. Cervero (1996) menyatakan bahwa 2 faktor yang berpengaruh terhadap perilaku perjalanan seseorang yaitu kepadatan suatu wilayah dan tingkat percampuran tata guna lahan. Tata guna lahan yang bercampur di suatu tempat menghasilkan beberapa manfaat dalam aspek transportasi.

4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

1. Karakteristik Pengunjung Kawasan Wisata Malioboro Saat Weekdays dan Weekend

Hasil analisis yang telah dilakukan menunjukkan adanya persamaan dan perbedaan pada karakteristik para pengunjung, baik karakteristik sosial dan ekonomi maupun pergerakannya. Adapun perbandingan karakteristik tersebut dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3. Perbandingan Karakteristik Pengunjung (*Hasil Analisis, 2017*)

Faktor	Weekdays	Weekend
Jenis Kelamin	Wanita (60%)	Wanita (53%)
Umur	17-25 tahun (73%)	17-25 tahun (77%)
Pendidikan	SMA (42%)	SMA (72%)
Pekerjaan	Mahasiswa/siswa (56%)	Mahasiswa/siswa (65%)
Tingkat Penghasilan	<500.000 (33%)	<500.000 (28%) 1-1,9 jt (23%)
Kepemilikan moda	1 unit sepeda motor (36%)	1 unit sepeda motor (55%)
Tujuan Perjalanan	Rekreasi di Malioboro Mall atau di sepanjang Jalan Malioboro (56%)	Rekreasi di Malioboro Mall atau di sepanjang Jalan Malioboro (62%)
Waktu mulai perjalanan	16.00 WIB	15.00 WIB
Durasi perjalanan	3 jam	3 jam
Frekuensi perjalanan	Tidak pasti (48%)	Tidak pasti (66%)
Kelompok perjalanan	Kelompok teman-teman (43%)	Kelompok teman-teman (42%)

Berikut merupakan analisis keterkaitan antar masing-masing karakteristik pada Tabel 4 tersebut:

a. Jenis Kelamin

Hasil survei yang dilakukan kepada pengunjung pada kedua waktu kunjungan menunjukkan bahwa mayoritas pengunjung berjenis kelamin wanita. Hal ini sesuai dengan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Ghani et al. (2016), bahwa mayoritas pejalan kaki yang memiliki tujuan untuk rekreasi merupakan wanita.

b. Umur, Tingkat Penghasilan, dan Kepemilikan Moda

Pengunjung Kawasan Wisata Malioboro didominasi oleh pengunjung berumur 17-25 tahun dengan tingkat penghasilan di bawah Rp 500.000,00. Menurut Giuliano dan Dargay (2006), umur seseorang mempengaruhi pola perjalanan yang dilakukan sedangkan jumlah penghasilan individu akan berpengaruh terhadap pemilihan moda dan pola pergerakan yang dilakukan (Giuliano & Dargay, 2006; Ryley, 2006; Tamin, 2000). Responden ini sendiri merupakan pengunjung Kawasan Wisata Malioboro yang mengendarai sepeda motor menuju kawasan ini dan memarkirkan kendaraannya di

Gedung Parkir Abu Bakar Ali dan sayap-sayap parkir yang ada di sepanjang Jalan Malioboro. Lebih jauh lagi, umur dan tingkat penghasilan ini berpengaruh terhadap jumlah moda yang dimiliki oleh para pengunjung tersebut. Dengan usia dan tingkat penghasilan yang dimiliki oleh para pengunjung mempengaruhi jenis dan jumlah moda yang dimiliki. Hal ini terlihat dari hasil survei yang diperoleh yaitu bahwa mayoritas pengunjung memiliki moda sepeda motor dengan jumlah masing-masing 1 unit/orang.

c. Pendidikan dan Pekerjaan Serta Pengaruhnya Terhadap Waktu Memulai Pergerakan

Kedua variabel ini saling berkaitan antara satu dengan yang lainnya dan juga berkaitan dengan dua variabel sebelumnya, yaitu umur dan tingkat penghasilan. Pendidikan terakhir ini juga mengarah pada status pekerjaan yang dimiliki oleh pengunjung. Status pekerjaan inilah yang berpengaruh terhadap waktu yang dialokasikan untuk melakukan perjalanan wisata (Newbold et al., 2005).

Dari survei yang telah dilakukan, diketahui bahwa pendidikan terakhir mayoritas pengunjung merupakan lulusan SMA/SMK dan saat ini masih berstatus sebagai pelajar/mahasiswa. Dengan memperhatikan status pekerjaan pengunjung tersebut dapat dipahami mengapa aktivitas di kawasan wisata ini mayoritas dilakukan pada sore hari, yaitu pukul 15.00-16.00 WIB, khususnya pada *weekdays*. Hal ini dikarenakan pada waktu itulah para pengunjung memiliki waktu senggang untuk melakukan aktivitas lain di luar aktivitas utamanya.

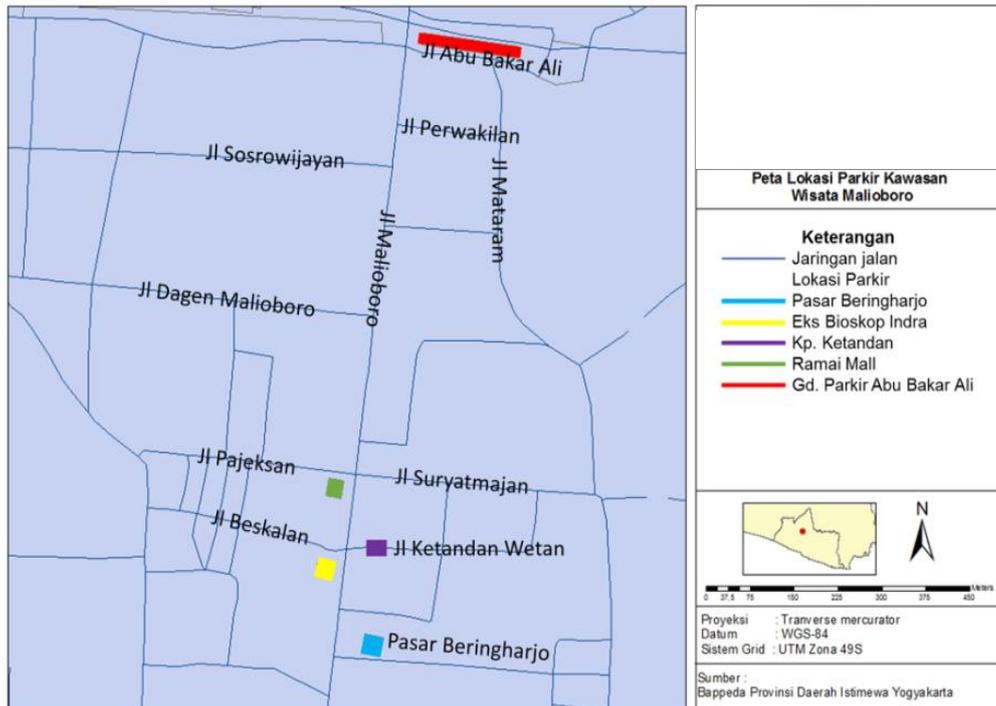
d. Tujuan Perjalanan dan Kaitannya dengan Karakteristik Lain

Mengingat bahwa status pekerjaan mayoritas pengunjung merupakan pelajar/mahasiswa, maka dapat dimengerti apabila hasil survei menunjukkan bahwa tujuan perjalanan para pengunjung datang ke kawasan wisata ini mayoritas adalah untuk berekreasi di Malioboro Mall maupun sekedar berjalan-jalan atau berbelanja di sepanjang pedestrian Malioboro.

Selain itu, karakteristik perjalanan yang dilakukan dalam aktivitas ini dilakukan tanpa terikat waktu (Indraswara, 2007) sehingga mayoritas pengunjung mengutarakan bahwa aktivitas pengunjung di kawasan ini dilakukan secara tidak pasti, hanya ketika ingin atau ada keperluan saja. Adapun untuk durasi perjalanan yang dilakukan menurut Tamin (2000) pada perjalanan rekreasi dan belanja ini memiliki waktu yang tidak tentu atau fleksibel, dapat terjadi kapan saja selama waktu operasional tempat wisata tersebut, dalam kasus ini durasi perjalanan pengunjung Kawasan Wisata Malioboro, baik pada pengunjung *weekdays* dan *weekend* terjadi ketika waktu sore hari (dimulai pukul 15.00-16.00 WIB) dan berakhir pada pukul 18.00-19.00 WIB.

2. Kinerja Gedung Parkir Abu Bakar Ali Berdasarkan Pengunjung Kawasan Wisata Malioboro Saat *Weekdays* dan *Weekend*

Analisis ini dilakukan menggunakan metode *Importance Performance Analysis* (IPA) untuk mengetahui bagaimana kinerja Gedung Parkir Abu Bakar Ali dalam mengakomodasi kebutuhan pergerakan pengunjung Kawasan Wisata Malioboro berdasarkan persepsi dan preferensi pengunjung terkait pemilihan lokasi parkir di kawasan wisata. Dari hasil perhitungan dan analisis yang dilakukan untuk mengetahui kinerja Gedung Parkir Abu Bakar Ali berdasarkan perilaku pengunjung *weekdays* dan *weekend*, diketahui bahwa kedua kelompok pengunjung tersebut sepakat bahwa lokasi Gedung Parkir Abu Bakar Ali belum sesuai dengan kebutuhan mereka dan belum dapat mengakomodasi aktivitas pengunjung, baik pada waktu *weekdays* maupun *weekend*. Sesuai dengan hasil analisis pada analisis karakteristik pergerakan pengunjung, para pengunjung pada waktu *weekdays* dan *weekend* melakukan aktivitas wisata, khususnya wisata belanja di sepanjang Jalan Malioboro atau hanya di Malioboro Mall saja. Dengan maksud perjalanan yang dimiliki tersebut, ternyata lokasi Gedung Parkir Abu Bakar Ali belum dinilai baik oleh para pengunjung. Adapun pengunjung lebih memilih untuk memarkirkan sepeda motornya di sayap-sayap parkir yang ada di sepanjang Jalan Malioboro sebagai berikut:



Gambar 1. Peta Lokasi Parkir Kawasan Wisata Malioboro (Hasil Analisis, 2017)

Dari Gambar IV.6 tersebut dapat dilihat lokasi Gedung Parkir Abu Bakar Ali beserta lokasi sayap-sayap parkir yang tersedia di sepanjang Jalan Malioboro. Terlihat bahwa lokasi Gedung Parkir Abu Bakar Ali dan lokasi persebaran sayap parkir di Kawasan Wisata Malioboro yang lebih diminati oleh pengunjung memiliki selisih jarak yang signifikan. Sayap parkir ini terletak pada area perdagangan yang sering dikunjungi oleh pengunjung, yaitu Pasar Beringharjo, area sekitar Kampung Ketandan dan Ramai Mall. Oleh karena itulah mengapa pengunjung lebih memilih untuk memarkirkan kendaraannya di lokasi parkir yang dekat dengan pusat keramaian di Kawasan Wisata Malioboro tersebut.

3. Perilaku Pengunjung dalam Memilih Lokasi Parkir di Kawasan Wisata Malioboro Saat *Weekdays* dan *Weekend*

Perilaku pengunjung yang diteliti terbagi menjadi 4 kelompok variabel terkait pengaruhnya terhadap pengunjung dalam memilih lokasi parkir, yaitu: kelompok variabel yang sangat penting dengan kinerja yang tidak memuaskan (kuadran I), kelompok variabel yang sangat penting dengan kinerja yang sangat memuaskan (kuadran II), kelompok variabel yang tidak penting dengan kinerja yang tidak memuaskan (kuadran III), dan kelompok variabel yang tidak penting dengan kinerja yang sangat memuaskan (kuadran IV). Dari keempat kelompok tersebut, kelompok pertama yang terletak pada kuadran I menjadi fokus utama karena kinerja Gedung Parkir Abu Bakar Ali berdasarkan variabel tersebut yang belum sesuai dengan harapan pengunjung. Adapun kelompok variabel yang terbentuk dari hasil analisis yang dilakukan menunjukkan perbedaan untuk pengunjung weekday dan weekend seperti yang terlihat pada gambar berikut:

Weekdays: lokasi parkir dan tujuan perjalanan	Weekdays: -
Weekend: lokasi parkir dan tujuan perjalanan	Weekend: kapasitas parkir dan waktu operasional
Weekdays: frekuensi perjalanan	Weekdays: Waktu memulai perjalanan, lama perjalanan, kelompok perjalanan, waktu operasional, lamanya parkir, kapasitas parkir, dan tarif parkir
Weekend: Waktu memulai perjalanan, frekuensi perjalanan, dan tarif parkir	Weekend: Lama perjalanan, kelompok perjalanan, dan lamanya parkir

Gambar 2. Perbandingan Perilaku Pengunjung Weekdays Dan Weekend (Hasil Analisis, 2017)

Dari Gambar 2 tersebut terlihat bahwa terdapat perbedaan pada kelompok variabel yang masuk di masing-masing kuadran, kecuali kuadran I. kuadran I sebagai kuadran yang menjadi fokus utama ditempati oleh kelompok variabel yang sama, yaitu variabel lokasi parkir dan tujuan perjalanan. Hal ini berarti, baik pengunjung pada waktu *weekdays* maupun *weekend* memiliki pendapat yang sama bahwa kedua variabel tersebut, yaitu lokasi parkir dan tujuan perjalanan, merupakan variabel yang sangat penting bagi mereka dalam menentukan lokasi parkir sepeda motor yang digunakan. Namun, kinerja Gedung Parkir Abu Bakar Ali belum dapat mengakomodasi pergerakan para pengunjung di Kawasan Wisata Malioboro dari segi lokasi gedung parkir tersebut. Hal ini diperkuat dengan variabel kedua, yaitu tujuan perjalanan. Mayoritas pengunjung menilai bahwa Gedung Parkir Abu Bakar Ali belum dapat mengakomodasi tujuan perjalanan pengunjung yang datang ke Kawasan Wisata Malioboro ini. Hal ini dikarenakan mayoritas pengunjung yang datang ke kawasan wisata ini memiliki tujuan perjalanan untuk berekreasi ke sepanjang Jalan Malioboro tersebut sehingga lokasi gedung parkir ini dirasa belum sesuai dengan kebutuhan mereka.

Selain variabel lokasi parkir dan tujuan perjalanan tersebut, ternyata dari analisis IPA yang telah dilakukan diketahui bahwa perilaku pengunjung di kedua waktu kunjungan ini berbeda dalam menanggapi 2 variabel, yaitu kapasitas parkir dan waktu operasional. Kapasitas parkir ini terkait dengan ketersediaan tempat parkir bagi pengguna sepeda motor. Hal ini dianggap penting oleh pengunjung di waktu *weekend* karena adanya peningkatan jumlah pengunjung di waktu kunjungan tersebut. Yang kedua yaitu terkait waktu operasional dari gedung parkir yang disediakan. Variabel ini penting bagi pengunjung di waktu kunjungan *weekend* agar dapat mengakomodasi kebutuhan parkirnya di kala waktu puncak rekreasi di kawasan wisata ini.

5. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan terkait Perilaku Pengunjung dalam Penentuan Lokasi Gedung Parkir pada Kawasan Wisata Malioboro, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Karakteristik pengunjung *weekend*, baik dari karakteristik sosial dan ekonominya, yang tercermin dalam variabel jenis kelamin, umur, pendidikan, pekerjaan, tingkat penghasilan, dan kepemilikan moda, maupun dari karakteristik pergerakannya, yang tercermin dalam variabel tujuan perjalanan, waktu mulai perjalanan, durasi perjalanan, frekuensi perjalanan, dan kelompok perjalanan, menunjukkan tingkat keberagaman yang lebih tinggi pada pengunjung *weekdays*. Hal ini terkait dengan status dan tujuan perjalanan pengunjung Kawasan Wisata Malioboro, yaitu pelajar/mahasiswa yang berekreasi di kawasan wisata ini. Tujuan perjalanan untuk berekreasi tersebut tentunya dilakukan pada waktu senggang yang

dimiliki. Adapun sebagai pelajar/mahasiswa, waktu senggang di kala *weekdays* tentunya lebih pendek daripada *weekend*, sehingga perjalanan tersebut lebih banyak dilakukan pada *weekend* dan akhirnya terjadi dominasi karakteristik pengunjung di waktu tersebut.

2. Karakteristik sosial dan ekonomi serta pergerakan pengunjung di Kawasan Wisata Malioboro ini mempengaruhi perilakunya dalam memilih lokasi gedung parkir di kawasan wisata. Ada 2 (dua) faktor yang dianggap penting oleh pengunjung dalam memilih lokasi gedung parkir di kawasan wisata berdasarkan perilaku pengunjung Kawasan Wisata Malioboro, yaitu tujuan perjalanan dan karakteristik layanan parkir. Kedua faktor ini terbagi dalam 2 (dua) kuadran, yaitu kuadran I (faktor yang penting namun kinerjanya belum baik) dan kuadran II (faktor yang penting dengan kinerja yang sudah baik).
3. Dalam kegiatan rekreasi yang dilakukan oleh pengunjung, tujuan perjalanan mereka di Kawasan Wisata Malioboro memiliki peranan yang penting dalam memilih lokasi parkir di kawasan wisata ini. Namun diketahui pula bahwa tujuan perjalanan pengunjung, yang terdiri atas maksud dan lokasi tujuan perjalanan, ini dirasa belum terakomodasi oleh keberadaan Gedung Parkir Abu Bakar Ali di Kawasan Wisata Malioboro tersebut karena termasuk dalam kuadran I. Dari segi karakteristik layanan parkir, ada 3 (tiga) variabel yang dianggap penting, namun hanya lokasi penempatan Gedung Parkir Abu Bakar Ali yang masuk dalam kuadran I sehingga dinilai masih memiliki kinerja yang buruk oleh pengunjung. Hal ini berarti jarak antara Gedung Parkir Abu Bakar Ali dengan lokasi tujuan perjalanan pengunjung dianggap masih belum dapat diterima oleh pengunjung dalam mengakomodasi kegiatan rekreasi yang dilakukan di kawasan wisata ini. Oleh karena itu, lokasi penempatan Gedung Parkir Abu Bakar Ali ini perlu ditinjau kembali dan menjadi preseden untuk penentuan lokasi parkir di kawasan wisata lain di kemudian hari.
4. Selain dipengaruhi oleh karakteristik sosial-ekonomi dan pergerakannya, perbedaan waktu kunjungan di kawasan wisata ini, yaitu *weekdays* dan *weekend* juga perlu diperhatikan karena memberikan perbedaan penilaian pada variabel kapasitas parkir dan waktu operasional yang masuk pada kuadran II. Kedua variabel ini dianggap penting oleh pengunjung saat *weekend*, namun tidak demikian bagi pengunjung *weekdays*. Apabila dipahami lebih dalam, perbedaan di antara kedua waktu kunjungan tersebut berada pada jumlah pengunjung dan lamanya waktu yang dapat dihabiskan pengunjung di kawasan wisata ini. Jumlah pengunjung yang meningkat akan berdampak pada peningkatan kebutuhan area parkir sehingga kapasitas parkir yang memadai merupakan hal yang penting untuk diwujudkan. Begitu pula dengan waktu yang dapat dihabiskan oleh pengunjung untuk berekreasi di waktu *weekend* tentunya lebih panjang daripada ketika *weekday* sehingga waktu operasional gedung parkir yang sesuai perlu untuk diperhatikan. Oleh karena itu, waktu kunjungan yang dipilih juga merupakan hal yang penting dalam mempengaruhi pengunjung ketika memilih lokasi parkir di kawasan wisata.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Agarwal, A. (2004). A Comparison of Weekend and Weekday Travel Behavior Characteristics in Urban Areas. *Graduate Theses and Dissertations*. Retrieved from <http://scholarcommons.usf.edu/etd/936>
- Best, H., & Lanzendorf, M. (2005). Division of labour and gender differences in metropolitan car use. An empirical study in Cologne, Germany. *Journal of Transport Geography*, 13(2), 109–121. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.04.007>
- Cervero, R. (1996). Mixed land-uses and commuting: Evidence from the American housing survey. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 30(5 PART A), 361–377. [https://doi.org/10.1016/0965-8564\(95\)00033-X](https://doi.org/10.1016/0965-8564(95)00033-X)
- Curtis, C., & Perkins, T. (2006). Travel Behaviour : A review of recent literature. *Working Paper No 3: Travel Behaviour*, (3), 1–77.
- Dieleman, F. M., Dijst, M., & Burghouwt, G. (2002). Urban form and travel behaviour: Micro-level household attributes and residential context. *Urban Studies*, 39(3), 507–527. <https://doi.org/10.1080/0042098022011280>
- Ghani, F., Rachele, J. N., Washington, S., & Turrell, G. (2016). Gender and age differences in walking for transport and recreation: Are the relationships the same in all neighborhoods? *Preventive Medicine*

- Reports, 4, 75–80. <https://doi.org/10.1016/j.pmedr.2016.05.001>
- Giuliano, G. (2003). Travel, location and race/ethnicity. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 37(4), 351–372. [https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(02\)00020-4](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(02)00020-4)
- Giuliano, G., & Dargay, J. (2006). Car ownership, travel and land use: A comparison of the US and Great Britain. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 40(2), 106–124. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2005.03.002>
- Giuliano, G., & Narayan, D. (2003). Another look at travel patterns and urban form: The US and Great Britain. *Urban Studies*, 40(11), 2295–2312. <https://doi.org/10.1080/0042098032000123303>
- GIZ SUTIP. (2015). Manajemen Parkir di Perkotaan : Toolkit Untuk Mobilitas Perkotaan Di Indonesia.
- Guo, Z. (2013a). Does residential parking supply affect household car ownership? The case of New York City. *Journal of Transport Geography*, 26, 18–28. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.08.006>
- Guo, Z. (2013b). Home parking convenience, household car usage, and implications to residential parking policies. *Transport Policy*, 29, 97–106. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.04.005>
- Indraswara, M. S. (2007). Kajian Kenyamanan Jalur Pedestrian Pada Jalan Imam Barjo , Semarang, 6(2), 59–69.
- Ison, S., & Mulley, C. (2014). *Transport and Sustainability*. (Emerald Group Publishing Limited, Ed.) (Volume 5). Howard House, Wagon Lane, Bingley BD16 1WA, UK, Wagon Lane, Bingley BD16 1WA, UK: Emerald Group Publishing Limited.
- Jananingrum, F. P. (2016). Analisis Kapasitas Taman Parkir Abu Bakar Ali Malioboro Yogyakarta.
- Moriarty, P., & Honnery, D. (2005). Determinants of urban travel in Australia. *28th Australasian Transport Research Forum*.
- Newbold, K. B., Scott, D. M., Spinney, J. E. L., Kanaroglou, P., & Páez, A. (2005). Travel behavior within Canada's older population: A cohort analysis. *Journal of Transport Geography*, 13(4), 340–351. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2004.07.007>
- Pradipto, R., Kharis, Z., Wicaksono, Y. I., & Indriastuti, A. K. (2014). Evaluasi Kinerja Ruang Pejalan Kaki di Jalan Malioboro Yogyakarta. *JURNAL KARYA TEKNIK SIPIL*, 3, 564–572.
- Riggs, W., Rivadeneyra, A. T., Shirgaokar, M., & Deakin, E. (2016). Building more parking at major employment centers: Can full-cost recovery parking charges fund TDM programs? *Case Studies on Transport Policy*. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2016.10.002>
- Rye, T. (2011). Manajemen Parkir : Sebuah Kontribusi menuju Kota yang Layak Huni.
- Ryley, T. (2006). Use of non-motorised modes and life stage in Edinburgh. *Journal of Transport Geography*, 14(5), 367–375. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2005.10.001>
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan & Pemodelan Transportasi (Second Edition)*.