

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Kota merupakan daerah yang memiliki mobilitas yang tinggi. Daerah perkotaan menjadi pusat dalam setiap daerah. Ketersediaan akses sangat mudah didapatkan di daerah perkotaan. Kota sebagai pusat kegiatan politik, ekonomi, sosial dan budaya dengan sendirinya juga mempunyai warna tertentu atas kegiatan-kegiatan tersebut. Suatu penonjolan kegiatan atau warna tertentu seringkali terlihat dengan jelas seperti Kota Yogyakarta. Kota Yogyakarta memiliki kegiatan atau warna yang khas terutama budayanya, selain itu Kota Yogyakarta juga memiliki berbagai julukan seperti kota pendidikan, kota pariwisata, namun Kota Yogyakarta seperti kota-kota lain di Indonesia yang memiliki permasalahan yang sangat kompleks.

Kota Yogyakarta menghadapi masalah yang cukup rumit berkaitan dengan transportasi darat. Jumlah penduduk yang semakin bertambah, dibarengi dengan meningkatnya daya beli masyarakat terhadap kendaraan bermotor memicu meningkatnya jumlah kendaraan bermotor. Dinas Pengelolaan Kas dan Aset Daerah DIY mencatat total kendaraan bermotor mencapai 1.053.482 unit per Oktober 2012. Penambahan jumlah kendaraan di Kota Yogyakarta menempati urutan ketiga dari lima kabupaten/kota yaitu 18.662 unit kendaraan baru dari Januari hingga Oktober 2012. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor roda dua di Kota Yogyakarta telah menggantikan alat transportasi lain misalnya bus yang hanya beroperasi sebanyak 591 bus dan dapat kita cermati banyak yang hanya mengangkut sedikit penumpang. Secara umum, penambahan sepeda motor memang lebih pesat dibandingkan kendaraan roda empat. Tak heran, di sejumlah ruas jalan vital, seperti jalan Malioboro dan sekitarnya kerap terjadi kemacetan yang cukup panjang.

Keramaian dan semaraknya Malioboro juga tidak terlepas dari banyaknya pedagang kaki lima yang berjajar sepanjang jalan Malioboro menjajakan dagangannya, hampir semuanya yang ditawarkan adalah barang/benda khas Yogyakarta sebagai souvenir/oleh-oleh bagi para wisatawan. Para pedagang kaki lima ini ada yang menggelar dagangannya diatas meja, gerobak ada pula yang hanya menggelar plastik di lantai. Sehingga saat pengunjung Malioboro cukup ramai saja antar pengunjung akan saling berdesakan karena sempitnya jalan bagi para pejalan kaki karena cukup padat dan banyaknya pedagang di sisi kanan dan kiri. Kondisi ini menyebabkan kawasan Malioboro selalu hidup sepanjang hari. Dibanding kawasan lain di Yogyakarta, jalan Malioboro paling ramai dan tidak pernah sepi selama 24 jam. Kegiatan sosial, ekonomi, hingga wisata budaya banyak dilakukan di kawasan ini. Dalam perjalanan waktu tanpa disadari perilaku hidup tidak sehat, lingkungan yang kumuh, kemacetan lalu lintas di Jalan Malioboro, parkir yang tidak sesuai hingga kemudian lalu lintas jalan Malioboro *ruwet* dan macet total. Antrian panjang dapat disaksikan ketika menuju ke sana. Dampaknya polusi asap kendaraan bermotor yang melebihi ambang batas itu menyesak dada, suasana menjadi panas, pejalan kaki sulit menyeberang, dan membuat kepala pusing. Sementara itu, pedagang kaki lima dan pedagang kaki lima tiban ditengarai ikut menyebabkan Malioboro semakin *ruwet*.

Malioboro yang kental dengan nilai-nilai budaya dan filosofis ini menjadi daya tarik tersendiri untuk berbagai kalangan. Mulai dari kalangan wisatawan dan pengunjung yang berwisata, kalangan PKL, juru parkir, juru andong, dan becak yang menyediakan kebutuhan para wisatawan, serta kalangan swasta yang mendirikan pertokoan serta hotel di sana. Mereka semua memiliki kepentingan yang beragam di Malioboro. Dalam penelitian Joko Winarno yang berjudul *Dinamika Peran Stakeholder dalam Implementasi Kebijakan Penataan Pedagang Kaki Lima*, disebutkan bahwa “Menurut pengamat ekonomi, Malioboro adalah sebuah CBD (*Central Business District*) di Kota Yogyakarta.

CBD akan mengalami penumpukan karena masyarakat memperebutkan fasilitas umum yang dimilikinya” (Winarno, 2004: 5). Saat ini hal tersebut sudah terjadi, contohnya fasilitas trotoar di Malioboro lebih banyak digunakan untuk area parkir dan PKL berjualan daripada fungsi utamanya yaitu sebagai area untuk para pejalan kaki. Hal ini menyebabkan wisatawan pejalan kaki hanya mendapatkan sedikit tempat untuk berjalan. Melihat kondisi Malioboro saat ini, Pemerintah Provinsi DIY dan Pemerintah Kota Yogyakarta melakukan perencanaan untuk penataan Malioboro. Namun demikian, menata sebuah kawasan kompleks seperti Malioboro bukanlah suatu hal yang mudah. Hal ini tercermin dari banyaknya gejala yang muncul selama proses perencanaan tersebut berlangsung.

Jalan Malioboro adalah salah satu bagian dari sumbu imajinatif, sebagai pedoman membangun kota Yogyakarta di awal pendiriannya pada tahun 1755. Sumbu imajinatif ini menghubungkan Kraton Yogyakarta Hadiningrat dengan Gunung Merapi di utara dan Laut Selatan. Jalan Malioboro ini menjadi sumbu yang mengorientasikan Kraton ke arah utara (Gunung Merapi) walaupun tidak persis lurus dengan puncaknya. Tata ruang kota yang memakai sumbu sebagai pedoman pembangunannya telah dipakai juga untuk tata ruang kerajaan-kerajaan Jawa di masa lalu, seperti Mataram Hindu, Majapahit, Demak, dan akhirnya Solo dan Yogyakarta sebagai pewaris kerajaan Mataram Baru (Islam) sekaligus pusat kebudayaan Jawa.

Jalan Malioboro terletak di sebelah utara alun-alun utara Kraton, dimulai dari perempatan Kantor Pos Besar lurus ke arah utara sepanjang sekitar 1,3 km sampai rel kereta api. Kemudian disambung dengan Jalan Mangkubumi yang juga lurus ke utara sampai dengan Tugu Pal Putih sepanjang sekitar 800 meter. Kedua ruas jalan ini dibangun dengan menyediakan jalur cepat bagi kendaraan bermotor di tengah, jalur lambat bagi kendaraan tidak bermotor di sisi barat dan jalur pejalan kaki di sisi timur, dengan lebar

keseluruhan sekitar 25 meter. Dengan komposisi ini menjadikan ruang jalan ini berkesan dan berskala monumental.

Malioboro tidak saja menjadi *land mark* Kota Yogyakarta, lebih dari itu Malioboro merupakan kawasan dengan nilai ekonomis yang menghidupi banyak manusia. Sebagai kawasan perdagangan dan jasa (sektor formal) yang kuat, keberadaannya juga diikuti oleh pertumbuhan dan kepadatan pedagang kaki lima (sektor informal) pada jalur pejalan kaki untuk berjualan. Kehadiran sektor informal tersebut mendekati sektor formal yang ada. Kehadiran pedagang kaki lima selalu mendekati pembeli dengan menempati jalur-jalur strategis yang dilewati pejalan kaki. Hal ini menimbulkan konflik keruangan khususnya perebutan area parkir di pinggir jalan (*on street parking*) antara sektor formal dengan sektor informal yang menyebabkan makin padatnya penggunaan area parkir pinggir jalan maupun sirkulasi kendaraan. Di samping itu, pergantian roda transportasi yang terjadi di koridor kawasan tersebut menimbulkan tempat pangkalan becak, angkot dan *taxi*. Termasuk di dalamnya pemilik toko dan penggerak ekonomi yang selama ini hidup dari kawasan tersebut.

Atas dasar asumsi tersebut, penataan kawasan parkir kawasan Malioboro yang sudah menjadi isu sejak 3 tahun silam dan sudah direalisasikan tahun 2016 ini patut untuk dijadikan perhatian bersama. Didasarkan kenyataan bahwa pengalihan lahan parkir yang semakin jauh dari pusat perbelanjaan di kawasan Malioboro memberi pengaruh terhadap keputusan pengunjung untuk berbelanja. Sebagian besar para produsen atau para pelaku pemasaran, dalam rangka menjual produk dagangannya selalu berusaha untuk mencapai tempat yang paling dekat dengan konsumen, salah satunya adalah melalui retailer (penjual eceran) yang memang mempunyai hubungan yang dekat dengan konsumen akhir.

Tempat parkir merupakan hal yang sangat penting bagi konsumen. Konsumen biasanya bekerja untuk kebutuhan akan fashion, sehingga mereka pada umumnya selalu

membawa kendaraan. Tempat parkir yang luas, aman, gratis dan mempunyai jarak yang dekat dengan toko akan menciptakan *atmosphere* yang positif bagi toko. Parkir menjadi pertimbangan sendiri karena ketersediaan parkir yang dekat dan mudah membuat keputusan pembelian pada suatu tempat lebih mungkin terjadi dibanding tempat parkir yang tidak tersedia atau jauh.

Dari prasurvei yang dilakukan penulis ke penjaga parkir abu bakar ali mengatakan bahwa pendapatan mereka turun drastis sejak adanya relokasi. Jika biasanya mendapat pemasukan berkisar antara nominal Rp 400.000,- perhari kini turun drastis hanya sekitar Rp 40.000 – 50.000,. itupun dua hari sekali. Hal yang sama juga dialami sejumlah pedagang kaki lima yang berada di sepanjang Jalan Malioboro, pedagang mengaku omsetnya turun drastis menjadi 1/10 dari sebelum relokasi parkir, tidak hanya pedagang kaki lima, bahkan Mall Malioboro dan toko-toko besarpun ikut merasakan menurunnya jumlah pengunjung dan pendapatannya. Oleh karena itu penulis tertarik melakukan penelitian yang berjudul “Analisis Pengaruh Relokasi Parkir Terhadap Minat Berbelanja Masyarakat di Malioboro”. Penelitian ini membahas sektor informal (pedagang) dari sudut pandang pendekatan ekonomi untuk menentukan pengaruh penataan dan pengembangan parkir di Malioboro terhadap minat berbelanja masyarakat.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan sebelumnya, permasalahan yang dihadapi oleh pedagang adalah terjadinya fluktuasi jumlah pembeli karena adanya perubahan tata parkir Malioboro. Merujuk pada pendahuluan, dapat ditarik beberapa pertanyaan penelitian, antara lain :

1. Seberapa besar pengaruh tarif, lokasi, keamanan parkir dan kenyamanan parkir terhadap minat masyarakat untuk memutuskan pembelanjaan di kawasan Malioboro?

2. Bagaimana pengaruh tarif, lokasi, keamanan parkir dan kenyamanan parkir terhadap minat berbelanja masyarakat di kawasan Malioboro?

C. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh tarif, lokasi, keamanan parkir dan kenyamanan parkir terhadap minat masyarakat untuk memutuskan pembelian di kawasan Malioboro.
2. Untuk menganalisis bagaimana pengaruh variabel tarif, lokasi, keamanan parkir dan kenyamanan parkir terhadap minat belanja masyarakat di kawasan Malioboro.

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi Penulis

Penelitian ini bermanfaat untuk menambah wawasan, pengetahuan tentang ekonomi dan pemasaran khususnya yang berhubungan dengan masalah pengaruh tata parkir terhadap minat konsumen dalam suatu usaha bisnis.

2. Bagi Universitas

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dan dapat digunakan sebagai dasar pemikiran khususnya yang berminat melakukan penelitian lebih lanjut di bidang ekonomi serta dapat menambah literatur pada perpustakaan sehingga dapat memberikan manfaat bagi para pembacanya.

3. Bagi Pembaca

Penelitian ini sekiranya juga diharapkan dapat memberi tambahan pengetahuan bagi para pelajar pada khususnya, dan masyarakat pada umumnya. Penulis berharap semoga di hari-hari berikutnya hasil penelitian ini benar-benar berguna bagi keperluan banyak pihak yang berkepentingan.

4. Bagi Pedagang

Penelitian ini bermanfaat bagi pedagan dikawasan Malioboro untuk memberi masukan menarik minat konsumen dan masyarakat dengan memberikan inovasi parkir.