

BAGIAN 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Persoalan Perancangan

Yogyakarta merupakan salah satu provinsi dengan berbagai pusat perhatian, seperti pusat budaya, pusat pendidikan, dan pusat pariwisata. Seiring dengan perkembangan zaman, kota Yogyakarta menjadi kota pariwisata dengan basis kebudayaan. Berbagai macam ciri khas kebudayaan yang masih kental dapat kita lihat pada keberadaan Keraton, Maliboro, hingga bangunan-bangunan bersejarah yang ada di kota Yogyakarta. Kota Yogyakarta juga menjadi salah satu kota di Indonesia yang masih mempertahankan warisan budaya di bidang transportasi, seperti becak dan andong. Alat transportasi tradisional itu masih sangat mudah ditemukan di sekitar kawasan Malioboro.

Malioboro yang terletak di atas sumbu imajiner Kraton dan panggung krapyak ini merupakan salah satu saksi sejarah perkembangan kota Yogyakarta, begitupun juga dengan becak dan andong di kota istimewa ini. Seolah Malioboro, becak, dan andong tidak dapat terpisahkan sebagai peran budaya di kota Yogyakarta. Sejarah andong dimulai dari berdirinya Keraton Yogyakarta Hadiningrat, yang dimana para Raja Mataram dulu mempergunakan andong sebagai kendaraan. Dilihat dari bentuknya yang unik dan mempunyai nilai arsitektur yang tinggi serta terlihat wibawa, maka rakyat Yogyakarta pada zaman dulu membuat andong sebagai alat transportasinya. Berbeda dengan becak, alat transportasi ini seolah adalah bagian dari sejarah perkembangan kota Yogyakarta hingga saat ini. Becak dan andong di Yogyakarta ini menjadi sebagian khasanah budaya yang masih terjaga dan tak kehilangan nilainya.

Hingga saat ini becak dan andong memang masih bertahan untuk menjadi alat transportasi favorit, terutama bagi para wisatawan lokal maupun asing. Karena alat transportasi tradisional itu memberikan kesan tersendiri, serta nyaman dinaiki untuk sekedar menikmati suasana kota Yogyakarta. Hal ini yang menyebabkan keberadaan alat transportasi tradisional yang beroperasi di Yogyakarta terutama di Malioboro semakin tidak terkontrol. Jumlah keberadaan

becak di Yogyakarta mencapai sekitar 8.600 unit, sedangkan keberadaan andong mencapai sekitar 300-400 unit, seperti yang dituturkan oleh Golkari Made Yulianto sebagai Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan DIY pada kabar berita Republika Yogyakarta. Kondisi ini menjadi pemicu kesemrawutan wajah kota Yogyakarta terutama kawasan Malioboro, karena saat ini kawasan Malioboro masih menjadi pangkalan utama untuk alat transportasi tradisional becak dan andong.

Tidak hanya alat transportasi tradisional becak dan andong yang memadati kawasan Malioboro, kendaraan bermotor seperti mobil dan motor juga ikut serta dalam memadati kawasan yang sudah menjadi *icon* Kota Yogyakarta berikut. Akibatnya banyak alternatif jalan yang kemudian dipakai tidak pada tempatnya. Seperti penggunaan ruang pedestrian yang digunakan oleh para pengendara sepeda motor, angkutan umum, dan taksi yang menggunakan bahu njalan di sepanjang kawasan Malioboro. Dampak yang terjadi hingga pada kendaraan – kendaraan tersebut adalah kemacetan di sepanjang kawasan Malioboro yang dimulai dari depan hotel Inna Garuda hingga Km 0 kawasan Malioboro. Hasil pendataan menunjukkan jumlah kendaraan roda dua dan empat yang masuk ke Jalan Malioboro berkisar antara 50 hingga 100 unit per menit, Badan Lingkungan Hidup (BLP), Pemprov DIY (2014), dan didominasi oleh kendaraan bernomor pelat luar Yogyakarta. Hal ini membuktikan lebih banyak pengunjung luar Kota Yogyakarta yang berada di dalam kawasan tersebut daripada pengunjung dalam Kota Yogyakarta.

Dampak yang terjadi berikutnya pada kawasan Malioboro selain terjadi kemacetan adalah dampak polusi udara, mempengaruhi sirkulasi udara yang dihirup oleh para pengunjung yang berjalan di kawasan Malioboro. dari hasil pemeriksaan pada bulan Maret dan September 2009 tingkat polusi udara di kawasan Malioboro sudah di atas ambang batas yakni sebesar 73,7 padahal baku mutunya 7,0 dan Pb-nya 1,13 sedangkan baku mutu-nya 2. Jl.Malioboro kadar CO₂ : 14,667 ppm.

Seiring dengan pengembangan sarana transportasi di Yogyakarta dan isu terkait pembangunan kereta trem pada tahun 2014 lalu di kawasan Malioboro,

menimbulkan kekhawatiran untuk keberadaan andong dan becak. Nilai-nilai kearifan lokal transportasi tradisional itu dimungkinkan akan tergusur seiring dengan perkembangan-perkembangan yang ada. Tergusurnya becak dan andong sebelumnya sempat dikeluhkan oleh Gubernur DIY Sri Sultan Hamengku Buwono X saat menanggapi rencana pengembangan kereta trem di kawasan Malioboro (harianjogja.com). Persoalan yang sudah ini seolah-olah akan menjadi seperti bom waktu jika tidak ada penataan yang jelas di kota Yogyakarta terutama pada kawasan Malioboro. Sudah seharusnya untuk para pengembang memperhatikan dan merencanakan suatu penataan untuk mempertahankan moda transportasi tradisional becak dan andong sebagai warisan budaya.

Dalam pemilihan lokasi perencanaan akan dipilih lokasi yang akan menjadi sebagai titik-titik pembangunan kantong parkir kendaraan bermotor di sekitar kawasan Malioboro. Dengan pemilihan kriteria tapak yang sesuai dengan unsur-unsur budaya dan tradisional pada kawasan Malioboro. Lokasi yang berada di tengah-tengah antara Keraton Yogyakarta dan Kawasan Malioboro hingga memudahkan sirkulasi untuk moda transportasi tradisional ini.

Historis Kawasan Malioboro

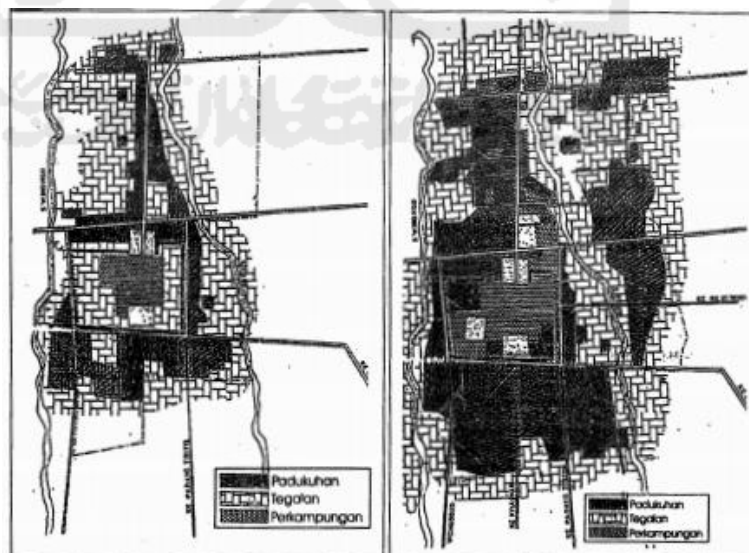
Malioboro merupakan saksi sejarah kota Yogyakarta dari masa ke masa. Kawasan yang membentang di atas garis imajiner pantai selatan pulau Jawa Parangtritis, Keraton Yogyakarta, Monumen Tugu Yogyakarta dan Gunung Merapi. Menurut para budayawan Yogyakarta, kawasan malioboro ini di bagi menjadi 3 rangkaian jalan yang dimulai dari stasiun tugu sampai dengan Keraton Yogyakarta. Jalan yang dimulai dari Stasiun Tugu sampai dengan hotel Inna Garuda ini dinamakan Margo Utomo yang berarti keutamaan, kemudian dari hotel Inna Garuda sampai dengan titik nol kilometer dinamakan Margo Mulyo yang berarti kemuliaan, dan yang terakhir dari titik nol kilometer sampai dengan Keraton Yogyakarta dinamakan Pangurakan berasal dari kata *urak-urakan* namun *urak-urakan* disini diartikan berbeda dengan sembarangan. *Urak-urakan* disini diartikan ialah perilaku yang membuat keberhasilan dengan hati yang tulus dan niat yang baik, melalui cara yang unik. Dapat disimpulkan bahwa kawasan

malioboro ini memiliki makna dan filosofis yang sangat luar biasa, terkandung nilai-nilai kemanusiaan dengan sang penciptanya.

Tak lepas dari nama malioboro dan sejarah kota Yogyakarta pada tahun 1755 Pangeran Mangkubumi menandatangani sebuah perjanjian yang menyerahkan wilayah kekuasaan pihak Belanda dengan nama Ngayogyakarta Hadiningrat. Sehingga pada tahun 1759 pembangunan di ibukotapun di mulai termasuk jalan-jalan di sekitar kraton, da jalan ini lah yang sampai sekarang di kenal dengan jalan Malioboro dan jalan Mangkubumi.

Secara kronologis, kawasan maliboro mengalami sejarah perkembangan dari masa ke masa antara lain adalah :

1. Malioboro tahun 1755-an
Kawasan Malioboro yang tumbuh bersama dengan berdirinya Kraton Yogyakarta yang baru merupakan daerah padukuhan yang menempati sepanjang jalur utama Malioboro, sedang di belakangnya merupakan daerah tegalan.
2. Malioboro tahun 1790-an
Daerah padukuhan tersebut mengalami perluasan tidak saja menempati sepanjang koridor, tetapi meluas sampai area di belakangnya. Sehingga kawasan malioboro sebagian besar merupakan daerah paduuhuan yang di campur dengan tegalan dan perkampungan.

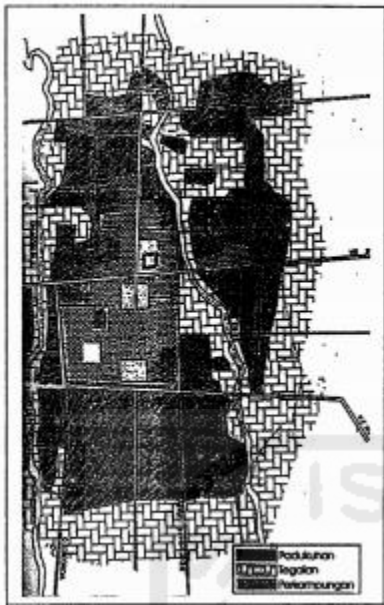


Gambar 1.1 peta perkembangan kawasan malioboro tahun 1765 dan 1790

Sumber : Kumpulan hasil studi kawasan malioboro 1994

3. Malioboro tahun 1824-an
Kawasan Malioboro merupakan daerah campuran padukuhan dengan perkampungan, khusus kegiatan perkampungan mulai berkembang di sepanjang jalur utama malioboro yang merupakan embrio kawasan pecinan dan kegiatan perdagangan.
4. Malioboro tahun 1945-1973
Perpindahan ibukota RI dari Jakarta ke Yogyakarta pada awal kemerdekaan, fungsi Malioboro yang semula tidak dimaksudkan sebagai daerah komersial mulai berubah menjadi pusat pelayanan kota yang multifungsi, yaitu sebagai pusat perdagangan dan pusat pemerintahan.
5. Malioboro tahun 1974 – sekarang
Seiring dengan berjalannya waktu kawasan Malioboro ini mengalami perkembangan secara fisik dan fungsinya, yaitu sebagai wadah kegiatan perdagangan, perbelanjaan, pemerintahan, wisata dan budaya.

Perkembangan pada masa itu didominasi oleh Belanda dalam membangun fasilitas untuk meningkatkan perekonomian dan kekuatan mereka, Seperti pembangunan stasiun utama (1887) di Jalan Malioboro, yang secara fisik berhasil membagi jalan menjadi dua bagian. Sekarang kawasan Malioboro merupakan jalan pusat kawasan wisatawan terbesar di Yogyakarta, dengan sejarah arsitektur kolonial Belanda yang dicampur dengan kawasan komersial Cina dan kontemporer. Trotoar di kedua sisi jalan penuh sesak dengan warung-warung kecil yang menjual berbagai macam barang dagangan. Di malam hari beberapa restoran terbuka, disebut lesehan, beroperasi sepanjang jalan. Jalan itu selama bertahun-tahun menjadi jalan dua arah, tetapi pada 1980-an telah menjadi salah satu arah saja, dari jalur kereta api ke selatan sampai Pasar Beringharjo. Hotel jaman Belanda terbesar dan tertua jaman itu, Hotel Garuda, terletak di ujung utara jalan di sisi Timur, berdekatan dengan jalur kereta api. Juga terdapat rumah kompleks bekas era Belanda, Perdana Menteri, kepatihan yang kini telah menjadi kantor pemerintah provinsi.



Gambar 1.2 peta perkembangan kawasan malioboro tahun 1824

Sumber : Kumpulan hasil studi kawasan malioboro 1994



Gambar 1.3 suasana kawasan Malioboro tahun 1933

Sumber : belantara indonesia.org



Gambar 1.4 suasana malioboro tahun 1933 sekitar pasar beringharjo

Sumber : idwikipedia.com



Gambar 1.5 suasana kawasan maliboro tahun 1933 yang ramai digunakan oleh para pejalan kaki

Sumber : idwikipedia.com

1.2 Pernyataan Persoalan Perancangan

1.1.1 Persoalan Umum

1. Bagaimana perancangan terminal parkir yang dapat mempertahankan eksistensi becak dan andong sebagai suatu warisan budaya di kawasan Malioboro?
2. Bagaimana perancangan terminal parkir yang efisien buat becak dan andong sebagai kendaraan wisata di kawasan Maliboro?

1.1.2 Persoalan Khusus

1. Bagaimana perancangan sirkulasi yang efisien buat becak dan andong dalam terminal parkir?
2. Bagaimana perancangan dengan kapasitas ruang yang efisien buat becak dan andong pada lahan yang terbatas di Malioboro?
3. Apa saja fasilitas pendukung pada perancangan terminal parkir buat becak dan andong?

1.3 Metoda Pemecahan Persoalan Perancangan yang Diajukan

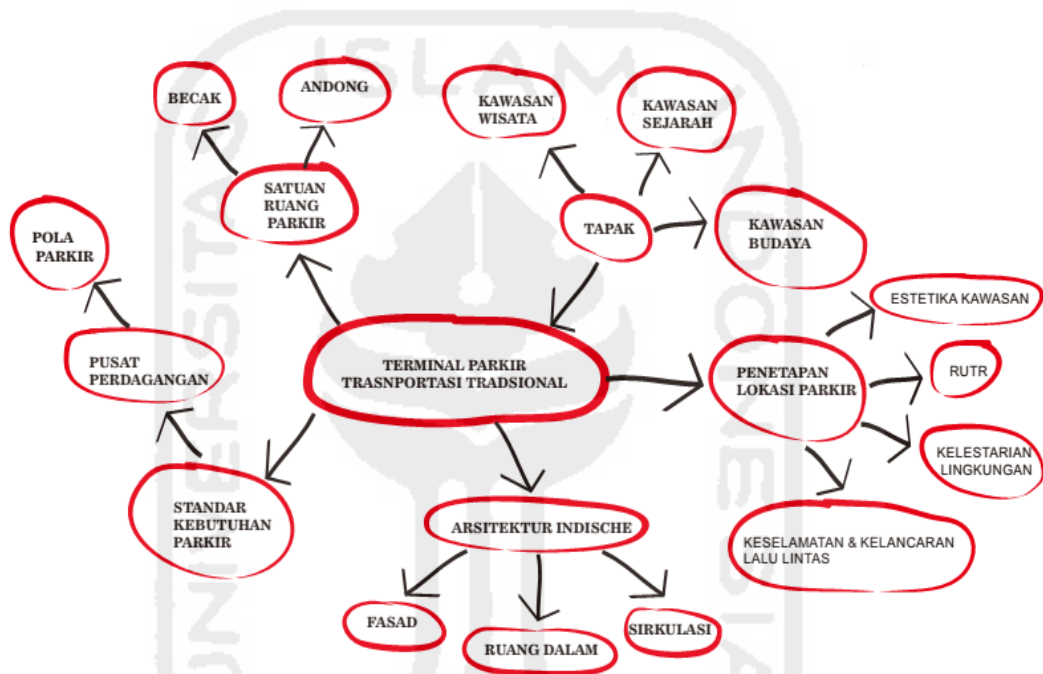
Metode dalam perencanaan dilakukan dengan melakukan kajian terhadap teori-teori yang berkaitan dengan terminal dan parkir dan kajian pada bangunan yang menjadi studi kasus perencanaan. Pada tahap awal mencermati apa saja yang perlu dilakukan untuk mencapai terminal parkir dengan gaya Arsitektur Indische. Sehingga dapat menemukan cara apa yang sesuai dengan kasus yang ditemukan pada perencanaan terminal parkir

1.4 Prediksi Pemecahan Persoalan Perancangan (*Design-Hypothesis*)

Atas dasar aspek tradisional dan budaya tersebut khususnya pada kawasan Malioboro, maka penulis bermaksud untuk membuat suatu perencanaan bersifat fasilitas publik untuk becak dan andong berupa terminal dan parkir alat transportasi tradisional, sebagai suatu solusi untuk mengurangi ketergantungan kendaraan bermotor di kawasan Malioboro. Sehingga perencanaan terminal parker itu nantinya akan mengacu pada keberadaan sub-sub terminal becak dan

andong yang berada pada kawasan Malioboro agar dapat memberikan fasilitas pada pengguna kendaraan bermotor yang dapat menjangkau kebutuhan pengguna kendaraan bermotor tersebut. Selain itu perancangan terminal parkir transportasi tradisional mempertahankan eksistensi becak dan andong sebagai warisan budaya di Kota Yogyakarta.

1.5 Peta Pemecahan Persoalan (Kerangka Berfikir)



Gambar 1.6 peta pemecahan permasalahan

Sumber : penulis, 2016