

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kota Yogyakarta merupakan ibukota Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), di kota ini banyak terdapat *landmark* Kota Yogyakarta. Selain itu, kebudayaan yang terdapat di kota ini sangat kental dan khas. Hal ini membuat para wisatawan banyak berkunjung ke Kota Yogyakarta ini. Seiring dengan perkembangan zaman, maka kota ini pun berkembang dengan berbasis pariwisata yang berlandaskan kebudayaan. Kegiatan pariwisata andalan dari kota ini adalah wisata kota yang berpusat di sepanjang Jalan Malioboro. Kawasan Jalan Malioboro merupakan tujuan utama wisata di kota ini. Selain itu, kawasan ini merupakan *landmark* Kota Yogyakarta yang tidak pernah sepi oleh wisatawan.

Malioboro sendiri merupakan jalan raya yang telah ditata dan digunakan untuk keperluan upacara tertentu sekitar lima puluh tahun sebelum Inggris berkuasa di Jawa. Jalan Malioboro diduga diadopsi dari bahasa sansekerta "*malyabhara*". Istilah Sansekerta "*malya*" (untaian bunga), "*malyakarma*" (merawat untaian bunga), "*malyabharin*" (menyandang untaian bunga) dapat ditemukan dalam kisah Jawa kuno. Jalan Malioboro menjadi rajamarga yang berfungsi sebagai jalan raya seremonial yang membelah jantung kota, menautkan hubungan sakral nan filosofis antara Keraton dan Gunung Merapi¹.

¹ P. Carey, "*Jalan Maliabara (Garland Bearing Street): The Etymology and Historical Origins of a much Misunderstood Yogyakarta Street Name*". Archipel. Vol 27, 1984.

Sejak tahun 1916, Kawasan Malioboro sebelah selatan dikenal sebagai permukiman kaum Tionghoa di Yogyakarta. Hal ini ditandai dengan banyak terdapat rumah toko yang kebanyakan menjual barang-barang kelontong, emas dan pakaian. Malioboro semakin ramai saat Pasar Beringharjo di sisi selatan kawasan dibangun oleh Kraton. Dengan adanya pasar ini, kaum pecinan yang semula hanya melakukan bisnis di bagian selatan Kawasan Malioboro meluas ke arah utara hingga ke Stasiun Tugu².

Gambar 1.1

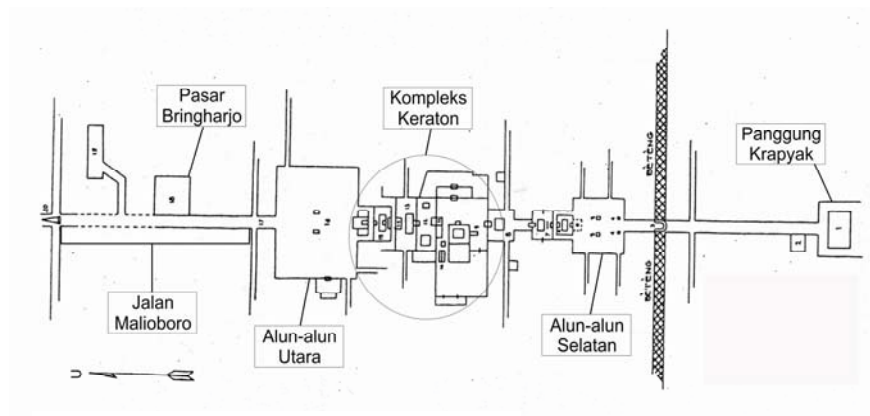


Kawasan Malioboro Tahun 1936

Sumber : id.wikipedia.org

Gambar 1.2

Skema Sumbu Imajiner



Sumber : diadaptasi dari *Datasolusindo*, 2011

² Aan "Kawasan Malioboro" (<http://kotaiojja.com/wisata/index/85>, diakses pada 28 Desember 2013)

Perkembangan Malioboro menjadi kawasan perdagangan didukung oleh bakat bisnis orang-orang Tionghoa dan juga didukung oleh posisinya yang strategis dalam filosofi garis imajiner Kota Yogyakarta. Malioboro memang merupakan jalan imajiner yang membentang dari utara ke selatan. Menghubungkan Gunung Merapi dan Tugu Jogja di bagian utara serta Keraton Kasultanan Yogyakarta, Panggung Krapyak dan Pantai Laut Selatan di bagian selatannya (Lihat **Gambar 1.2**). Selain itu, Malioboro juga menjadi tempat berkumpulnya seniman dan sastrawan dari berbagai daerah yang bermukim di Yogyakarta.

Dalam perkembangannya, Kawasan Malioboro telah menjadi salah satu koridor yang sangat terkenal dan menjadi *landmark* Kota Yogyakarta. Kawasan ini memiliki daya tarik tersendiri yang dapat menarik wisatawan baik lokal maupun asing. Letaknya yang berada di pusat kota serta mudah dijangkau membuat kawasan ini menjadi salah satu tempat yang wajib dikunjungi oleh wisatawan yang datang ke Kota Yogyakarta. Banyak wisatawan yang datang ke kawasan ini hanya untuk sekedar berbelanja oleh-oleh khas Kota Yogyakarta, bahkan tak sedikit pula wisatawan yang menginap di hotel-hotel di sekitar kawasan ini.

Tingginya minat wisatawan yang ingin berkunjung ke Malioboro terutama pada saat akhir pekan dan musim liburan dapat terlihat dari kepadatan lalu lintas yang selalu terjadi di kawasan Jalan Malioboro, pasalnya tidak sedikit wisatawan yang datang menggunakan kendaraan pribadi. Kendaraan wisatawan selalu memadati kawasan ini sehingga menimbulkan kemacetan lalu lintas. Sebanyak 3 juta kendaraan roda dua dan 2 juta lebih kendaraan roda empat melintas di kawasan koridor Jalan Malioboro pada rentang waktu April hingga Juni 2013³. Volume lalu

³ Dinas Perhubungan DIY

lintas yang terus meningkat ini belum ditambah dengan kendaraan umum yang memiliki trayek melintasi kawasan ini dan kendaraan becak serta andong yang digunakan oleh para wisatawan untuk berkeliling Kawasan Malioboro maupun berkeliling kota.

Volume lalu lintas di kawasan ini akan semakin padat saat musim liburan tiba. Kendaraan para wisatawan semakin banyak berdatangan ke kawasan koridor Jalan Malioboro, intensitas kendaraan yang melewati kawasan tersebut pada musim liburan akhir tahun 2013 mencapai 1.800 unit per jam⁴. Lalu lintas di kawasan ini padat cenderung tidak bergerak. Kepadatan terjadi saat siang hari dimana jumlah wisatawan yang berkunjung juga sedang mencapai puncaknya. Bahkan, kepadatan arus lalu lintas tersebut kini tidak hanya terjadi saat libur panjang saja, namun juga sudah mulai terjadi setiap akhir pekan.

Saat akhir pekan dan libur nasional, Kawasan Malioboro memang selalu disesaki oleh wisatawan serta kendaraan bermotor yang melintasi kawasan ini. Tercatat wisatawan yang datang ke Kawasan Malioboro mencapai 60.000 orang per minggu, jumlah ini akan terus meningkat saat akhir pekan dan libur nasional tiba. Saat musim liburan, jumlah wisatawan yang datang mencapai 80.000 – 150.000 orang, dengan intensitas kendaraan yang melewati kawasan tersebut mencapai 1.800 unit per jam⁵.

⁴ *Ibid.*,

⁵ Dinas Pariwisata DIY, 2013

Gambar 1.3
Kondisi Lalu Lintas Malioboro



Sumber : *Observasi Lapangan, 2014*

Menurut Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Malioboro, Syarif Teguh, volume kendaraan di ruas Jalan Malioboro mulai mendekati ambang batas titik jenuh dan saat ini di musim liburan sering terjadi macet. Jika ambang batas titik jenuh volume kendaraan di Malioboro berada pada angka satu, maka saat ini kondisi di Malioboro sudah mencapai angka 0,8. Artinya, Malioboro di ambang kemacetan⁶. Kemacetan di Malioboro mulai terasa mulai dari pintu masuk Jalan Malioboro di sebelah utara. Ratusan bahkan ribuan kendaraan bermotor harus rela antri jika ingin memasuki kawasan ini. Jalan yang panjangnya \pm 1 km ini memang selalu dijejali wisatawan.

Banyaknya wisatawan yang berkunjung ke Malioboro terutama pada musim liburan memang menimbulkan kemacetan sebab tak sedikit dari wisatawan tersebut membawa kendaraan pribadi. Selain kemacetan, masalah lain muncul yaitu soal parkir untuk kendaraan bermotor. Tingginya intensitas dan volume lalu lintas membuat kebutuhan akan ruang parkir bagi wisatawan meningkat. Namun hal ini tidak diimbangi

⁶ Eka Aifa Rusqiyanti "Volume kendaraan di Malioboro Dekati Titik Jenuh" (<http://www.antaraneews.com/berita/412070/volume-kendaraan-di-malioboro-dekati-titik-jenuh>, diakses pada Kamis 2 Januari 2014)

dengan ketersediaan lahan parkir di Kawasan Malioboro. Menurut data yang diperoleh melalui Unit Pelaksana Teknis Kawasan Malioboro tercatat bahwa kendaraan yang parkir untuk berkunjung ke kawasan ini sudah melebihi daya tampung yang ada. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 1.1** berikut ini

Tabel 1.1
Jumlah Daya Tampung Parkir Kendaraan di Kawasan Malioboro

Jenis Kendaraan	Jumlah yang Berkunjung	Daya Tampung Parkir
Roda Dua	24.000	18.000
Roda Empat	600	200
Bus Rombongan	500	100

Sumber: UPT Malioboro, 2013

Kendaraan yang datang berkunjung terus meningkat sementara lahan parkir yang tersedia tidak bertambah, akibatnya banyak bahu jalan dan trotoar digunakan sebagai lahan parkir. Para pejalan kaki pun harus berbagi tempat dengan kendaraan yang parkir khususnya kendaraan roda dua. Hal ini berdampak pada ketidak nyamanan para wisatawan yang berjalan kaki, ruang gerak mereka menjadi terbatas jika berpapasan dengan pejalan kaki lainnya karena ruang trotoar yang seharusnya leluasa untuk berjalan menjadi kecil akibat menjadi lahan parkir.

Kendaraan roda empat yang masuk ke Kawasan Malioboro umumnya kesulitan mencari tempat parkir yang memang jumlahnya terbatas. Tak jarang mereka harus memutar keluar kawasan dan masuk kembali hanya untuk sekedar mencari parkir. Hal ini memperparah kemacetan lalu lintas dan menimbulkan polusi udara. Tidak seperti kendaraan roda

dua yang dapat memarkirkan kendaraannya di trotoar, parkir untuk kendaraan roda empat ini letaknya di jalan-jalan lokal yang berada di sisi barat dan timur sepanjang Jalan Malioboro.

Untuk wisatawan yang datang menggunakan bus rombongan, telah disediakan taman parkir di Kawasan Abu Bakar Ali yaitu letaknya di sebelah utara Kawasan Malioboro. Pemerintah kota setempat memang melarang bus-bus besar masuk ke Jalan Malioboro, hal ini dimaksudkan untuk mengurangi kepadatan yang terjadi di Jalan Malioboro. Taman parkir tersebut dinilai juga belum mampu menampung bus-bus wisatawan yang berdatangan terutama saat musim liburan. Taman parkir Abu Bakar Ali ini memiliki luas 3500m² dan hanya dapat menampung 25 bus besar serta beberapa mobil pribadi dan sepeda motor saja.

Gambar 1.4
Kondisi Parkir Malioboro



Sumber : Observasi Lapangan, 2014

Pemerintah kota setempat memang sudah menyediakan kantong-kantong parkir di sekitar Kawasan Malioboro. Seperti taman parkir Abu Bakar Ali dan taman parkir Ngabean. Untuk taman parkir Abu Bakar Ali ini memang sudah tidak dapat memenuhi daya tampung kendaraan wisatawan. Sedangkan untuk taman parkir Ngabean hingga sekarang

belum berfungsi secara optimal dan sesuai harapan. Kondisi taman parkir Ngabean yang berada dekat titik nol kilometer ini sepi aktifitas. Hal ini dikarenakan taman parkir ini lokasinya berada cukup jauh dari Kawasan Malioboro, sehingga wisatawan enggan parkir di tempat ini karena harus berjalan kaki cukup jauh ke Jalan Malioboro.

Masalah parkir memang menjadi masalah utama yang muncul di Malioboro dan hal yang paling disorot oleh banyak pihak terutama pemda setempat. Parkir dan kemacetan membuat Malioboro menjadi kawasan yang semakin padat dan tidak teratur. Selain parkir dan kemacetan, masalah lain kembali muncul di kawasan ini yakni pedagang kaki lima (PKL) yang semakin membuat kawasan ini padat dan tidak teratur. Dari total panjang Kawasan Malioboro sekitar 1 km, sepanjang 900 m digunakan oleh PKL untuk arena berjualan⁷.

Menurut Asosiasi Pedagang Kali Lima Indonesia (APKLI) Kota Yogyakarta tahun 2012, tercatat ada sebanyak ± 2.500 pedagang (cinderamata dan makanan) yang berjualan di kawasan koridor Jalan Malioboro ini. Jumlah tersebut merupakan jumlah pedagang yang tercatat, sementara menurut APKLI masih banyak jumlah PKL yang belum tercatat dan berstatus illegal. Sekitar 80% pedagang memiliki izin sementara 20% sisanya ada yang belum memiliki izin berjualan di Malioboro dan ada pula yang masih mengurus izin sambil tetap berdagang.

Pedagang kaki lima (PKL) memang merupakan salah satu bagian dari Malioboro yang tidak dapat dipisahkan dari kawasan ini. PKL juga merupakan ciri khas serta ruh bagi Malioboro. Namun keberadaan para

⁷UPT Malioboro April 2013, "Malioboro Kian Semrawut" (<http://koran-sindo.com/node/351827>, diakses pada Kamis 2 Januari 2014)

PKL saat ini membuat Kawasan Malioboro semakin sesak. Bahkan tidak ada satu celah pun yang luput dari lapak para PKL tersebut. Saat Malioboro sedang ramai oleh wisatawan, keberadaan lapak PKL ini cenderung mempersulit ruang gerak bagi wisatawan. Bahkan jumlah PKL yang ada hampir sama banyaknya dengan jumlah wisatawan Malioboro. Keberadaan PKL yang jumlahnya semakin banyak ini selain membuat Malioboro semakin tidak teratur juga menimbulkan citra kota yang kurang baik dan tidak tertata dengan rapi.

Gambar 1.5
Kondisi PKL Malioboro



PKL Makanan



PKL Cenderamata

Sumber : Observasi Lapangan, 2014

Tidak hanya PKL yang mengganggu para wisatawan, akhir-akhir ini banyak ditemukan tunawisma berkeliaran di Jalan Malioboro. Terlebih saat wisatawan sedang ramai, mereka memanfaatkan keadaan ini untuk mengais lebih banyak rezki. Tunawisma di kawasan ini umumnya seperti pengemis dan pengamen. Ditengah kepadatan wisatawan yang sedang berbelanja atau menyusuri Malioboro, para tunawisma ini ikut berjejal memohon belas kasihan para wisatawan. Hal ini tentu sangat mengganggu wisatawan baik dari segi keamanan maupun kenyamanan.

Keberadaan tunawisma tersebut menyebabkan Kawasan Malioboro semakin tidak teratur. Terlebih lagi saat ini di kawasan tersebut terdapat banyak papan reklame yang membuat Malioboro semakin berantakan dipandang mata. Toko-toko yang ada di sepanjang Jalan Malioboro memasang reklame yang jumlahnya tidak sedikit dan dengan ukuran yang besar. Hal ini menutupi ornamen atau arsitektural bangunan maupun atap bangunan. Hal ini menyebabkan kesan kawasan ini semrawut karena pemasangan reklame-reklame raksasa tersebut. Nilai estetika Malioboro menjadi menurun padahal itu sangat penting ditonjolkan karena Malioboro merupakan aset pariwisata Yogyakarta.

Gambar 1.6
Kondisi Reklame di Jalan Malioboro



Sumber : Observasi Lapangan, 2014

Pemerintah Kota Yogyakarta sendiri sebenarnya telah mengeluarkan sebuah kebijakan untuk mengatur kawasan sepanjang Jalan Malioboro ini agar kawasan tersebut tidak semakin padat dan tidak teratur. Hal ini telah tertuang dalam Peraturan Daerah Kota Yogyakarta No. 2 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Yogyakarta, dimana pada pasal 80 mengatur peruntukan Kawasan Malioboro sebagai kawasan pedestrian. Namun hal ini masih dalam kajian berbagai pihak

yang berkepentingan. Kebijakan tersebut telah dirumuskan sejak awal tahun 2011 dan sampai saat ini belum dapat.

Penandatanganan MoU mengenai revitalisasi Stasiun Tugu dan penataan pedestrian Malioboro baru-baru ini kembali dibuat. Tepatnya pada 10 Januari 2014, hal ini dilakukan mengingat masa berlaku MoU sebelumnya yang dibuat pada tahun 2011 telah habis dan rencana ini belum juga terealisasi. Dalam kesempatan ini berbagai pihak mendukung rencana revitalisasi Stasiun Tugu dan penataan pedestrian Malioboro untuk segera direalisasikan, mengingat hal ini sudah dipersiapkan sejak 3 tahun yang lalu.

Menurut Kepala Bappeda Kota Yogyakarta, salah satu kendala yang dihadapi dalam rencana pedestrianisasi Kawasan Malioboro adalah pada aspek hukum, karena tanah di kawasan tersebut dimiliki Keraton Ngayogyakarta Hadiningrat. Kemudian ada pula tanah keraton yang dikelola oleh PT. KAI. Namun dalam hal ini, baik pihak Keraton maupun pihak PT. KAI mendukung sepenuhnya rencana tersebut. Saat ini sebenarnya sudah diberlakukan suatu peraturan yang dapat mengurangi kepadatan Kawasan Malioboro yaitu bus-bus besar seperti bus pariwisata dilarang masuk ke kawasan koridor Jalan Malioboro. Hal ini cukup efektif mengurangi kepadatan yang terjadi di Jalan Malioboro.

Melihat kondisi Kawasan Malioboro yang semakin padat, hiruk-pikuk dan semakin tidak teratur, maka seharusnya kebijakan tersebut harus segera direalisasikan. Jika Kawasan Malioboro dibiarkan terus tetap seperti ini, maka akan timbul berbagai permasalahan yang dapat membuat Kawasan Malioboro kehilangan fungsi utamanya. Bukan tidak mungkin kawasan ini akan kehilangan ciri khas kebudayaan yang selama ini menarik wisatawan. Kawasan koridor Jalan Malioboro merupakan

jantung Kota Yogyakarta, apabila kawasan ini memiliki permasalahan yang tidak segera diselesaikan, maka bukan tidak mungkin akan mengganggu kestabilan Kota Yogyakarta itu sendiri.

Pedestrianisasi Kawasan Malioboro menjadi salah satu alternatif solusi dari permasalahan yang terjadi di Kawasan Malioboro. Jika Kawasan Malioboro dibuat jalan dan parkir bawah tanah dari Kawasan Malioboro sampai ke Alun-Alun Utara untuk menampung kendaraan wisatawan, timbul kekhawatiran perubahan fisiologi-citra-substansi tentang makna dan hakekat alun-alun bila ditinjau dari kajian arsitektur budaya.

Kawasan Malioboro sebagai salah satu *landmark* kota dan tujuan wisata utama seharusnya memiliki citra atau kesan yang baik bagi setiap pengunjungnya. Jika kawasan di kawasan ini volume lalu lintas tidak padat, parkir tidak mengganggu pejalan kaki serta pedagang kaki lima (PKL) dapat ditata dan tertibkan, maka bukan tidak mungkin kawasan ini akan menjadi kawasan yang nyaman bagi para pengunjungnya. Para pengunjung yang datang pun akan ingin kembali lagi ke Malioboro. Bahkan, kawasan koridor Jalan Malioboro ini dapat bersaing atau disejajarkan dengan kawasan *pedestrian street* di kota-kota besar di dunia, seperti Wangfujing *Street* di Beijing atau Shibuya *Street* di Tokyo.

1.2 Perumusan Masalah

Dari uraian latar belakang yang telah dijelaskan diatas, maka perumusan masalah terkait studi penelitian ini adalah :

1. Faktor-faktor apa sajakan yang menghambat terealisasinya Kawasan Malioboro sebagai kawasan pedestrian?

2. Faktor apa saja yang dapat ditemukan dengan analisis SWOT?
3. Kebijakan apa yang dapat dilakukan oleh pemerintah daerah untuk mewujudkan Kawasan Malioboro menjadi kawasan pedestrian?

1.3 Maksud dan Tujuan

Bedasarkan perumusan permasalahan yang ada, maka didapat maksud dan tujuan dari studi penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi faktor atau kendala yang menghambat terealisasinya Kawasan Malioboro sebagai kawasan pedestrian.
2. Menganalisis SWOT
3. Merumuskan strategi untuk mewujudkan Kawasan Malioboro sebagai kawasan pedestrian.

1.4 Manfaat

Manfaat dari dilakukannya studi penelitian ini adalah :

1. Mencari solusi pemecahan masalah di Kawasan Malioboro untuk menjadi kawasan pedestrian dan menciptakan lingkungan yang nyaman dan teratur di Kawasan Malioboro
2. Sebagai sebuah sumbangan pemikiran dalam mencari solusi kebijakan analisis masalah perkotaan dengan pendekatan analisis SWOT dan analisis spatial
3. Menambah pengetahuan dan pengalaman dalam memecahkan masalah perkotaan dan merumuskan kebijakan

1.5 Ruang Lingkup

1.5.1 Ruang Lingkup Materi

Studi penelitian ini untuk mengetahui seberapa pentingnya Kawasan Malioboro dijadikan sebagai kawasan pedestrian, kemudian dilanjutkan dengan mengidentifikasi faktor-faktor dan kendala-kendala yang menyebabkan belum teralisasinya Kawasan Malioboro sebagai kawasan pedestrian. Hal ini dikarenakan Kawasan Malioboro merupakan jantung Kota Yogyakarta sekaligus merupakan *landmark* kota yang selalu dipadati pengunjung.

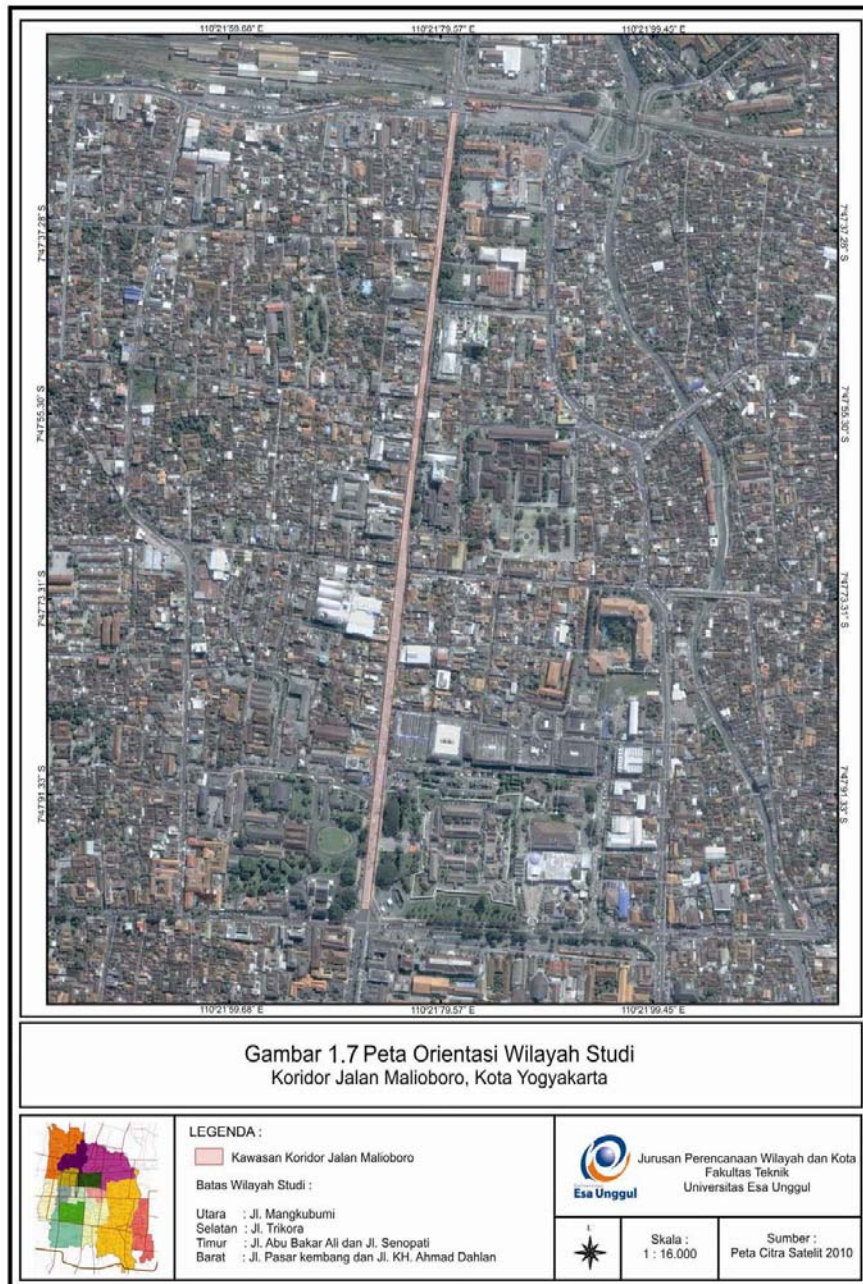
1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah dari penelitian ini adalah Kawasan Malioboro atau koridor Jalan Malioboro termasuk ke dalam 3 wilayah administratif kecamatan yaitu Kecamatan Danurejan, Kecamatan Gedongtengen dan Kecamatan Gondomanan. Batas-batas fisik lokasi studi adalah sebagai berikut:

- Utara : Jalan Mangkubumi
- Selatan : Jalan Trikora
- Timur : Jalan Abu Bakar Ali dan Jalan Senopati
- Barat : Jalan Pasar Kembang dan Jalan K.H Ahmad Dahlan

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 1.7** berikut

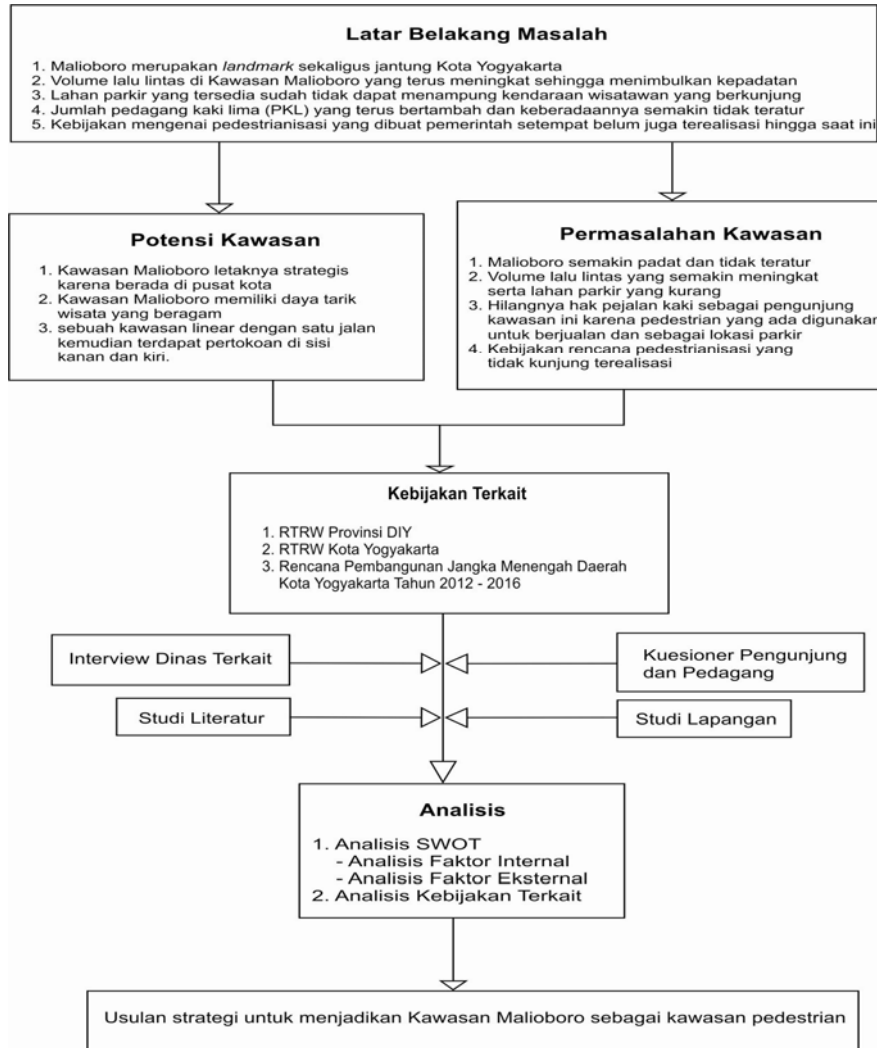
Gambar 1.7



1.6 Kerangka Berfikir

Untuk mempermudah proses pemikiran, maka studi ini dijabarkan dalam Gambar 1.8.

Gambar 1.8
Kerangka Berfikir



1.7 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisikan mengenai latar belakang, perumusan masalah, maksud, tujuan dan sasaran, manfaat, ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN TEORI

Dalam bab ini dijelaskan mengenai beberapa definisi yang terkait dengan pemilihan judul penelitian, teori-teori yang terkait, serta penelitian terdahulu.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan tentang metode penelitian yang digunakan untuk mengolah dan menganalisis data yang sesuai dengan kondisi kawasan studi dan standar kebijakan yang berlaku.

BAB IV GAMBARAN UMUM KAWASAN MALIOBORO

Bab ini membahas mengenai lokasi studi penelitian yaitu kawasan Malioboro. Menggambarkan tentang kondisi eksisting kawasan berdasarkan fakta yang ada di lapangan yang diperoleh melalui survey lapangan.

BAB V ANALISIS

Bab ini berisi analisis dari hasil kondisi eksisting yang terdapat di kawasan studi yaitu kawasan Malioboro dengan menggunakan alat analisis dan melihat ketentuan standar yang berlaku.

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini berisikan kesimpulan dari hasil analisis yang dilakukan serta memberikan rekomendasi atau saran yang diharapkan berguna bagi kawasan studi.