

BURUKNYA PENGELOLAAN PARKIR KAWASAN MALIOBORO

OLEH: WINDY ARMY IRIYANTI



JL. MALIOBORO

EXECUTIVE SUMMARY

Masalah parkir di kawasan Malioboro berakar pada tiga faktor utama, yakni: (1) keterbatasan infrastruktur, di mana daya tampung tersedia tidak memenuhi jumlah riil kebutuhan dan adanya sejumlah alih fungsi lahan; (2) struktur ketenagakerjaan informal juru parkir yang bekerja tanpa jaminan sosial, upah layak, dan kepastian kerja; dan (3) adanya campur tangan struktur kuasa politis Mafia Parkir dalam mengelola juru parkir. Masalah ini strategis karena Malioboro merupakan pusat pariwisata dengan jumlah pengunjung sebanyak ± 5 juta orang pada tahun 2024, sehingga gangguan pada sistem parkir berdampak langsung pada kemacetan, kenyamanan wisatawan, dan citra destinasi. Solusi yang ditawarkan adalah reformasi kebijakan melalui revisi tarif parkir, formalisasi jukir liar, integrasi sistem parkir berbasis digital, serta pembangunan fasilitas parkir vertikal yang mampu menampung jumlah lebih banyak dengan lahan yang lebih kecil. Implementasi kebijakan ini memerlukan peran aktif Pemerintah Kota Yogyakarta, khususnya Dinas Perhubungan, serta koordinasi dengan sektor swasta dan otoritas lokal lainnya, termasuk Kesultanan Yogyakarta.

POLICY
BRIEF

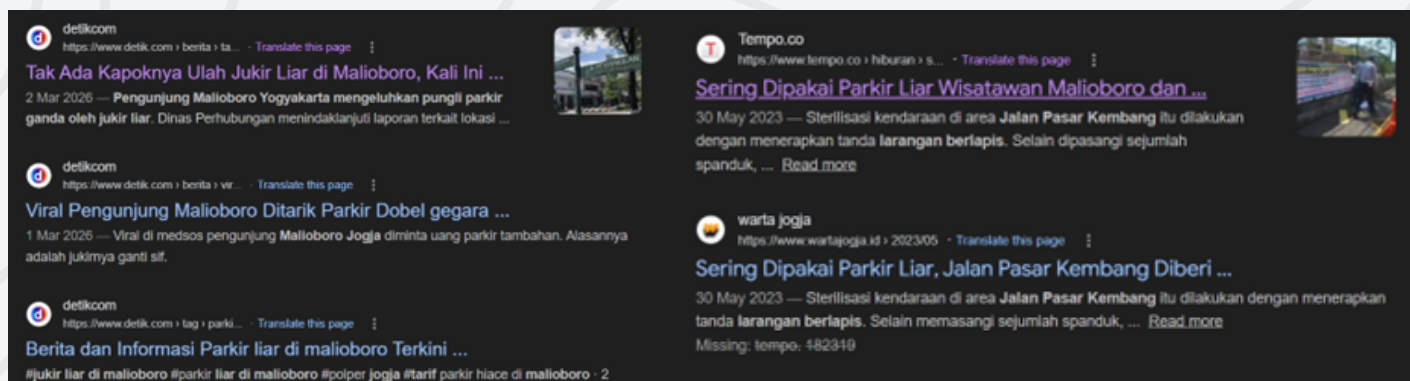


Kawasan Malioboro merupakan pusat kegiatan sosial, pariwisata, serta tumpuan roda perekonomian Kota Yogyakarta yang memiliki peran strategis dalam mendorong pertumbuhan ekonomi daerah. Tercermin dari data kunjungan wisatawan yang meningkat $\pm 45\%$ pada tahun 2024 dengan total kunjungan sebanyak ± 5 juta orang hingga Desember 2024. Peningkatan ini menunjukkan tingginya daya tarik kawasan, namun sekaligus memunculkan tekanan terhadap infrastruktur perkotaan, terkhusus untuk sektor parkir.

Permasalahan utama terletak pada ketidakseimbangan antara kebutuhan dan ketersediaan ruang parkir. Data menunjukkan bahwa rata-rata kendaraan yang masuk ke kawasan Malioboro mencapai ± 10.000 unit per hari, sementara kapasitas parkir yang tersedia hanya mampu menampung ± 3.500 kendaraan, baik roda 2 maupun roda 4 (Dishub, 2021). Juru parkir adalah aktor tak resmi utama yang memiliki peran vital dalam situasi ini. Secara tidak langsung, mereka telah membantu pemerintah dalam mengatur layanan perparkiran demi kenyamanan para pengunjung Malioboro, meskipun terkadang lahan parkir yang digunakan di luar aturan yang berlaku, seperti penggunaan kawasan pedestrian.

Permasalahan ini memicu permasalahan lainnya seperti maraknya praktik parkir liar (Ikhsan, 2023). Banyak wisatawan yang mengeluhkan hal ini, terutama terkait tarif yang mahal mencapai $\pm \text{Rp } 100.000$. Namun, alih-alih merasa aman dengan kendaraannya, mereka justru mendapati ban mobil mereka digembosi oleh pihak penegak hukum yang berpatroli. Selain itu, keadaan ini juga berdampak pada penggunaan kawasan pedestrian sebagai lahan parkir yang sangat mengganggu kenyamanan para wisatawan. Banyak yang mengeluhkan menurunnya estetika kawasan Malioboro dengan adanya permasalahan ini, terutama para wisatawan yang ingin menikmati suasana Malioboro saat berjalan kaki.

Dampak dari permasalahan kurangnya ruang parkir di kawasan Malioboro ini tidak hanya terbatas pada aspek ekonomi, tetapi juga mencakup aspek sosial, tata kota, dan lingkungan. Kemacetan meningkat, kualitas ruang publik menurun, dan citra Malioboro sebagai destinasi wisata unggulan berpotensi terganggu. Oleh karena itu, permasalahan ini menjadi isu strategis yang membutuhkan intervensi kebijakan yang komprehensif.



Keterbatasan Infrastruktur

Fasilitas parkir yang tersedia jauh dari kebutuhan harian yang diperlukan baik oleh pengunjung maupun perorangan yang bekerja di Kawasan Malioboro (Dishub, 2021). Situasi diperparah dengan adanya alih fungsi lahan parkir menjadi ruang terbuka hijau (RTH) seperti ruang parkir Abu Bakar Ali dan lahan parkir selatan Pasar Bringharjo yang dikembalikan kepada pihak kesultanan. Pemerintah telah menyediakan tempat khusus parkir (TKP) seperti yang dapat dilihat pada tabel berikut. Namun, hingga kini ketersediaan tersebut masih belum mampu menampung seluruh kendaraan, terutama pada saat musim libur. Ketimpangan ini menciptakan ruang bagi praktik parkir liar sebagai mekanisme informal untuk memenuhi permintaan yang tidak terlayani oleh sistem formal.

| KAPASITAS PARKIR TEPI JALAN UMUM DAN TEMPAT KHUSUS PARKIR AREA GUMATON | | | | |
|--|-----------------|--------------------|-----------------|-----------------|
| no | Lokasi | jumlah juru parkir | kapasitas motor | kapasitas mobil |
| KAPASITAS PARKIR TEPI JALAN UMUM | | | | |
| 1 | Jl. Margo Utomo | 38 orang | 261 | 98 |
| 2 | Jl. Ketandan | 4 orang | 64 | 28 |
| 3 | Jl. Suryatmajan | 8 orang | 0 | 53 |
| 4 | Jl. Perwakilan | 6 orang | 0 | 30 |
| 5 | Jl. Beskalan | 1 orang | 10 | 0 |
| 6 | Jl. Pajeksan | 4 orang | 22 | 14 |
| 7 | Jl. Reksobayan | 1 orang | 7 | 5 |
| | jumlah | | 364 | 228 |
| KAPASITAS PARKIR TEMPAT KHUSUS PARKIR PEMERINTAH | | | | |
| | | bus | motor | motor |
| 1 | TKP Senopati | 30 | 20 | 0 |
| 2 | TKP Ngabean | 30 | 30 | 0 |
| 3 | TKP Sriwedani | 0 | 50 | 150 |
| 4 | TKP Limaran | 0 | 0 | 64 |
| | jumlah | 60 | 100 | 214 |

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, 2023

| No | Indicator of Decent work (ILO) | Jukir Berizin Pemerintah | Jukir dikelola Swasta | Jukir dikelola Mafia Parkir | Temuan |
|----|--|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|---|
| 1 | Kesempatan Kerja | V | V | X | Berbeda dengan Jukir Swasta dan Jukir Liar dari Mafia, Kesempatan kerja untuk Jukir Pemerintah terbuka dengan sistem rekrutmen yang resmi, terdapat pelatihan dan pembinaan, walaupun belum ada jenjang karir yang jelas. |
| 2 | Pendapatan cukup dan pekerjaan Produktif | V | X | V | Jukir yang dikelola Pemerintah dan Jukir Liar memiliki pendapatan yang lebih besar jauh daripada UMK Kota Yogyakarta |
| 3 | Jam Kerja Layak | X | X | X | Jukir di bawah ke-3 pengelolaan tersebut tidak ada yang memenuhi jumlah jam kerja layak menurut ILO yakni 40 jam per minggu, semuanya lebih dari itu |
| 4 | Menggabungkan pekerjaan, keluarga, dan kehidupan pribadi | X | X | X | Semua Jukir tidak memiliki kesempatan untuk menyeimbangkan kehidupan pekerjaan dan pribadi. Hal ini terlihat juga dari jam kerja yang sangat panjang tersebut |
| 5 | pekerjaan yang harus dihapuskan | V | V | V | Seluruh Jukir Kawasan Malioboro tidak ditemukan yang mengarah ke kerja paksa atau kerja anak, rerata mereka bekerja dengan keinginan pribadi tanpa paksaan dan kebanyakan berada pada usia produktif hingga lansia |
| 6 | stabilitas dan keamanan pekerjaan | V | V | X | Jukir pemerintah dan Swasta lebih stabil dan aman karena memiliki kontrak, walau begitu untuk Jukir swasta kontraknya lebih mengikat pada tanggung jawab dibandingkan Hak |
| 7 | kesempatan dan perlakuan setara dalam pekerjaan | X | X | X | Ke-3 pengelola Jukir tersebut dinilai masih ada praktik KKN, yakni siapa yang dekat dan kenal biasanya memiliki peluang bekerja dan berpendapatan lebih |
| 8 | Lingkungan kerja yang aman | V | X | X | Facilitas seperti APD hanya ada pada Jukir Pemerintah |
| 9 | Jaminan sosial | X | X | X | Tidak ada pengelola jukir yang menyediakan Jamsos |
| 10 | Dialog sosial, representasi pekerja, dan pengusaha | X | X | X | Tidak ada pengelola jukir yang menyediakan mengikutsertakan Jukir dalam pengambilan keputusan apapun |
| | Total yang Sesuai ILO | 5 | 3 | 2 | Jukir yang paling aman disini adalah jukir yang dikelola Pemerintah sedangkan yang paling rentan adalah Jukir Liar dibawah kontrol Mafia |
| | Keterangan: | V | Ya Sesuai Kondisi ILO | | |
| | | X | Tidak Sesuai Kondisi ILO | | |

Sumber: Olahan Penulis, 2025

Struktur Ketenagakerjaan Informal

Faktor lainnya yang semakin memperburuk permasalahan pengelolaan parkir di kawasan Malioboro adalah adanya parkir liar yang tidak menjamin keamanan bagi kendaraan yang diparkir, serta adanya tarif parkir di luar nalar yang semakin menurunkan kenyamanan para pengguna Kawasan Malioboro (Fatmasari & Mumpuni, 2023). Profesi jukir liar ini menjadi dominan di kawasan ini karena pekerjaan ini cenderung sangat namun pendapatannya cukup besar per harinya. Kondisi ini didukung oleh latar belakang sosial-ekonomi jukir yang umumnya berpendidikan rendah, tidak memiliki keterampilan alternatif, dan merupakan migran urban. Mereka tidak menyadari adanya eksploitasi pekerja yang dilakukan terhadap diri mereka sendiri maupun terhadap mereka yang berada pada posisi subordinat dan beroperasi di bawah kontrol otoritas formal maupun informal. Rata-rata pekerjaan juru parkir memang bersifat informal, tanpa perlindungan, dan penuh risiko. Tanpa disadari, para juru parkir ini tereksplorasi baik dari sisi upah, jam kerja, beban kerja, dll. ILO mengembangkan konsep decent work sebagai standar global untuk menilai kualitas kerja. Pekerjaan layak tidak hanya menyangkut upah, tetapi juga hak, keamanan, dan peluang pengembangan diri bagi pekerja yang dikategorikan dalam 10 indikator pekerjaan layak, yakni: (1) Employment opportunities; (2) Adequate earnings and productive work; (3) Decent working time; (4) Work life balance; (5) Job security; (6) Skills development and training; (7) Safe working environment; (8) Social protection; (9) Equal treatment and opportunity; and (10) Freedom of association and social dialogue. Tabel diatas menggambarkan perbandingan kerentanan kondisi lapangan jukir kawasan Malioboro berdasarkan indikator kerja layak ILO.

Campur Tangan Struktur Kuasa Politis “Mafia Parkir”

Dari hasil penelitian lapangan secara langsung, penulis mendapati bahwa pengelolaan jukir di kawasan Malioboro ternyata masih beririsan dengan urusan ekonomi-politik yang dipegang oleh beberapa orang penting yang tidak bertanggung jawab di wilayah Kota Jogja. Lemahnya regulasi dan penegakan hukum memperkuat dominasi aktor informal. Praktik mafia parkir menunjukkan adanya kekuasaan nonformal yang mampu mengendalikan lahan parkir ilegal, bahkan dengan dukungan jaringan elit lokal.

Faktanya, pendapatan juru parkir yang resmi dikelola pemerintah jauh di bawah pendapatan juru parkir liar. Pemerintah berfokus pada peningkatan PAD, sementara aspek kesejahteraan pekerja dan ketertiban tata ruang belum sepenuhnya tercapai. Data menunjukkan bahwa pemerintah memperoleh pendapatan dari sumber retribusi yang sangat besar (Pemkot Jogja, 2023), sementara pendapatan jukir relatif rendah dan tidak disertai jaminan sosial. Sedangkan pendapatan jukir ilegal jauh lebih tinggi (Priambada, 2024), meskipun keduanya berada di atas UMK. Hal ini mendukung tingginya minat menjadi jukir ilegal dibandingkan dengan yang legal

ALTERNATIF KEBIJAKAN KEMISKINAN

Permasalahan pengelolaan parkir di Malioboro menunjukkan adanya ketimpangan struktural antara kebutuhan parkir, tata kelola kelembagaan, dan perlindungan tenaga kerja. Oleh karena itu, rekomendasi kebijakan inti ditujukan kepada Pemerintah Kota Yogyakarta, khususnya kolaborasi antara Dinas Perhubungan, UPT Cagar Budaya, PU, Kepolisian, serta Kesultanan sebagai pemilik beberapa lahan parkir di Kawasan Malioboro. Terdapat 3 jenis rekomendasi kebijakan yang ditawarkan, yakni:

1 Formalisasi Tenaga Kerja Juru Parkir

Formalisasi ini dapat dilakukan dengan memberikan izin resmi kepada jukir liar dengan melakukan registrasi dan pendataan ulang seluruh jukir, disertai dengan pemberian kontrak kerja yang mengatur secara jelas dan pasti terkait hak dan kewajiban, termasuk upah layak, jam kerja layak, dan jaminan sosial. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan perlindungan bagi tenaga kerja, mengurangi praktik parkir liar yang mengeksploitasi tenaga kerja per parkiran, serta mengurangi dominasi aktor ilegal. Hal ini dapat dilakukan dengan kolaborasi antara Dishub, UPT Cagar Budaya, BPJS, baik Ketenagakerjaan maupun Kesehatan, serta Satpol PP. Pelaksanaan dapat dilakukan dengan tahapan pendataan dan verifikasi jukir (by name by address) serta pemetaan wilayah parkir liar selama maksimal 6 bulan pertama, dilanjutkan dengan penandatanganan kontrak dan pendaftaran BPJS, dan dilanjutkan dengan integrasi ke sistem perparkiran resmi yang menjamin berbagai pihak.

2 Penerapan Sistem Parkir Digital dan Progresif Zonasi

Dengan penerapan parkir digital menggunakan e-money dan dashboard monitoring real-time, transparansi terkait kebijakan tarif parkir menjadi lebih baik. Hal ini akan mendistorsi adanya parkir liar serta meningkatkan PAD. Selain itu, tarif progresif yang semakin tinggi berdasarkan kewilayahan akan mengurangi kemacetan karena mendukung para pengunjung untuk menggunakan transportasi umum. Untuk alternatif ini diperlukan kerja sama Dishub dan UPT Cagar Budaya sebagai leading sector perparkiran Kawasan Malioboro, Diskominfo sebagai penyedia infrastruktur digital, BPKAD sebagai pengelola PAD, dan pihak ketiga bank atau fintech sebagai penyedia sistem pembayaran. Implementasinya dapat dilakukan bertahap. Misalnya, untuk jangka pendek (0-6 bulan) dapat dilakukan uji coba di 2-3 titik strategis di kawasan inti Malioboro, kemudian jangka menengah (6-18 bulan) dapat dilakukan perluasan ke seluruh kawasan Malioboro, serta jangka panjang dengan melakukan integrasi dengan transportasi publik.

3 Pembangunan Gedung Parkir Vertikal

Dengan pertimbangan keterbatasan wilayah, rekomendasi pembangunan gedung parkir vertikal menjadi relevan dan strategis dengan catatan pembangunan memperhatikan aturan karakter kawasan heritage dan sumbu filosofis. Gedung parkir vertikal dapat dibangun pada zona penyangga seperti area dekat Ngabean, kawasan dengan stasiun, dll. Tujuan utamanya adalah mengurangi kemacetan kendaraan di kawasan inti, serta memperbaiki situasi kawasan pedestrian. Spesifikasi gedung dapat memuat 500–1.000 kendaraan, dengan tinggi menyesuaikan dengan aturan cagar budaya (sekitar 4–6 lantai), menggunakan sistem pembayaran digital, serta dilengkapi dengan fasilitas CCTV dan keamanan 24 jam. Pemerintah dapat bekerja sama dengan badan usaha serta bisa menawarkan opsi investasi swasta dengan model bisnis revenue sharing dengan payback period ± 10 –15 tahun. Dalam hal ini, DPMTSP perlu dimasukkan dalam lingkaran kolaborasi berkaitan dengan perizinan

Dengan demikian, reformasi kebijakan parkir di Malioboro tidak hanya bertujuan untuk meningkatkan efisiensi sistem, tetapi juga untuk menciptakan keadilan sosial bagi pekerja serta meningkatkan kualitas lingkungan perkotaan dan daya saing pariwisata.

REFERENSI

Dishub. (2021). Laporan Akhir Studi Pengembangan Tempat Khusus Parkir di Ngabean. Dishub Pemkot Yogyakarta.

Fatmasari, & Mumpuni, N. W. R. (2023). Effectiveness of The Application of Administrative Criminal Sanctions Against Illegal Parking in The Malioboro Area. *Jurnal Untidar*, 7(2), 107–120. <https://doi.org/https://doi.org/10.31002/lh.v7i2.7836>

Ikhsan, M. (2023). Penegakan Hukum Terhadap Praktik Parkir Liar Di Kota Yogyakarta. <https://dspace.uii.ac.id>

Pemkot Jogja. (2023). Realisasi Pendapatan Pemerintah Kota Yogyakarta menurut Jenis Pendapatan (juta rupiah) Tahun 2023. Satu Data Kota Yogyakarta. <https://dataset.jogjakota.go.id/vi/dataset/kyda2023-95>

Priambada, Y. B. (2024). Menaksir Untung ”Profesi” Juru Parkir Liar. *Kompas.Id*