

## Kesesuaian koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara terhadap komponen fisik *urban tourism*

*Suitability of the northern city part of Yogyakarta philosophical axis corridor to the physical component of urban tourism*

F Rizki<sup>1</sup>, R Pamardhi Utomo<sup>1</sup>, dan M J Rahayu<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, Indonesia

Corresponding author's email: farhanrizz.fr@student.uns.ac.id

**Abstrak.** Kota Yogyakarta termasuk dalam Kawasan Strategis Pariwisata Nasional menjadikannya salah satu destinasi utama di Indonesia dengan beragam produk wisata salah satunya adanya aktivitas urban tourism pada ruang perkotaan. Fenomena urban tourism terlihat di koridor Jalan Margoutomo, Jalan Malioboro, dan Jalan Margomulyo yang keberadaannya yang memiliki karakter kuat sebagai koridor wisata serta sumbu filosofis bagian utara Kota Yogyakarta. Koridor ini memiliki perbedaan pada aktivitas pariwisatanya yang cenderung pasif pada Jalan Margoutomo apabila disandingkan dengan koridor Jalan Malioboro dan Jalan Margomulyo yang terlihat ramai oleh wisatawan. Signifikansi perkembangan *urban tourism* di Kota Yogyakarta berimplikasi pada urgensi pemenuhan komponen fisik wisata yang adaptif di lingkungan perkotaan. Artikel ini berusaha mengetahui kesesuaian koridor perkotaan Kota Yogyakarta bagian utara terhadap komponen fisik *urban tourism*. Penelitian ini menggunakan pendekatan deduktif dengan jenis penelitian deskriptif kuantitatif yang diaplikasikan pada tiga variabel, yaitu keberadaan daya tarik *urban tourism*, keterjangkauan fasilitas pendukung, dan ketersediaan aksesibilitas penunjang *urban tourism*. Berdasarkan hasil skoring kesesuaian menggunakan metode pembobotan variabel *weighted product* menunjukkan bahwa koridor perkotaan Kota Yogyakarta bagian utara menghasilkan presentase 89, 33% pada Jalan Margoutomo, 100 % pada Jalan Malioboro, dan 86 % pada Jalan Margomulyo. Berdasarkan hasil analisis tersebut menunjukkan bahwa ketiga koridor mempunyai kesesuaian yang sangat tinggi dalam perannya sebagai destinasi urban tourism.

*Kata Kunci: Kesesuaian; Komponen Fisik; Sumbu Filosofis; Urban Tourism*

**Abstract.** The city of Yogyakarta is one of the National Tourism Strategic Area, one of the main destinations is urban tourism in a national scale. The phenomenon of urban tourism can be seen in the corridors of Margoutomo Street, Malioboro Street and Margomulyo Street whose existence has a strong character as a tourism corridor as well as the philosophical axis of the northern part of Yogyakarta City. This corridor has a difference in its tourism activities which tend to be passive on Margoutomo Street when juxtaposed with the corridors on Malioboro and Margamulyo Street which are seen to be crowded with tourists. The significance of the development of urban tourism in Yogyakarta City has implications for the urgency of fulfilling the adaptive physical components of tourism in urban environments. This article sought to determine the suitability of the urban corridors of the northern part of the City of Yogyakarta for the physical components of urban tourism. This study used a deductive approach with a quantitative descriptive research applied to three variables, namely the attractiveness of urban tourism, the affordability of supporting facilities, and the availability of accessibility to support urban tourism. Based on the results of suitability scoring using the weighted product, it showed that the urban corridor of the northern part of Yogyakarta City produced a percentage of 89.33% on Margoutomo Street, 100% on Malioboro Street, and 86% on Margomulyo Street. Based on the results of this analysis, the three corridors have a very high suitability in their role as urban tourism.

*Keywords: Philosophical Axis; Physical Components; Suitability; Urban Tourism*

## 1. Pendahuluan

Dinamika perkembangan aktivitas komersial pada pusat kota selaras dengan penyediaan fasilitas publik di kawasan perkotaan, memicu adanya daya tarik aktivitas wisata pada ruang perkotaan atau *urban tourism* yang merubah ruang perkotaan menjadi kawasan wisata. Keberadaan fasilitas publik pada ruang perkotaan menjadi magnet bagi masyarakat dalam mencari nilai guna melalui kegiatan yang mempunyai nilai ekonomis sehingga dapat merubah aktivitas ruang yang berada di sekitarnya [1]. Adanya aktivitas komersial dan perkembangan fasilitas publik pada lingkungan koridor perkotaan tersebut memicu daya tarik wisata pada ruang perkotaan atau *urban tourism*. Wisata urban atau *urban tourism* merupakan jenis aktivitas wisata yang berada di ruang kota ditandai dengan adanya karakteristik ekonomi berbasis non pertanian seperti administrasi, manufaktur, perdagangan dan jasa, serta menjadi titik sentral bagi transportasi [2].

Kota Yogyakarta menjadi salah satu daya tarik urban tourism didukung dengan posisinya yang termasuk dalam Kawasan Strategis Pariwisata Nasional menjadikannya salah satu destinasi utama di Indonesia dengan potensi, ciri, serta kesan tersendiri dalam menawarkan beragam produk wisata [3]. Atraksi budaya dan sejarah menjadi satu dari sekian jenis produk wisata Kota Yogyakarta yang ditawarkan selain wisata belanja, wisata minat khusus, dan wisata alamnya. Wisatawan memadati objek wisata di kawasan pusat kota seperti kawasan Malioboro, Kampung Wisata Sosromenduran, Pasar Beringharjo, Kawasan Titik 0 Kilometer, Keraton Yogyakarta, dan lainnya yang memiliki daya tarik yang khas sebagai suatu entitas yang hidup di tempat tersebut.

Fenomena *urban tourism* pada ruang publik terlihat pada koridor Jalan Margoutomo, Jalan Malioboro, dan Jalan Margomulyo yang terletak pada pusat kegiatan pariwisata, pelayanan umum, perdagangan jasa, dan perkantoran serta keberadaannya dengan karakter kuat sebagai koridor wisata dan koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara. Koridor jalan ini menghubungkan Monumen Tugu dengan titik 0 kilometer Yogyakarta yang telah ditetapkan sebagai Struktur Cagar Budaya Sumbu Filosofi [4]. Perbedaan koridor perkotaan ini terletak pada aktivitas pariwisatanya yang cenderung pasif pada Jalan Margoutomo apabila disandingkan dengan dua koridor lainnya yakni Jalan Malioboro dan Jalan Margamulyo yang terlihat ramai oleh wisatawan dari pagi hingga malam hari.

Daya tarik aktivitas wisata urban (*urban tourism*) yang merubah ruang perkotaan menjadi kawasan wisata mendorong penyediaan komponen fisik wisata yang adaptif di lingkungan perkotaan. Adanya aktivitas wisata seharusnya ditunjang dengan keberadaan komponen fisik pendukung pariwisata mencakup ketersediaan sarana fasilitas dan aksesibilitas [5]. Pemenuhan fasilitas publik tersebut sebagai bagian dari penyediaan infrastruktur perkotaan sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang kepariwisataan bahwa keberadaan destinasi pariwisata di kawasan perkotaan seharusnya ditunjang dengan adanya kelengkapan fasilitas dan aksesibilitas [6]. Adanya daya tarik *urban tourism* di Kota Yogyakarta juga sejalan dengan permasalahan pembangunan RPJMD Kota Yogyakarta Tahun 2017-2022 yang menekankan pada peningkatan potensi daya tarik wisata perkotaan malam hari akan berdampak positif pada perkembangan penyediaan jasa akomodasi dan makan minum di Kota Yogyakarta [7].

Perkembangan *urban tourism* di ruas jalan utama sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara yang semakin signifikan sebagai ruang wisata seharusnya dapat menjadi *multiplier effect* terhadap ketersediaan fasilitas publik di ruang koridor. Adanya urgensi penyediaan fasilitas publik perkotaan Kota Yogyakarta serta keberadaannya yang menjadi pemenuhan daya tarik elemen *urban tourism* berimplikasi adanya urgensi kajian mengenai kesesuaiannya terhadap komponen fisik *urban tourism*. Oleh karena itu, fenomena daya tarik komponen fisik wisata kota pada ruang koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara menjadi penting diperhatikan guna mengetahui kesesuaian koridor perkotaan terhadap daya tarik komponen fisik dalam mengakomodasi aktivitas wisata di lingkungan perkotaan.

## 2. Metode

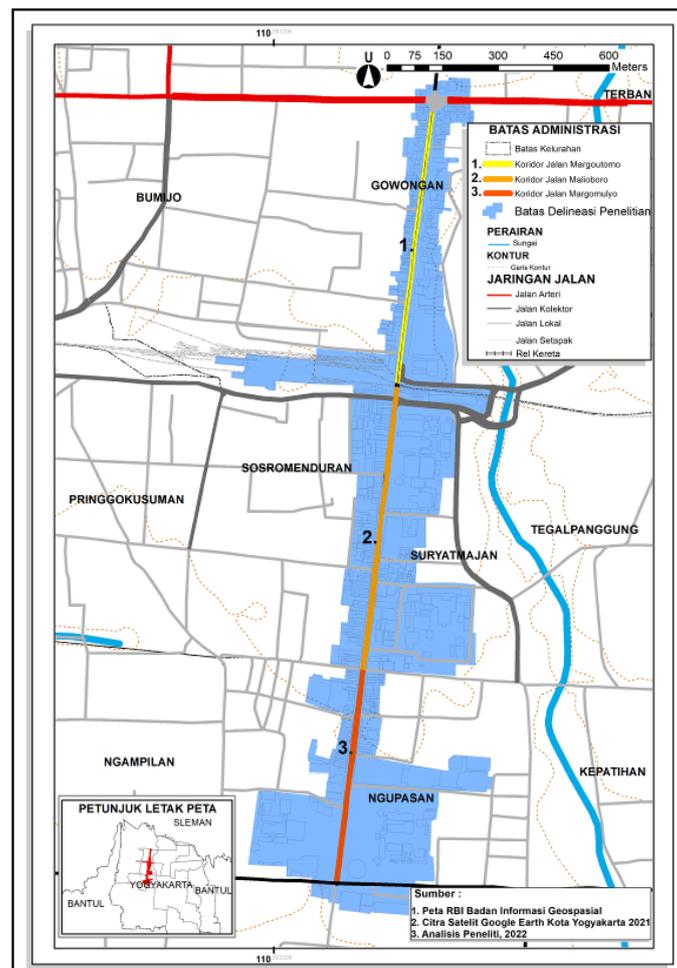
### 2.1 Pendekatan dan jenis penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan pada penelitian kesesuaian koridor perkotaan sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara menggunakan pendekatan yang bersifat deduktif. Kaitannya dengan pendekatan deduktif pada penelitian ini mengaplikasikan teori-teori mengenai *urban tourism* yang digunakan sebagai tolok ukur kesesuaian dan menjadi dasar dalam menjawab rumusan masalah yang diajukan. Selain itu, peneliti juga mengaplikasikan teori koridor perkotaan untuk melihat unsur fisik ruang koridor wisata. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif kuantitatif melalui 3 (tiga) tahapan, diawali analisis dengan metode skoring kategori penilaian tinggi (3), sedang (2), dan/atau rendah (1) pada tiap

indikator komponen fisik *urban tourism*. Selanjutnya, dilakukan analisis *weighted product* untuk mengetahui bobot pada tiap variabel. Tahapan terakhir, dilakukan analisis kesesuaian koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara terhadap komponen fisik *urban tourism* yang diukur melalui parameter pada tiap variabel yang telah dirumuskan.

## 2.2 Ruang lingkup wilayah penelitian

Lokus penelitian ini berada di koridor perkotaan Jalan Margoutomo, Jalan Malioboro, dan Jalan Margomulyo, Kota Yogyakarta, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Penentuan lokasi penelitian dilakukan dengan mempertimbangkan muatan substansi komponen fisik *urban tourism* pada koridor perkotaan sebagai satu area yang mengikuti jaringan jalan dengan mempertimbangkan pada keberadaan fasilitas, ketersediaan sarana dan prasarana, dan transportasi pada bangunan blok depan sekitar kawasan koridor. Hal tersebut mempertimbangkan pemanfaatan ruang pada fungsi komersial termasuk fasilitas pariwisata dan layanan publik meningkat di blok depan pada sebuah koridor karena aksesibilitas ke tempat-tempat wisata perkotaan dan lokasinya yang strategis di dekat pusat kota [8]. Peta wilayah penelitian ditunjukkan pada Gambar 1.



**Gambar 1.** Peta wilayah penelitian.

### 2.3 Variabel penelitian

Penelitian ini mempunyai 3 (tiga) variabel mengacu pada komponen elemen fisik *urban tourism* mencakup elemen primer, sekunder, dan tambahan [9]. Penilaian kesesuaian koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara terhadap komponen fisik *urban tourism* meliputi: keberadaan daya tarik *urban tourism*, keterjangkauan fasilitas pendukung *urban tourism*, dan ketersediaan aksesibilitas penunjang *urban tourism*. Berikut merupakan penjabaran operasionalisasi variabel pada penelitian dapat dilihat pada Tabel 1.

**Tabel 1.** Operasionalisasi variabel penelitian.

Variabel	Sub Variabel	Indikator	Parameter			Sumber
			Tinggi (3)	Sedang (2)	Rendah (1)	
Keberadaan Daya Tarik <i>Urban Tourism</i>	Keberadaan monumen/ <i>landmark</i> budaya	Adanya elemen <i>landmark</i> / monumen dengan karakteristik unik dan ikonik secara visual ditunjang ketersediaan plasa taman monumen	<b>Terdapat</b> <i>landmark</i> / monumen ditunjang dengan plasa taman	<b>Terdapat</b> <i>landmark</i> / monumen tidak ditunjang dengan plasa taman	<b>Tidak terdapat</b> <i>landmark</i> / monumen ditunjang dengan plasa taman	[9–12]
	Keberadaan bangunan bersejarah	Adanya bangunan dengan nilai sejarah dalam menunjang koridor cagar budaya	<b>Terdapat lebih dari 2</b> situs bangunan bersejarah	<b>Terdapat 2</b> situs bangunan bersejarah	<b>Tidak terdapat/ terdapat kurang dari 2</b> situs bangunan bersejarah	[9–11,13,14]
	Keberadaan jalan bernilai filosofis	Adanya jalan dengan nilai filosofisnya mencerminkan identitas kota	<b>Terdapat</b> jalan dengan nilai filosofis yang mencerminkan identitas kota	<b>Terdapat</b> jalan dengan nilai filosofis, <b>namun</b> tidak mencerminkan identitas kota	<b>Tidak terdapat</b> jalan dengan nilai filosofis dan mencerminkan identitas kota	[9,12]
Keterjangkauan Fasilitas Pendukung <i>Urban Tourism</i>	Keterjangkauan fasilitas tempat makan	Ketersediaan fasilitas tempat makan dengan jumlah pilihan yang beragam	<b>Tersedia lebih dari 1 jenis</b> fasilitas tempat makan pada ruang koridor	Tersedia <b>minimal 1 jenis</b> fasilitas tempat makan pada ruang koridor	<b>Tidak tersedia</b> fasilitas tempat makan pada ruang koridor	[5,9,12,13,15]

Variabel	Sub Variabel	Indikator	Parameter			Sumber
			Tinggi (3)	Sedang (2)	Rendah (1)	
		Terjangkaunya koridor penelitian oleh fasilitas tempat makan dalam radius 400–800 meter dari titik sarana	Terjangkaunya seluruh koridor penelitian oleh fasilitas tempat makan dalam radius < 400 meter	Terjangkaunya seluruh koridor penelitian oleh fasilitas tempat makan dalam radius 400-800 meter	Terjangkaunya seluruh koridor penelitian oleh fasilitas tempat makan dalam radius > 800 meter	[16, 17]
	Keterjangkauan fasilitas tempat berbelanja	Ketersediaan fasilitas tempat belanja dengan jumlah pilihan yang beragam	Tersedia lebih dari 1 jenis fasilitas tempat belanja pada ruang koridor	Tersedia minimal 1 jenis fasilitas tempat belanja pada ruang koridor	Tidak tersedia fasilitas tempat belanja pada ruang koridor	[2,5,9–11,15]
		Terjangkaunya koridor penelitian oleh fasilitas tempat belanja dalam radius 400-800 meter tertentu dari titik sarana	Terjangkaunya seluruh koridor penelitian oleh fasilitas tempat belanja dalam radius < 400 meter	Terjangkaunya seluruh koridor penelitian oleh fasilitas tempat belanja dalam radius 400-800 meter	Terjangkaunya seluruh koridor penelitian oleh fasilitas tempat belanja dalam radius > 800 meter	[16]
	Keterjangkauan fasilitas akomodasi	Ketersediaan fasilitas akomodasi dengan jumlah pilihan yang beragam	Ketersediaan fasilitas akomodasi dengan jumlah pilihan yang beragam	Tersedia lebih dari 1 jenis fasilitas akomodasi pada ruang koridor	Tersedia minimal 1 jenis fasilitas akomodasi pada ruang koridor	[5,9,12,15]
		Terjangkaunya koridor penelitian oleh fasilitas akomodasi dalam radius 400-800 meter dari titik sarana	Terjangkaunya seluruh koridor penelitian oleh fasilitas akomodasi dalam radius < 400 meter	Terjangkaunya seluruh koridor penelitian oleh fasilitas akomodasi dalam radius 400-800 meter	Terjangkaunya seluruh koridor penelitian oleh fasilitas akomodasi dalam radius > 800 meter	[16]
Ketersediaan Aksesibilitas Penunjang Urban Tourism	Ketersediaan moda transportasi umum melayani koridor	Ketersediaan moda transportasi umum dengan jumlah pilihan moda yang beragam dalam melayani	Terjangkaunya seluruh koridor penelitian oleh moda transportasi umum pada radius < 400 meter dari titik	Terjangkaunya seluruh koridor penelitian oleh moda transportasi umum pada radius 400–800 meter dari titik	Terjangkaunya seluruh koridor penelitian oleh moda transportasi umum pada radius 400-	[2,5,9]

Variabel	Sub Variabel	Indikator	Parameter			Sumber
			Tinggi (3)	Sedang (2)	Rendah (1)	
		aksesibilitas internal dan eksternal	transit dengan <b>lebih dari 1 jenis</b> pilihan moda	transit dengan <b>minimal 1 jenis</b> pilihan moda	<b>800 meter atau &gt; 800 meter</b> dari titik transit dari koridor lain	
		Terjangkau-nya koridor penelitian oleh fasilitas akomodasi dalam radius 400–800 meter dari titik transit	Terjangkau-nya seluruh koridor penelitian oleh moda transportasi umum dalam radius <b>&lt; 400 meter</b>	Terjangkau-nya seluruh koridor penelitian oleh moda transportasi umum dalam radius <b>400-800 meter</b>	Terjangkau-nya seluruh koridor penelitian oleh moda transportasi umum dalam radius <b>&gt; 800 meter</b>	[16]
	Ketersediaan jalur pejalan kaki memudahkan pergerakan wisatawan	Ketersediaan jalur pejalan kaki yang tidak terputus dengan kondisi perkerasan yang baik di kedua sisi koridor	<b>Ketersediaan</b> jalur pejalan kaki yang tidak terputus dengan kondisi perkerasan yang baik di kedua sisi koridor	<b>Ketersediaan</b> jalur pejalan kaki yang tidak terputus <b>atau</b> dengan perkerasan yang baik di kedua sisi koridor	<b>Tidak tersedia</b> kontinuitas jalur pejalan kaki dengan perkerasan yang baik di kedua sisi koridor	[10,18–20]
	Ketersediaan atribut jalan penunjang wisata	Ketersediaan atribut jalan dan fasilitas parkir penunjang <i>urban tourism</i>	<b>Ketersediaan</b> atribut penunjuk jalan <b>dan</b> fasilitas parkir	<b>Ketersediaan</b> atribut penunjuk jalan <b>atau</b> fasilitas parkir	<b>Tidak tersedia</b> atribut penunjuk jalan dan parkir	[9,21]

#### 2.4 Sumber data

Penelitian kesesuaian koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara terhadap komponen fisik *urban tourism* menggunakan sumber data yang berasal dari sumber primer dan sekunder. Pada sumber primer pengamatan terfokus pada penggalian data eksisting kaitannya dengan kondisi dan ketersediaan komponen fisik *urban tourism* pada ruang koridor meliputi: keberadaan daya tarik *urban tourism*, keterjangkauan fasilitas pendukung *urban tourism*, dan ketersediaan aksesibilitas penunjang *urban tourism*. Sedangkan data sekunder diperoleh melalui kajian literatur yang bersumber dari studi dokumen instansi pemerintah.

#### 2.5 Teknik analisis data

Penelitian kesesuaian koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara terhadap komponen fisik *urban tourism* ini menggunakan teknik analisis skoring dan menggunakan

metode perhitungan *Weighted Product (WP)* untuk dilakukan pembobotan dengan penjabaran sebagai berikut:

**2.5.1 Analisis skoring kesesuaian koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara terhadap komponen fisik urban tourism.** Penelitian ini mengaplikasikan penilaian pada indikator sub variabel dimana penilaian skoring digunakan untuk mengukur fenomena atau gejala dengan menggunakan kategori menjadi 3 tingkatan jenjang tinggi hingga rendah [22]. Teknik analisis skoring pada penelitian ini dilakukan dengan menjabarkan pada 3 (tiga) parameter kesesuaian, yaitu nilai 3 (tinggi), nilai 2 (sedang), dan nilai 1 (rendah). Setelah dilakukan proses penilaian kesesuaian pada tiap parameter sub variabel, selanjutnya dilakukan penilaian variabel melalui perhitungan interval kelas menggunakan aturan *sturge*. Aturan *sturges* dipergunakan dalam teknik perhitungan distribusi frekuensi pada data kuantitatif dalam hal penentuan jumlah kelas, panjang kelas, batas bawah, dan batas atas sesuai dengan kehendak peneliti [23]. Rumus perhitungan *sturge* pada penelitian ini sebagai berikut:

$$i = \frac{a - b}{K} \qquad \text{interval} = \frac{\text{Nilai Maksimal} - \text{Nilai Minimal}}{\text{Kelas (3)}}$$

Berikut merupakan Tabel 2 yang merupakan hasil perhitungan skor pada tiap variabel kesesuaian koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara terhadap komponen fisik *urban tourism*.

**Tabel 2.** Klasifikasi skor variabel penelitian.

Variabel	Kategori		
	Tinggi (3)	Sedang (2)	Rendah (1)
Keberadaan daya tarik <i>urban tourism</i> (Terdiri dari 3 sub-variabel)	Apabila menghasilkan total skoring sub variabel sebesar 7,01-9	Apabila menghasilkan total skoring sub variabel sebesar 5,01-7	Apabila menghasilkan total skoring sub sebesar 3-5
Keterjangkauan fasilitas pendukung <i>urban tourism</i> (Terdiri dari 3 sub-variabel)	Apabila menghasilkan total skoring sub variabel sebesar 7,01-9	Apabila menghasilkan total skoring sub variabel sebesar 5,01-7	Apabila menghasilkan total skoring sub variabel sebesar 3-5
Ketersediaan aksesibilitas penunjang <i>urban tourism</i> (Terdiri dari 3 sub-variabel)	Apabila menghasilkan total skoring sub variabel sebesar 7,01-9	Apabila menghasilkan total skoring sub variabel sebesar 5,01-7	Apabila menghasilkan total skoring sub variabel sebesar 3-5

**2.5.2 Analisis pembobotan variabel komponen fisik urban tourism.** Pada analisis pembobotan variabel komponen fisik *urban tourism* dilakukan untuk mengidentifikasi bobot pada tiap variabel. Analisis ini dilakukan menggunakan metode *Weighted Product (WP)* mengacu pada penelitian sebelumnya sebagai bahan rekomendasi bagi wisatawan dalam menentukan daerah tujuan wisata dengan melakukan perhitungan terhadap nilai pada tiap alternatif kategori yang telah ditentukan [24]. Langkah pembobotan variabel ini dilakukan guna

mengetahui urutan (*ranking*) variabel dalam menilai Kesesuaian Koridor Perkotaan terhadap Komponen Fisik *Urban Tourism*. Tahapan yang dilakukan dalam menghitung bobot pada tiap variabel kesesuaian komponen fisik *urban tourism* sebagai berikut:

- a. Tahap pertama, menentukan kategori dari alternatif parameter yang digunakan. Pada penelitian ini menggunakan 3 (tiga) kategori yang menjadi parameter meliputi: kategori tinggi, sedang, dan rendah.
- b. Tahap kedua, melakukan normalisasi bobot atau penyamakan nilai bobot sehingga mendapatkan nilai keseluruhan bobot variabel = dengan persamaan berikut:

$$\sum_{j=1}^n W_j = 1$$

Pada penilaian normalisasi bobot digunakan acuan nilai skor minimal dan skor maksimal untuk yang digunakan pada proses perhitungan pada Tabel 3 sebagai berikut:

**Tabel 3.** Nilai kriteria dari tiap kategori.

Variabel	Kategori		
	Tinggi	Sedang	Rendah
Keberadaan Daya Tarik <i>Urban Tourism</i>	9	6	3
Keterjangkauan Fasilitas Pendukung <i>Urban Tourism</i>	18	12	6
Ketersediaan Aksesibilitas Penunjang <i>Urban Tourism</i>	12	8	4

$$W_2 = \frac{9 + 18 + 12}{9 + 18 + 12 + 6 + 12 + 8 + 3 + 6 + 4} = \frac{39}{78} = 0,5$$

$$W_2 = \frac{6 + 12 + 8}{9 + 18 + 12 + 6 + 12 + 8 + 3 + 6 + 4} = \frac{26}{78} = 0,333$$

$$W_2 = \frac{3 + 6 + 4}{9 + 18 + 12 + 6 + 12 + 8 + 3 + 6 + 4} = \frac{13}{78} = 0,167$$

- c. Tahap ketiga, menentukan penilaian terhadap vektor S dengan mengalikan keseluruhan kategori dari alternatif parameter yang telah dilakukan pada langkah pertama dengan bobot pangkat positif dengan kategori tinggi dan bobot pangkat negatif dengan kategori rendah. Persamaan yang digunakan dalam menghitung besaran nilai vektor S sebagai berikut:

$$S_i = \prod_{j=1}^n X_{ij}^{w_j} \quad i = 1, 2, 3, \dots, m$$

$$S_1 = (9^{0,5})(6^{0,333})(3^{-0,167}) = 4,53$$

$$S_2 = (18^{0,5})(12^{0,333})(6^{-0,167}) = 7,19$$

$$S_3 = (12^{0,5})(8^{0,333})(4^{-0,167}) = 5,49$$

- d. Tahap keempat, menentukan penilaian terhadap vektor V yang merupakan nilai yang digunakan sebagai dasar dalam melakukan pembobotan variabel penelitian dengan persamaan sebagai berikut:

$$V_i = \frac{\prod_j^n = 1 x_{ij}^{w_j}}{\prod_j^n = 1 (x_{j^*})^{w_j}} \quad ; \text{ dengan } i = 1, 2, \dots, m$$

Berdasarkan hasil perhitungan pembobotan pada tiap alternatif/variabel didapatkan hasil bobot variabel penelitian “kesesuaian koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara terhadap komponen fisik *urban tourism*” sebagai berikut:

$$V_1 = \frac{4,53}{4,53 + 7,19 + 5,49} = \frac{4,53}{17,21} = 0,28$$

$$V_1 = \frac{7,19}{4,53 + 7,19 + 5,49} = \frac{7,19}{17,21} = 0,42$$

$$V_1 = \frac{5,49}{4,53 + 7,19 + 5,49} = \frac{5,49}{17,21} = 0,32$$

2.5.3 Analisis kesesuaian koridor perkotaan terhadap komponen fisik *urban tourism*. Setelah sebelumnya telah dilakukan analisis skoring dan penilaian bobot pada tiap variabel, selanjutnya dilanjutkan perhitungan analisis kesesuaian dilakukan dengan penggabungan skor melalui perkalian antara skor karakteristik koridor perkotaan terhadap komponen fisik *urban tourism* pada tiap variabel dengan bobot pada tiap variabel [24]. Hasil akumulasi penilaian yang dilakukan berdasarkan hasil perkalian antara nilai skor dengan bobot pada tiap variabel penelitian dengan persamaan sebagai berikut:

$$\text{Kesesuaian} = \sum U_n \times X_n \quad \dots \text{ (Persamaan 1)}$$

Untuk menginterpretasikan hasil analisis kesesuaian Koridor Perkotaan terhadap Komponen Fisik *Urban Tourism* dilakukan persamaan persentase sebagai berikut:

$$\text{Persentase Kesesuaian} = \frac{\text{Nilai Kesesuaian} \times 100\%}{\text{Nilai Maksimal}} \quad \dots \text{ (Persamaan 2)}$$

Setelah didapatkan hasil perhitungan kedua persamaan diatas, dilakukan proses pengklasifikasian kesesuaian koridor perkotaan terhadap komponen fisik *urban tourism* mengacu pada rentang persentase. Selanjutnya dilakukan perhitungan untuk menentukan kategori interval dengan kriteria penentuan jumlah interval kelas menggunakan aturan *sturges* untuk menghitung analisis skoring penelitian [23]. Berikut merupakan hasil perhitungan menggunakan aturan *sturge*:

$$i = \frac{a - b}{K} \quad \text{Interval} = \frac{\text{Nilai maksimal} - \text{Nilai minimal}}{\text{Kelas}} = \frac{100-0}{5} = 20$$

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, didapatkan hasil interval kelas 20 dengan 5 (lima) klasifikasi/kelas, maka ditetapkan kategori pengklasifikasian Kesesuaian Koridor Perkotaan terhadap Komponen Fisik *Urban Tourism* pada Tabel 4 sebagai berikut:

**Tabel 4.** Kategori kesesuaian.

Klasifikasi Kesesuaian	Nilai Interval	Keterangan
Sangat Tinggi	80,01-100 %	Nilai tergolong pada kategori tingkat kesesuaian <b>Sangat Tinggi</b> sebagai destinasi <i>urban tourism</i> .
Tinggi	60,01- 80 %	Nilai tergolong pada kategori tingkat kesesuaian <b>Tinggi</b> sebagai destinasi <i>urban tourism</i> .
Sedang	40,01-60 %	Nilai tergolong pada kategori tingkat kesesuaian <b>Sedang</b> sebagai destinasi <i>urban tourism</i> .
Rendah	20,01-40 %	Nilai tergolong pada kategori tingkat kesesuaian <b>Rendah</b> sebagai destinasi <i>urban tourism</i> .
Sangat Rendah	0-20 %	Nilai tergolong pada kategori tingkat kesesuaian <b>Sangat Rendah</b> sebagai destinasi <i>urban tourism</i> .

### 3. Hasil penelitian dan pembahasan

Hasil dan pembahasan penelitian ini memuat hasil pembahasan dari tiap variabel kaitannya dengan kesesuaian koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara terhadap komponen fisik *urban tourism*.

#### 3.1. Kesesuaian keberadaan daya tarik *urban tourism*

Keberadaan daya tarik *urban tourism* menunjukkan bahwa koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara mempunyai kesesuaian tinggi terhadap komponen fisik *urban tourism*. Berdasarkan analisis kesesuaian keberadaan *landmark*/monumen budaya yang ditunjang dengan adanya plasa taman pada Tabel 5 menunjukkan bahwa koridor perkotaan Jalan Margoutomo dan Jalan Margomulyo mempunyai kesesuaian tinggi terhadap keberadaan *landmark*/monumen budaya sebagai identitas kawasan, sedangkan koridor Jalan Malioboro mempunyai kesesuaian sedang. Kesesuaian pada koridor Jalan Malioboro tersebut sebab belum ditunjang dengan keberadaan plasa monumen/taman sebagai ruang publik yang menjadi tujuan wisata perkotaan. monumen yang khas dengan taman atau area hijau menjadi daya tarik karakter fisik produk elemen primer *urban tourism* [9].

Berdasarkan analisis kesesuaian keberadaan bangunan bersejarah yang ditinjau berdasarkan ketersediaanya dalam menunjang kawasan sebagai kawasan cagar budaya menunjukkan bahwa koridor perkotaan Jalan Margoutomo, Jalan Malioboro, dan Jalan Margomulyo mempunyai kesesuaian tinggi. Peninggalan aset fisik berupa bangunan bersejarah masa lampau yang beragam dalam menjadikannya sebagai kawasan cagar budaya yang perlu dilestarikan sebagai salah satu tujuan wisata perkotaan. Hal tersebut mengacu pada pedoman UU No. 11 tahun 2010 di mana ruang geografis dengan peruntukan cagar budaya setidaknya memiliki dua situs cagar budaya atau lebih [14]. Keberadaan bangunan bersejarah pada koridor penelitian yang dapat dilihat pada Tabel 6 sejalan dengan aktivitas kunjungan

wisatawan *urban tourism* pada kawasan perkotaan cenderung memusat di tempat-tempat tertentu dengan karakter dan tampilan yang dinilai unik seperti tempat bersejarah [11].

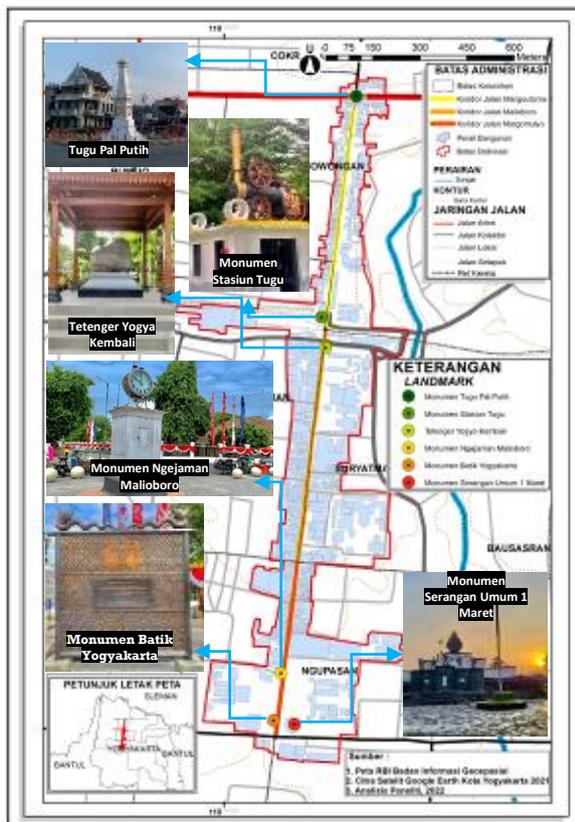
**Tabel 5.** Ketersediaan *landmark*/monumen budaya.

No.	Nama Koridor	Ketersediaan <i>landmark</i> /monumen budaya	Keterangan ketersediaan plasa/taman
1.	Jalan Margoutomo	a. Tugu Pal Putih b. Monumen Stasiun Tugu	Tugu Pal Putih ditunjang dengan Diorama Tugu Golong Gilig dan Monumen Stasiun Tugu ditunjang dengan keberadaan ruang publik di depannya.
2.	Jalan Malioboro	a. Tetenger Yogya Kembali	Tetenger Yogya Kembali tidak didukung dengan plasa taman yang memadai.
3.	Jalan Margomulyo	a. Tugu Ngejaman Malioboro b. Monumen Batik Yogyakarta c. Monumen serangan umum 1 maret 1949	Tugu Ngejaman Malioboro dan Monumen Batik Yogyakarta yang didukung dengan pelataran pedestrian yang luas serta Monumen serangan umum 1 Maret 1949 yang didukung dengan taman RTH di sisi utara.

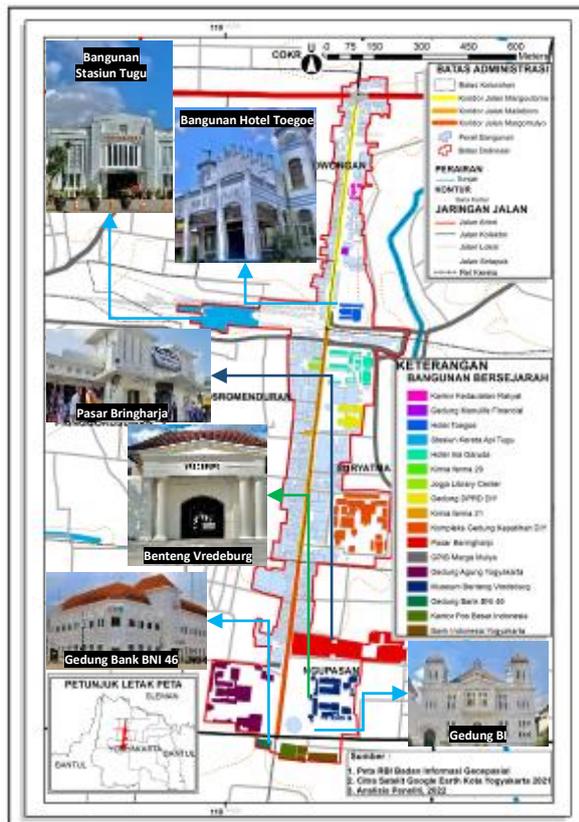
**Tabel 6.** Ketersediaan bangunan bersejarah.

No.	Nama Koridor	Ketersediaan bangunan bersejarah	Keterangan
1.	Jalan Margoutomo	a. Hotel Toegoe b. Stasiun Kereta Api Tugu Yogyakarta c. Kantor Kedaulatan Rakyat d. Gedung Manulife Financial	Memiliki lebih dari dua situs cagar budaya
2.	Jalan Malioboro	a. Hotel Inna Garuda b. Bangunan Jogja Library Center c. Bangunan Kimia Farma 20 d. Gedung DPRD Provinsi DIY e. Bangunan Kimia Farma 21 f. Kompleks Gedung Kepatihan	Memiliki lebih dari dua situs cagar budaya
3.	Jalan Margomulyo	a. Pasar Bringharja b. Gereja Protestan "Margamulya" c. Istana Kepresidenan Gedung Agung d. Museum Benteng Vredeburg e. Gedung Bank Indonesia f. Kantor Pos Besar Yogyakarta g. Gedung Bank BNI 46	Memiliki lebih dari dua situs cagar budaya
4.	Jalan Margomulyo	a. Pasar Bringharja b. Gereja Protestan "Margamulya" c. Istana Kepresidenan Gedung Agung d. Museum Benteng Vredeburg e. Gedung Bank Indonesia f. Kantor Pos Besar Yogyakarta g. Gedung Bank BNI 46	Memiliki lebih dari dua situs cagar budaya

Koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara mempunyai kesesuaian tinggi terhadap nilai filosofis sebab menjadi satu kesatuan elemen pembentuk sumbu imajiner dan filosofis dalam penataan Kota Yogyakarta. Keberadaan sumbu imajiner dan filosofis pada koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara menjadi karakter fisik *urban tourism* sebagai daya tarik karakter fisik produk elemen primer [9]. Koridor penelitian dengan ruas jalan yang menghubungkan Monumen Tugu dengan titik 0 kilometer Yogyakarta meliputi Jalan Margautomo, Jalan Malioboro, dan Jalan Margamulyo juga telah ditetapkan sebagai Struktur Cagar Budaya pada Ruas Jalan Sepanjang Sumbu Filosofi [4]. Keberadaannya yang sarat dengan makna filosofi tidak hanya sebatas filsafat sebagai pedoman hidup, namun diwujudkan dalam tata ruang yang pada akhirnya berkembang sebagai identitas kota seperti sekarang sehingga sangat layak disebut sebagai “*City of Philosophy*” membedakan dengan kota lain. Keberadaan ruas jalan pada koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara menjadikan Kota Yogyakarta pantas layak menjadi wisata urban (*urban tourism*) dengan karakteristik jalan bernilai filosofis mencerminkan identitas kota [12]. Berikut adalah Gambar 2 dan Gambar 3 yang merupakan peta persebaran daya tarik *urban tourism*:



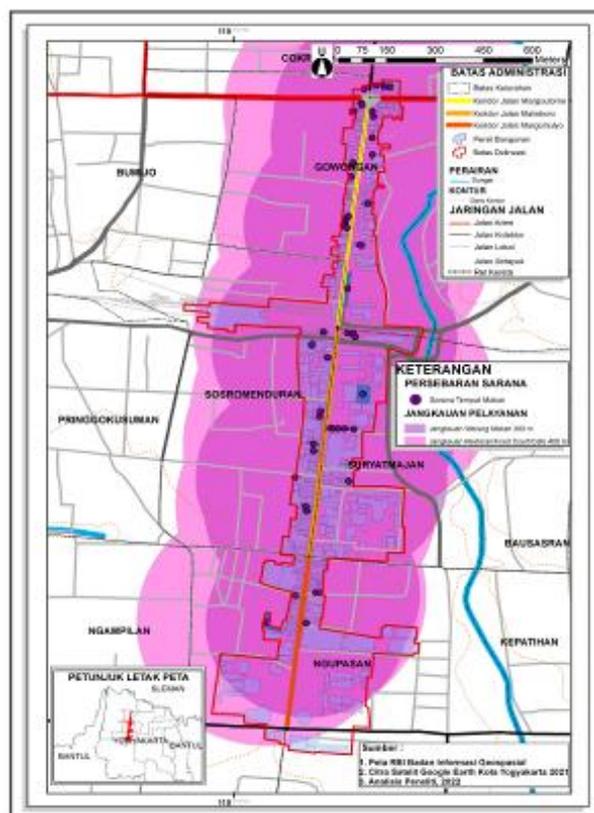
**Gambar 2.** Peta identifikasi monumen/landmark budaya.



**Gambar 3.** Peta bangunan bersejarah.

### 3.2 Kesesuaian keterjangkauan fasilitas pendukung urban tourism

Keterjangkauan fasilitas pendukung *urban tourism* menunjukkan bahwa koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara mempunyai kesesuaian tinggi terhadap fasilitas tempat makan, tempat belanja, dan fasilitas akomodasi ditinjau berdasarkan ketersediaannya yang beragam dalam menjangkau ruang koridor perkotaan dalam radius tertentu. Sebab, pada komponen fisik lebih menekankan pada produk wisata tertentu dan penyediaan fasilitas sarana wisata pada suatu kawasan dengan jumlah pilihan yang beragam [5]. Selain itu, faktor fisik menekankan pada pelayanan sektor sarana fasilitas wisata yang dapat menjangkau seluruh kawasan [15]. Fasilitas *urban tourism* yang tersebar di koridor penelitian dianalisis berdasarkan radius jarak berjalan kaki ideal di perkotaan dari satu titik terhadap titik lain di suatu area tertentu sebesar 400 meter dan 800 meter [16] dan standar pelayanan fasilitas perdagangan dan niaga seperti toko/warung dengan jarak maksimum sejauh 300 m [17].

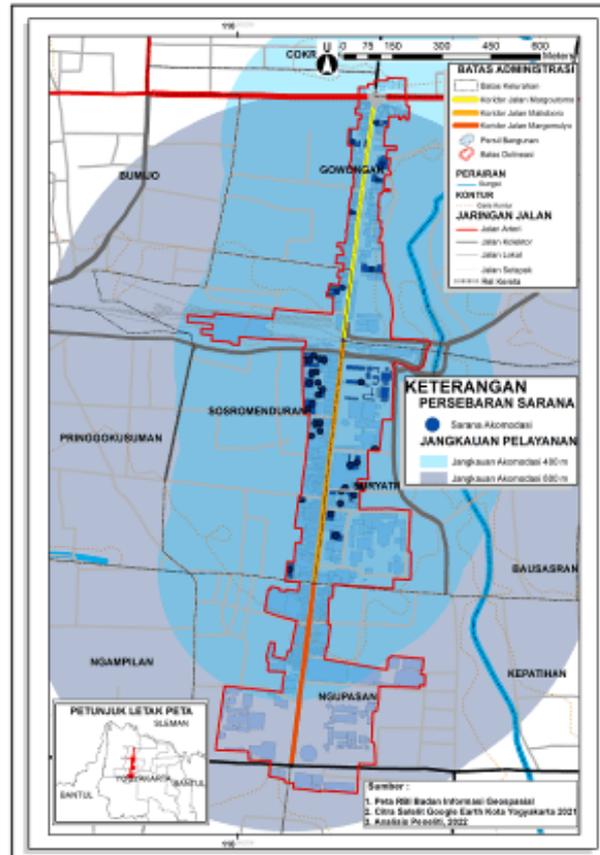


**Gambar 4.** Peta identifikasi keterjangkauan fasilitas tempat makan.

Hasil identifikasi keterjangkauan fasilitas tempat makan pada Gambar 4 menunjukkan bahwa koridor Jalan Margoutomo, Jalan Malioboro, dan Jalan Margomulyo mempunyai kesesuaian tinggi. Ketiga koridor telah tersedia beragam fasilitas tempat makan meliputi restoran dan kedai kopi/ *coffee shop* yang tersedia di koridor Jalan Margoutomo dan Jalan Malioboro, ketersediaan warung makan dan kompleks *food court* yang tersedia di ketiga ruas koridor penelitian, dan ketersediaan PKL angkringan makanan dan minuman yang berada di Jalan



dengan radius <400 meter pada koridor Jalan Margoutomo dan Jalan Malioboro dan dan 400-800 meter pada koridor Jalan Margomulyo.



**Gambar 6.** Peta identifikasi keterjangkauan fasilitas akomodasi.

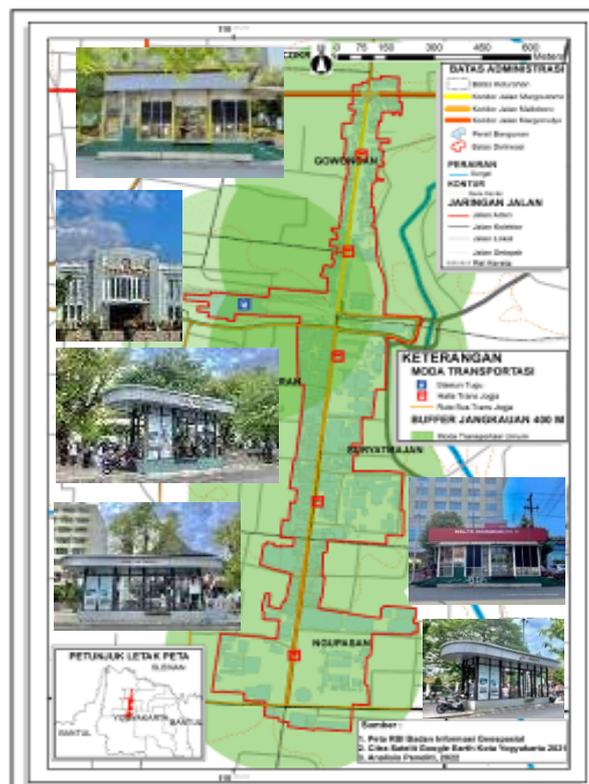
### 3.3. Kesesuaian ketersediaan aksesibilitas penunjang urban tourism

Ketersediaan komponen fisik urban tourism pada koridor perkotaan menunjukkan bahwa koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara mempunyai kesesuaian tinggi terhadap aksesibilitas penunjang *urban tourism*. Variabel ini ditunjang dengan sub variabel ketersediaan moda transportasi umum yang melayani kawasan dimana sebab aktivitas wisata urban atau *urban tourism* sebagai jenis aktivitas wisata oleh wisatawan yang berada di ruang kota dengan mengunjungi kota untuk menggunakan fasilitas yang ada di kota terutama moda transportasi ditandai keberadaan titik sentral bagi transportasi [2].

Selain itu, didukung dengan ketersediaan jalur pejalan kaki mewedahi pergerakan wisatawan sebab wisatawan di perkotaan terkonsentrasi pada jalur wisatawan di area tertentu [18]. Dalam menunjang jalur pejalan kaki diperlukan penyediaan atribut jalan pada ruang wisata mencakup atribut penunjuk jalan (gerbang, papan penunjuk jalan, dan rambu lalu lintas penunjang wisata) dan fasilitas parkir [21]. Hal tersebut sejalan bahwa dalam pengembangan *urban tourism* diperlukan penyediaan aksesibilitas transportasi, parkir, dan penunjuk jalan

(peta petunjuk, rambu lalu lintas, dan papan informasi) sebagai produk elemen tambahan [9]. Keberadaan fasilitas fisik kota pada koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara mencakup akses *signage*, layanan publik, dan informasi wisatawan selain memfasilitasi wisatawan juga menjadi daya tarik wisata perkotaan [10].

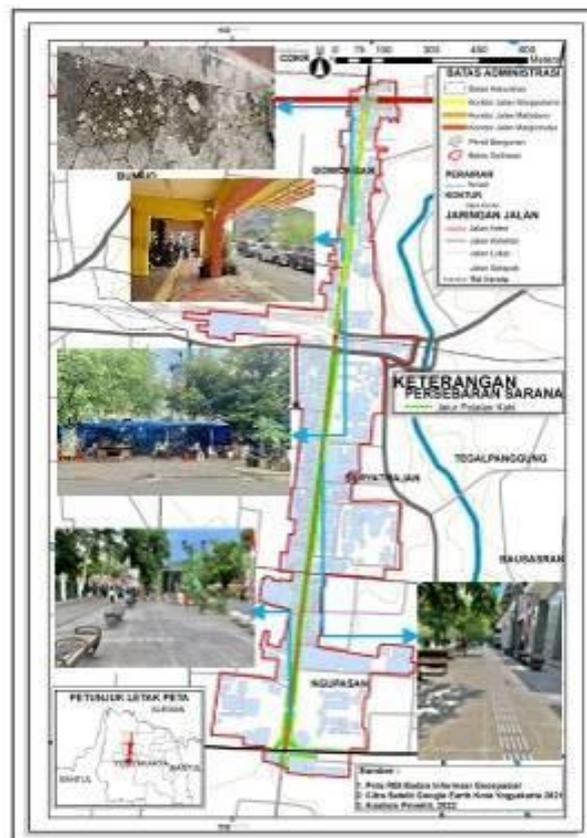
Koridor Jalan Margoutomo dan Jalan Malioboro telah ditunjang dengan Stasiun Tugu Yogyakarta yang mampu menjangkau sebagian kawasan koridor dengan radius <400 meter dari titik stasiun. Selain itu, ketiga ruas koridor penelitian telah dilayani dengan moda transportasi Bus Trans Jogja yang telah seluruh kawasan koridor dengan radius <400 meter dari titik halte. Hal tersebut sejalan bahwa faktor fisik menekankan pada pelayanan sektor sarana fasilitas wisata yang dapat menjangkau seluruh kawasan [15]. Selain itu, koridor penelitian juga telah dilayani oleh moda transportasi penunjang wisata berupa becak dan andong yang mendukung keberagaman produk atraksi dan aksesibilitas serta menjadi aspek pendukung dalam pengembangan *urban tourism* di koridor penelitian yang dapat memicu minat kedatangan wisatawan [25]. Hasil identifikasi keterjangkauan moda transportasi dapat dilihat pada Gambar 7.



**Gambar 7.** Peta identifikasi keterjangkauan moda transportasi umum.

Ketersediaan jalur pejalan kaki menunjukkan bahwa Jalan Malioboro dan Jalan Margomulyo telah memenuhi kriteria kontinuitas jalur pejalan kaki yang tidak terputus di kedua sisi jalan ditunjang dengan perkerasan batu alam berupa batuan andesit dan teraso modern dalam

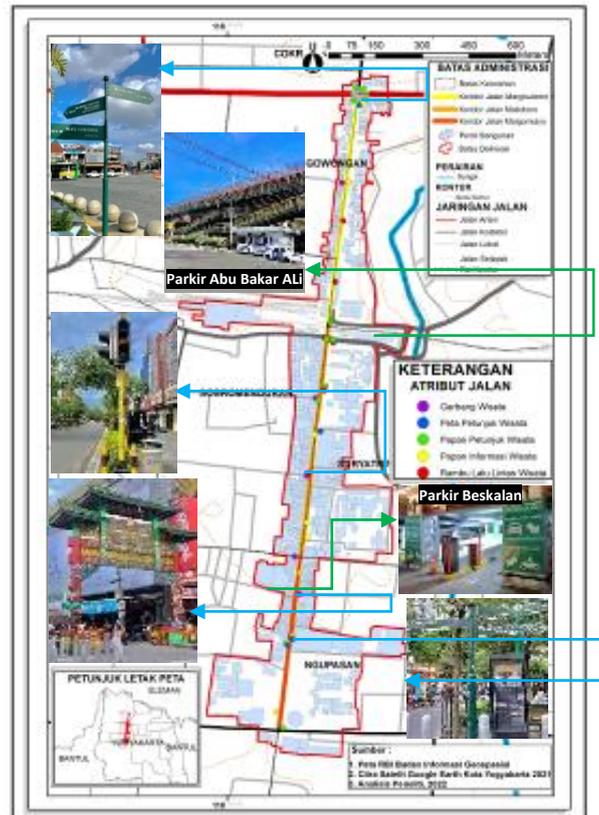
mewadahi pergerakan wisatawan di ruang koridor. Kondisi ruang jalan yang menjadi bagian dari penghubung antar daya tarik pada komponen fisik wisata seharusnya ditunjang dengan perkerasan yang baik [19]. Namun, pada Jalan Margoutomo belum memenuhi kriteria jalur pejalan kaki sebab terputusnya jalur pejalan kaki di beberapa titik karena PKL dan parkir non-resmi dan belum ditunjang dengan perkerasan yang baik. Hal tersebut bertolak belakang bahwa seharusnya keberadaan jalur pedestrian perkotaan harus terhubung dilihat dari kontinuitas jalur pedestrian ditandai dengan tidak terputusnya pemakaian material jalur pedestrian [20]. Hasil identifikasi persebaran dan kondisi jalur pejalan kaki dapat dilihat pada Gambar 8.



**Gambar 8.** Peta identifikasi persebaran dan kondisi jalur pejalan kaki.

Ketersediaan atribut jalan penunjang wisata menunjukkan bahwa Jalan Margoutomo, Jalan Malioboro, dan Jalan Margomulyo telah ditunjang atribut yang beragam meliputi: gerbang wisata, peta petunjuk wisata, papan penunjuk wisata, papan informasi wisata, dan rambu lalu lintas wisata. Keberadaannya tidak hanya memudahkan wisatawan untuk mengakses informasi, tetapi juga sebagai simbol identitas kawasan yang khas seperti gerbang wisata dan papan penunjuk jalan yang seringkali digunakan wisatawan untuk berswafoto. Kaitanya ketersediaan fasilitas parkir Jalan Malioboro dan Jalan Margomulyo yang telah memenuhi kriteria parkir yang terintegrasi dengan keberadaan Taman Parkir Abu Bakar Ali serta Kantong

Parkir Beskalan, namun pada Jalan Margoutomo belum tersedia fasilitas parkir dan menyisakan ruang parkir non-resmi yang disediakan masyarakat lokal di jalur pejalan kaki dan jalur lambat. Hasil identifikasi persebaran atribut jalan penunjang *urban tourism* dapat dilihat pada Gambar 9.



**Gambar 9.** Peta identifikasi persebaran atribut jalan penunjang *urban tourism*

### 3.4. Kesesuaian koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara terhadap komponen fisik *urban tourism*

Berdasarkan hasil penilaian (skoring) kategori kesesuaian koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara terhadap komponen fisik *urban tourism* dihasilkan kesesuaian tinggi (skor= 3) di ketiga ruas koridor pada variabel keberadaan daya tarik *urban tourism*. Selain itu, dihasilkan kesesuaian tinggi (skor= 3) di koridor Jalan Margoutomo dan Jalan Malioboro serta kesesuaian sedang (skor= 2) di koridor Jalan Margomulyo pada variabel keterjangkauan fasilitas pendukung *urban tourism*. Terakhir, diperoleh kesesuaian tinggi (skor= 3) di koridor Jalan Malioboro dan Jalan Margomulyo serta kesesuaian sedang (skor= 2) di koridor Jalan Margoutomo pada variabel ketersediaan aksesibilitas penunjang *urban tourism*. Selanjutnya, setelah didapatkan hasil penilaian kesesuaian pada masing-masing variabel di ketiga ruas koridor maka dilakukan perkalian nilai skoring dengan bobot variabel yang sebelumnya diperoleh melalui metode *Weighted Product* (WP) untuk mengetahui kesesuaian pada koridor penelitian yang dapat dilihat pada Tabel 7.

**Tabel 7.** Penilaian perkalian skor dengan bobot variabel.

Variabel	Penilaian skor						Skor Maksimal		
	Skor Variabel			Bobot Variabel	Total (skor x bobot)			Skor Maksimal	Total Skor Maksimal
	A	B	C		A	B	C		
Keberadaan Daya Tarik <i>Urban Tourism</i>	3	3	3	0,26	0,78	0,78	0,78	3	0,78
Keterjangkauan Fasilitas Pendukung <i>Urban Tourism</i>	3	3	2	0,42	1,26	1,26	0,84	3	1,26
Ketersediaan Aksesibilitas Penunjang <i>Urban Tourism</i>	2	3	3	0,32	0,64	0,96	0,96	3	0,96
<b>Jumlah Kesesuaian Variabel</b>					<u>2,68</u>	<u>3</u>	<u>2,58</u>	<b>Jumlah Skor</b>	<u>3</u>

Keterangan :

A : Koridor Jalan Margoutomo

B : Koridor Jalan Malioboro

C : Koridor Jalan Margomulyo

Setelah memperoleh nilai kesesuaian koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara komponen fisik *urban tourism*, untuk memudahkan dalam menginterpretasikan hasil yang telah diperoleh maka dikonversi maka dilakukan interpretasi ke dalam bentuk persamaan persentase sebagai berikut:

$$\text{Persentase kesesuaian} = \frac{\text{Nilai Kesesuaian}}{\text{Nilai Maksimal}} \times 100\%$$

$$\text{Persentase kesesuaian} = \frac{2,68}{3} \times 100\% = 89,33\%$$

$$\text{Persentase kesesuaian} = \frac{3}{3} \times 100\% = 100\%$$

$$\text{Persentase kesesuaian} = \frac{2,58}{3} \times 100\% = 86\%$$

Hasil akhir penilaian analisis Kesesuaian Koridor Sumbu Filosofis Kota Yogyakarta Bagian Utara terhadap Komponen Fisik *Urban Tourism*, didapatkan hasil persentase 89,33% pada penggal Jalan Margoutomo, 100% pada penggal Jalan Malioboro, dan 86 % pada penggal Jalan Margomulyo dimana terletak pada interval 80,01-100%. Hal tersebut menunjukkan bahwa komponen fisik *urban tourism* pada koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara meliputi: Jalan Margoutomo, Jalan Malioboro, dan Jalan Margomulyo tergolong pada kategori **“Sangat Tinggi”** dalam perannya sebagai destinasi wisata *urban tourism*.

Berdasarkan hasil nilai kesesuaian tersebut secara keseluruhan perlu adanya perbaikan pada ketiga ruas koridor. Seperti halnya pada pada koridor Jalan Margoutomo belum mampu memenuhi elemen tambahan pada aksesibilitas jalur pejalan kaki dan ketersediaan fasilitas parkir sebab terputusnya jalur pejalan kaki di beberapa titik dan belum ditunjang dengan perkerasan yang baik serta belum tersedianya fasilitas parkir resmi yang hanya menyisakan parkir non-resmi di ruang jalur pejalan kaki dan jalur lambat. Sedangkan, pada koridor Jalan Margomulyo kurangnya pemenuhan elemen sekunder pada ketersediaan fasilitas akomodasi

dengan kemampuan menjangkau ruang koridor dengan radius 400–800 meter yang ditunjang dengan ketersediaan fasilitas akomodasi pada koridor Jalan Malioboro. Selain itu, pada koridor Jalan Malioboro meskipun telah memenuhi persentase 100% (maksimal) pada keseluruhan variabel namun perlu adanya peningkatan komponen fisik *urban tourism* pada keberadaan monumen/*landmark* budaya yang perlu ditunjang dengan keberadaan plasa taman sebagai bentuk fasilitas ruang terbuka publik perkotaan. Secara keseluruhan, diperlukan peningkatan pemenuhan ketiga komponen tersebut agar koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara memenuhi kesesuaian sangat tinggi terhadap komponen fisik *urban tourism*.

#### 4. Kesimpulan

Hasil penelitian kesesuaian koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara terhadap komponen fisik *urban tourism* diperoleh kategori nilai kesesuaian “Sangat Tinggi” meliputi: Jalan Margoutomo, Jalan Malioboro, dan Jalan Margomulyo yang sangat berperan sebagai *urban tourism*. Meskipun demikian, perlu adanya peningkatan komponen jalur pejalan kaki pada koridor Jalan Margoutomo, peningkatan keterjangkauan fasilitas akomodasi pada koridor Jalan Margomulyo, serta ketersediaan plasa/monumen taman sebagai bentuk fasilitas ruang terbuka publik perkotaan pada koridor Jalan Malioboro. Signifikansi upaya peningkatan komponen fisik koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara ini diharapkan dapat mengakomodasi adanya destinasi wisata pada ruang perkotaan serta dapat menambah keberagaman produk wisata di Kota Yogyakarta dalam mengakomodasi kebutuhan wisatawan domestik maupun mancanegara yang berkunjung ke Kota Yogyakarta.

#### Ucapan terima kasih

Peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada seluruh jajaran Dosen dan Staff Pengajar Civitas Akademika Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Sebelas Maret Surakarta yang telah memberikan dukungan, pelayanan, dan mendampingi peneliti serta pihak lain yang telah membantu secara langsung maupun tidak langsung dari proses hingga selesainya penyusunan penelitian ini.

#### Referensi

- [1] Aditya ES. Pengaruh Keberadaan Pusat Perbelanjaan Terhadap Perubahan Pemanfaatan Lahan Dan Aktivitas Ruang Terbuka Publik Di Sekitarnya (Studi Kasus: Dhoho Plaza, Kota Kediri). Skripsi. Universitas Sebelas Maret, 2013.
- [2] UNWTO. Global Report on City Tourism. Madrid: AM Reports; 2012.
- [3] Pemerintah Republik Indonesia. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2025 2011.
- [4] Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 108/KEP/2017 Tentang Penetapan Ruas Jalan Sepanjang Sumbu Filosofis Sebagai Struktur Cagar Budaya. Pemerintah Daerah Yogyakarta 2017.

- [5] Ferreira J, Esteveao C. Regional Competitiveness of a Tourism Cluster: A Conceptual Model Proposal. *Encontros Científicos–Tourism & Management Studies* 2009;31–51. [https://www.researchgate.net/publication/239824929\\_Regional\\_Competitiveness\\_of\\_Tourism\\_Cluster\\_A\\_Conceptual\\_Model\\_Proposal](https://www.researchgate.net/publication/239824929_Regional_Competitiveness_of_Tourism_Cluster_A_Conceptual_Model_Proposal)
- [6] Pemerintah Republik Indonesia. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisata 2009.
- [7] Pemerintah Daerah Kota Yogyakarta. Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 11 Tahun 2017 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah 2017.
- [8] Sastrawati I, Asano J. The Implication of Land Use Change on the Site Shape of Urban Tourism Amenities Case Study : Makassar Old District. *Urban and Regional Planning Review* 2021;8:123–46. <https://doi.org/10.14398/urpr.8.123>.
- [9] Ruetsche J. Urban Tourism: What Attracts Visitors to Cities. *Lets Talk Business* 2006;2. <https://fyi.extension.wisc.edu/downtowneconomics/files/2012/08/urban-tourism.pdf>
- [10] Boivin M, Tanguay GA. Analysis of the Determinants of Urban Tourism Attractiveness: The Case of Québec City and Bordeaux. *Journal of Destination Marketing & Management* 2019;11:67–79. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2018.11.002>.
- [11] Edwards D, Griffin T, Hayllar B. Urban Tourism Research: Developing an Agenda. *Ann Tour Res* 2008;35:1032–52. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2008.09.002>.
- [12] Utama I, Rai GB. Pengembangan Wisata Kota Sebagai Pariwisata Masa Depan Indonesia. *Jurnal Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomika Dan Humaniora Universitas Dhyana Pura Badung-Bali* 2013.
- [13] Hayllar B, Griffin T. The Precinct Experience: A Phenomenological Approach. *Tour Manag* 2005;26:517–28. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2004.03.011>.
- [14] Pemerintah Republik Indonesia. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya 2010.
- [15] Šušić V, Đorđević D. The place and role of events in the tourist development of the Southwest Serbia cluster. *Facta Universitatis-Series: Economics and Organization* 2011;8:69–81. <http://facta.junis.ni.ac.rs/eao/eao201101/eao201101-06.pdf>
- [16] Kusuma A, Arisyi DG, Tjahjono T. Persepsi Pejalan Kaki di Akhir Perjalanan Harian. *Jurnal Transportasi* 2017;17. <https://doi.org/10.26593/jtrans.v17i3.2867.%25p>
- [17] Badan Standardisasi Nasional. SNI 03-1733-2004 Tata cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan 2004.
- [18] Valls J-F, Sureda J, Valls-Tuñón G. Attractiveness Analysis of European Tourist Cities. *Journal of Travel & Tourism Marketing* 2014;31:178–94. <https://doi.org/10.1080/10548408.2014.873310>.
- [19] Prasetyo ED. Studi Keterkaitan Antar Obyek Wisata Dalam Rangka Pembentukan Cluster Wisata di Wilayah Pengembangan Pariwisata (WPP) A Kabupaten Magelang. Thesis. Universitas Diponegoro, 2004.
- [20] Pradharna BF, Alindya DT, Pourine BAM, Ekomadyo AS, Susanto V. Street Experience Jalan Braga : Memahami Pemenuhan Kebutuhan Pejalan Kaki melalui Media Google Street View. *Jurnal Arsitektur ZONASI* 2021;4:46–61. <https://doi.org/10.17509/jaz.v4i1.29920>.

- [21] Rivandi P, Putri RA, Rahayu MJ. Komponen Interaksi Fisik Pada Kampung Wisata Sosromenduran Yogyakarta. *Desa-Kota* 2022;4:53. <https://doi.org/10.20961/desa-kota.v4i1.53680.53-66>.
- [22] Delamartha AH. Tingkat Kesiapan Aksesibilitas Wisata Dalam Mengintegrasikan Obyek Wisata di Kabupaten Karanganyar Bagian Timur. Skripsi. Universitas Sebelas Maret, 2021.
- [23] Bachri N. *Statistika Dasar Untuk Bisnis: Teori, Pendekatan dan Contoh Kasusnya*. CV Jejak (Jejak Publisher); 2019.
- [24] Adiansyah MH, Ahsan M, Endy Budianto A. Implementasi Metode Weighted Product Sebagai Sistem Rekomendasi Wisata Dan Kuliner Favorit Di Malang. *RAINSTEK : Jurnal Terapan Sains & Teknologi* 2020;2:147–53. <https://doi.org/10.21067/jtst.v2i1.4243>.
- [25] Dwyer L, Kim C. Destination Competitiveness: Determinants and Indicators. *Current Issues in Tourism* 2003;6:369–414. <https://doi.org/10.1080/13683500308667962>.