

**ANALISIS LIBERALISME TENTANG PEREBUTAN RUANG PUBLIK
UNTUK LAHAN PARKIR DI KOTA YOGYAKARTA**

(Studi Lahan Parkir Lippo Plaza Jogja)

Lisa Anjani Siwi

E-mail: lisaanjani_siwi@yahoo.com

Fakultas Ushuluddin Adab dan Dakwah, Institut Agama Islam Negeri Manado

Abstrak

Ruang publik adalah bagian dari pada fasilitas masyarakat yang bisa dinikmati bebas dan terarah. Seiring berjalannya waktu ada pergeseran makna dari ruang publik tersebut, yang semula dianggap bisa digunakan masyarakat secara bebas, ternyata memiliki keterbatasan akses. Berbanding lurus dengan perkembangan kebutuhan akan lahan parkir yang terjadi di area urban atau perkotaan. Sehingga mengakibatkan ada perebutan ruang publik untuk kebutuhan lahan parkir tersebut yang terjadi, hingga menimbulkan sebuah komoditas di tengah-tengah masyarakat perkotaan. Liberalisme menganalisis fenomena seperti ini menggunakan dua sudut pandang yaitu *invisible hand* dan *division of labour* untuk melihat sejauh mana perebutan ruang publik untuk lahan parkir yang terjadi di salah satu lahan parkir di Yogyakarta dapat menjadi kritik bahwa yang dari awalnya disebut ruang publik, akhirnya akan berakhir menjadi ruang privat. Perubahan tersebut dikritik oleh teori Liberalisme dengan pengadaan teori komersil hingga menjadi sebuah komoditas bagi masyarakat sekitarnya.

Kata Kunci: Liberalisme, Ruang Publik, Lahan Parkir

PENDAHULUAN

Dengan meningkatnya kebutuhan manusia akan sebuah kendaraan, maka tidaklah heran ketika disaat yang sama juga negara sebagai pengambil kebijakan kemudian mengambil sebuah kebijakan akan impor barang atau mesin kendaraan dengan jumlah yang dari tahun ke tahun semakin meningkat. Apalagi kendaraan beroda dua atau biasa disebut dengan sepeda motor yang dengan harga cukup terjangkau bisa memenuhi akan kebutuhan masyarakat kelas menengah. Potret perihal peningkatan jumlah sepeda motor dapat dilihat di berbagai kota yang jalannya hampir dipenuhi dengan kendaraan ini, bahkan untuk kelas kota-kota yang padat bisa mengakibatkan semakin macetnya jalanan.

Kota Yogyakarta yang merupakan salah satu kota yang cukup padat di Indonesia juga memperlihatkan kepadatan kendaraan di berbagai ruas-ruas jalanan umum. Dari data penerimaan pajak kendaraan bermotor di Dinas Pendapatan Pengelolaan Keuangan dan Aset (DPPKA) DIY menyebutkan bahwa dari tahun 2017 sampai 2022 ada peningkatan jumlah kendaraan di seluruh daerah provinsi. Secara spesifik data menyebutkan bahwa Yogyakarta mengalami peningkatan jumlah kendaraan bermotor dari tahun 2017 yang mencapai 124.070 kendaraan, tahun 2018 mencapai 128.034 kendaraan, tahun 2019 mencapai 136.241 kendaraan, tahun 2020 mencapai 90.411 kendaraan, tahun 2021 mencapai 95.612 kendaraan

dan terakhir di tahun 2022 mencapai angka 103.986. Dari jumlah kendaraan tersebut, sepeda motor merupakan jenis kendaraan terbesar dan diperkirakan persentasenya mencapai 90 persen dari kendaraan lainnya di kota Yogyakarta dan 80 persen di Provinsi DIY.¹ Dari peningkatan jumlah yang ada, selama tiga tahun belakangan ini jumlah yang ada sekitar 1.6 juta kendaraan, dan itu merupakan jumlah yang sangat besar.

Dalam tatanan kota, ruang publik selalu identik dengan ruang terbuka secara fisik semata yang dapat diakses dengan bebas oleh seluruh masyarakat. Beberapa jenis dari ruang publik yang berada di Yogyakarta, yaitu jalan umum, alun-alun utara/selatan, berbagai pasar, terminal bus, stasiun kereta api, bandara udara, rumah sakit, sekolah, perguruan tinggi, kompleks pertokoan maupun Mall. Dari semua jenis ruang publik yang ada semuanya cenderung memiliki kebutuhan akan lahan parkir, sebagai penunjang akan adanya pengunjung yang datang mengakses ruang publik yang dimaksud. Ruang publik yang menjadi fokus pada penelitian ini pada ruang publik dengan jenis kompleks pertokoan, jalan umum dan area Mall, terlebih khusus di area mall Lippo Plaza Jogja.

Dengan perkembangan presentase lahan yang berada di perkotaan semakin sempit dan terbatas, maka berbagai ruas jalan umum yang semestinya tidak digunakan untuk parkir sudah digunakan untuk parkir. Dan semakin komersialnya parkir sebagai salah satu pendapatan yang bisa mendapatkan keuntungan yang lumayan besar, kemudian berjalan seiring dengan meningkatnya kebutuhan akan lahan parkir itu sendiri, maka tidak heran di semua ruang publik yang ada, bahkan sampai ke ruas jalan umum terlihat digunakan sebagai lahan parkir kendaraan.

Liberalisme kemudian melihat ini bentuk dari apresiasi kebebasan masyarakat untuk dapat menggunakan akses lahan bebas tersebut untuk parkir guna mendapatkan keuntungan dari segi material. Beriring dengan semakin meningkatnya kebutuhan akan lahan parkir ini akhirnya membuatnya menjadi sebuah subsistem yang mulai dilirik banyak pihak. Prinsip *division of labor* dalam liberalisme kemudian memandang ini adalah bagian dari pembagian kerja yang pada akhirnya menjadi sebuah kompetisi. Kompetisi yang didukung oleh *visible hand* dari pemerintah dalam bentuk legalitas formalnya. Bertolak dari prinsip liberalisme tentang *invisible hand* nya.

Sejarah Singkat Lahan Area Parkir Lippo Plaza Jogja

Lippo Plaza Jogja resmi dibuka pada Juni 2015, yang diketahui bahwa dahulu bangunan Lippo Plaza ini adalah bekas bangunan mall Saphir Square. Terletak di lokasi yang sangat strategis, bersebelahan dengan Hotel Saphir dan berada di ruas jalan umum Jogja – Solo, menambah nilai jual akan hadirnya Mall ini di tengah-tengah masyarakat perbatasan antara kabupaten Sleman dan kota Yogyakarta.

Sebelum bangunan berubah fungsi menjadi Lippo Plaza, lahan parkir di area tersebut diolah oleh satu pihak saja yaitu masyarakat setempat lewat sebuah paguyuban parkir yang dibentuk bernama paguyuban parkir RW. 04. Karena memang bangunan Mall ini berada di RW. 04, kelurahan Demangan, kecamatan Gondo Kusuman, kota Yogyakarta.

Namun setelah bangunan Saphir Square berubah menjadi Lippo Plaza, maka lahan parkir yang semula hanya diolah oleh satu pihak tersebut terbagi menjadi tiga pihak. Pihak pertama adalah PT. Vallet Parking, sebagai perusahaan yang bergerak di bidang pengelolaan parkir yang bekerja sama dengan pihak Lippo Plaza untuk

¹<https://jogjapolitan.harianjogja.com/read/2023/01/28/510/1124557/tiap-tahun-ada-100000-kendaraan-baru-di-jalanan-diy> Diakses pada tanggal 7 Februari 2023.

dapat mengelolah area parkir yang berada di area basement Lippo Plaza. Pihak kedua adalah pihak pengelola parkir Ruko yang menangani lahan parkir atas tepi jalan umum yang berada di samping Lippo Plaza. Pengelola parkir ini berasal dari pihak pertokoan yang berada di sebelah barat Lippo Plaza, yang hanya mendapatkan hak atas lahan parkir jenis tepi jalan umum tersebut dari pagi sampai jam 17.00 WIB, atau jam 5 sore. Dan pihak ketiga adalah pengelola parkir paguyuban RW. 04, yang mendapat hak atas lahan parkir yang sama dengan pihak kedua tetapi hanya dari jam 5 sore sampai jam 12 malam atau sampai kendaraan yang diparkir sudah diambil oleh pengguna jasa parkir yang mengunjungi Lippo Plaza.

Berdasarkan pemaparan dan gambaran mengenai ruang publik dan lahan parkir yang berada di Lippo Plaza Jogja, maka penelitian ini memiliki tujuan:

1. Mengetahui sudut pandang liberalisme *Invisible Hand* terhadap perebutan ruang publik lahan parkir Lippo Plaza Jogja.
2. Mengetahui konsep liberalisme *division of labor* atas lahan parkir Lippo Plaza Jogja.

METODE PENELITIAN

Di semua penelitian yang ada, pasti diperlukan metodenya karena metode adalah langkah-langkah atau prosedur yang akan dilakukan guna penentuan instrumen dalam pengumpulan, pengolahan, dan analisis data untuk mendeskripsikan masalah yang ada.

Setiap penelitian selalu berkaitan dengan tiga aspek utama penelitian, yaitu pertama keterkaitan dengan eksistensi populasi, kedua berkaitan dengan karakteristik objek yang akan diteliti dan yang ketiga berkaitan dengan cara-cara analisis.² Pada penelitian ini dikategorikan pada penelitian yang bersifat wilayah kontemporer sehingga penulis memilih penelitian kualitatif sebagai metodenya, sebagai bagian dari kaitannya dengan cara-cara analisisnya. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer, yang didapat dengan teknik pengumpulan data wawancara dengan responden juga observasi langsung di lapangan. Pengolahan data dilakukan secara kualitatif dan analisis data dilaksanakan secara deskriptif.

PEMBAHASAN.

Kemacetan Salah Satu Penyebab Kepadatan Kota

Kota (*city*) atau daerah perkotaan (*urban area*) dalam proses perkembangannya tetap menjadi sentra kegiatan ekonomi yang sering dihubungkan dengan perkembangan industri modern yang terpusat di dalamnya. Implikasi dari perkembangan ini berkaitan dengan meningkatnya penduduk kota dan daya dukung yang dimiliki kota tersebut.³ Daya dukung disini berbentuk benda atau jasa.

Adanya jumlah penduduk kota yang cukup tinggi ini membawa kota tersebut pada berbagai permasalahan, terutama jika dihadapkan dengan usaha-usaha pemenuhan kebutuhan penduduknya dan kepastian daya dukung geografis serta ekonomi kota itu sendiri.⁴ Usaha-usaha pemenuhan yang dimaksud salah satunya adalah kendaraan, yang kapasitasnya sudah melebihi jumlah maksimal untuk ukuran atau besarnya jalan. Jumlah kendaraan tersebut setiap tahunnya juga terus

² Hadi Sabari Yunus, *Metodologi Penelitian Wilayah Kontemporer*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), h. 257.

³ Paulus Wirotomo dkk, *Sistem Sosial Indonesia*. (Jakarta: UI-Press, 2015), h. 250.

⁴ *Ibid.*,

mengalami peningkatan. Apalagi kendaraan jenis roda dua yang menjadi salah satu solusi bagi masyarakat dengan ekonomi kelas menengah untuk dapat memenuhi salah satu kebutuhan masyarakat kota.

Yogyakarta merupakan kota yang cukup padat di Indonesia, dan bila dihadapkan pada permasalahan urban yang dimaksud maka hasilnya akan sangat kompleks dengan berbagai permasalahan. Kepadatan yang dimaksud bisa dipotret dari jalanan, terutama jalan umum di kota Jogja. Sepintas kita dapat melihat kapasitas kendaraan yang begitu padat di area jalanan dan menarik juga di saat bersamaan akan kita lihat pemandangan yang sama kepadatannya di area parkir. Baik parkir yang berada di ruas pinggir jalan, di lahan khusus untuk parkir atau di sebuah lahan kosong yang akhirnya berubah menjadi lahan parkir kendaraan.

Perihal kepadatan tersebut ada sebuah indikasi akan perbedaan jenis kelas kota atas dasar fungsinya, yang dikemukakan oleh Gist, N.P dan Halbert, L.A yang mengatakan bahwa Yogyakarta merupakan salah satu dari enam jenis kelas kota atas dasar fungsinya, yaitu kota yang berfungsi sebagai pusat kebudayaan. Selain sebagai pusat kebudayaan yang berkaitan erat dengan kehidupan agama, dapat pula sesuatu kota terkenal atau menonjol karena kegiatan pendidikannya, kebudayaan khususnya seni.⁵ Dan Yogyakarta salah satu contohnya. Maka tidaklah heran banyak para pelajar yang datang memadati kota ini guna menempuh pendidikan dan juga banyak wisatawan dari luar negeri maupun dari dalam negeri yang turut datang untuk menikmati kekayaan kebudayaannya. Banyaknya para pelajar dan wisatawan yang datang membuat kota Yogyakarta semakin padat terlebih dengan aktifitas transportasi mereka menambah kemacetan yang ada.

Liberalisme: Pengaruh *Invisible Hand* Terhadap Perebutan Ruang Publik Untuk Lahan Parkir

Menurut Jurgen Habermas, bahwa syarat ruang publik adalah konsumsi yang memungkinkan warganya membentuk wacana dan kehendak bersama secara bersama-sama. Kualitas dan kuantitas ruang publik adalah bagian dari saksi peradaban sebuah kota.⁶ Dalam tatanan kota, ruang publik yang dimaksud bisa berbentuk jalan umum, alun-alun (lapangan), berbagai pasar, terminal bus, stasiun kereta api, bandara udara, rumah sakit, sekolah, perguruan tinggi, kompleks pertokoan maupun Mall.

Parkir kemudian sebenarnya masuk pada salah satu kategori 'ruang publik' yang dimaksud, hanya saja parkir bersifat khusus karena dia bisa mendukung segala jenis ruang publik di atas. Itu artinya bahwa parkir dalam bentuk lahan bebas akan ada bila ruang publik di atas juga ada, karena itulah fungsi dari parkir. Parkir menjadi sebuah tempat transit kendaraan yang digunakan masyarakat yang datang mengakses ruang publik. Melekatnya kategori khusus ruang publik pada parkir memang sangat mengagetkan, namun yang lebih mengagetkan kalau fungsi parkir sebagai penunjang akan semua jenis ruang publik yang ada, diperebutkan oleh berbagai pihak. Perebutan tersebut bukan tanpa alasan, karena parkir dibutuhkan di semua ruang publik yang ada dengan bermodalkan sebuah lahan dan jasa seseorang untuk dapat menjaga kendaraan yang diparkirkan. Demikian akhirnya parkir berubah sifatnya menjadi sangat komersial.

Ruang publik ditafsirkan sebagai tempat yang memungkinkan setiap warga tanpa diskriminasi dapat berinteraksi, bertemu dengan kesederajatan dan yang lebih

⁵ Hadi Sabari Yunus, *Klasifikasi Kota*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2014), h. 10

⁶ Jurgen Habermas, *Ruang Publik Sebuah Kajian Tentang Kategori Masyarakat Borjuis*. (Yogyakarta: Kreasi Wacana Offset, 2015), h. 1

penting memiliki akses untuk menggunakannya.⁷ Adapun yang dimaksud dengan ruang publik dalam tata guna lahan atau pemanfaatan ruang wilayah/area perkotaan adalah ruang terbuka yang dapat diakses atau dimanfaatkan oleh warga kota secara cuma-cuma sebagai bentuk pelayanan publik dari pemerintah kota yang bersangkutan demi keberlangsungan beberapa aktifitas sosial seluruh warganya. Namun bila dihadapkan pada kebutuhan akan lahan parkir di perkotaan, maka lahan yang semula bisa diakses secara gratis oleh masyarakat berubah menjadi sebuah lahan parkir yang penggunaannya ada tarif yang harus dibayar.

Bahkan dalam Peraturan Daerah Kota Yogyakarta No. 2 Tahun 2019 tentang Perparkiran berbicara mengenai retribusi pelayanan parkir di tepi jalan. Padahal ruang publik dalam ruang terbuka sebenarnya dapat diakses oleh masyarakat secara bebas dan cuma-cuma, tetapi akhirnya karena kelangkaan lahan untuk parkir membuat ruang terbuka bahkan tepi jalan harus diambil retribusi atas penggunaan parkir. Secara tidak langsung dalam hal ini pemerintah kemudian merubah sifat ruang publik yang bisa diakses secara gratis menjadi berbayar dengan merubahnya menjadi sebuah lahan parkir. Ini kemudian sangat bertolak belakang dengan konsep liberalisme *invisible hand* yang menginginkan ketiadaan intervensi pemerintah dalam aktivitas masyarakat.

Lippo plaza Jogja yang baru berdiri lebih dari satu tahun ini, memang memiliki sebuah *basement* atau sebuah bagian gedung yang dibangun khusus untuk digunakan sebagai parkir kendaraan, baik yang beroda empat atau beroda dua. Semula sebelum Lippo Plaza Jogja ini ada, semua kendaraan diparkir di area jalan atau gang tepat sebelah gedung ini. Kemudian privatisasi atas lahan parkir gedung ini membuat pihak pengelola gedung membuat sebuah kontrak kerjasama dengan perusahaan *Vallet Parking* yang bergerak di bidang pengelolaan parkir. Namun, dengan begini tidak dapat dibendung arus akan kebutuhan parkir yang mengharuskan tepi jalan sebelah gedung ini tetap ada, walau pada pembagiannya tidak lagi dimiliki oleh satu pihak, tetapi bertambah lagi pihak yang menguasai lahan parkir tepi jalan ini.

Kebebasan akan penguasaan lahan parkir ini kemudian dihadapkan pada pola privatisasi yang dilakukan oleh pihak pengelola parkir Lippo Plaza Jogja. Yang secara aturan dilindungi karena berlandaskan sebuah perusahaan yang terdaftar secara hukum, dan kemudian hal tersebut membuat prinsip kebebasan atas sebuah ruang publik lahan parkir semakin ambigu dibuatnya. Perebutan tersebut tidak hanya berasal dari satu pihak, karena peluang akan komersialnya lahan parkir di daerah perkotaan membuat pihak pengelola ruko mengambil alih hak atas parkir sesuai dengan lamanya ruko tersebut beroperasi. Akhirnya, yang tersisa dari lahan parkir yang semula luas dan dikelola oleh satu pihak, kini telah berubah menjadi dua bagian lahan parkir dengan pengelola menjadi tiga pihak. Prinsip liberalisme *invisible hand* yang akhirnya dikalahkan oleh privatisasi dengan hadirnya intervensi pemerintah, padahal dalam posisi seperti ini peran negara diharapkan tidak lebih sebagai fasilitator⁸ saja.

Liberalisme: Konsep Pembagian Kerja (*Division of Labor*)

Akar sejarah liberalisme memang sangat panjang, ditarik dari zaman Renaissance sebagai reaksi terhadap ortodoksi religius. Situasi kekuasaan dominan

⁷ Dhimas Agung Sakti Mahendra & Luthfi Muta'ali, *Studi Pemanfaatan Ruang Publik Untuk Lahan Parkir di Kota Blitar*. (Yogyakarta: Jurnal Bumi Indonesia UGM, Vol.2 No.3 Thn. 2013), h. 199

⁸ Ahmad Erani Yustika. *Ekonomi Politik Kajian Teoretis dan Analisis Empiris*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2011), h. 25

gereja terhadap seluruh aspek kehidupan manusia, membuat manusia tidak memiliki kebebasan dalam bertindak. Sehingga kemudian mengundang kritik dari berbagai kalangan, yang menginginkan kebebasan individu dalam setiap tindakan dan pilihan hidup.

Dalam perkembangannya, ada dua corak liberalisme, yaitu *pertama* liberalisme yang dipelopori oleh John Locke dan *kedua* liberalisme yang dipelopori oleh Jean Jacques Rousseau. John Locke berpendapat kebebasan yang menjadi nilai dasar liberalisme dipahami sebagai ketidakhadiran intervensi eksternal dalam aktivitas-aktivitas individu. Kebebasan adalah hak properti privat. Karenanya, pemerintah bersifat terbatas (minimal) terhadap kehidupan warganya. Untuk itu harus ada aturan hukum yang jelas dan lengkap dalam menjamin kebebasan sebagai hak properti privat ini. Corak liberalisme ini kemudian mendasari dan menginspirasi munculnya libertarianisme yang dipelopori oleh Alexis de Tocquville, Friedrich von Hayek dan Robert Nozick.

Di sisi lain Rousseau berpendapat bahwa pemerintah harus tetap berfungsi menjamin terlaksananya kebebasan individu dalam masyarakat. Corak liberalisme ini selanjutnya mendasari dan menginspirasi munculnya **liberalisme egalitarian**, dengan tokohnya antara lain John Rawls dan Robert Dworkin. Liberalisme ini berusaha menyatukan ide kebebasan dan kesamaan individu dalam masyarakat. Pemerintah dibutuhkan meredistribusikan nilai-nilai sosial dalam melaksanakan dan mencapai kebebasan dan kesamaan individu-individu dalam masyarakat.⁹

Dalam teori liberalisme juga dikenal sebuah konsep *division of labor* atau pembagian kerja. Pembagian kerja dalam teori liberalisme berasal dari akar sejarah pada zaman dahulu dimana hak kepemilikan sebuah modal hanya dimiliki oleh satu pihak, kemudian konsep liberalisme datang dengan prinsip kebebasan dan pembagian atas kepemilikan tersebut.

Dalam bahasa ilmu ekonomi kita membedakan tiga faktor produksi berdasarkan urutannya: tenaga kerja, tanah dan modal. Lahan dipahami sebagai segala sesuatu yang disediakan alam untuk kita dalam bentuk bahan-bahan dan sumber energi di bumi, di bawah dan di atas permukaan bumi, dalam air, dan di udara; barang-barang modal adalah semua barang setengah jadi yang diproduksi dari bumi dengan bantuan tenaga manusia, yang dibuat untuk menghasilkan produk lanjutan, seperti mesin, peralatan, barang-barang setengah jadi dari berbagai jenis dan lain-lain.¹⁰ Dan dalam kasus ini kita akan berfokus konsep *division of labor* pada faktor produksi lahan dan tenaga kerja.

Division of labour pada faktor produksi tenaga kerja memang sangat komersial bila dibahas pada strata kehidupan kota yang sangat sengit akan persaingan sumber daya manusia (SDA). Persaingan sumber daya manusia yang dimaksud selalu terikat terhadap konsep pentingnya sebuah ijazah atau tingkat pendidikan seseorang. Sudah menjadi lumrah bila tenaga kerja diukur dari tingkat pendidikan terlebih dahulu, mengalahkan *skill* atau potensi seseorang pada suatu bidang tertentu. Liberalisme kemudian menjadi sebuah solusi, yang mengemukakan bahwa setiap individu tidak hanya berupa kebebasan dalam bertindak dan memilih cara hidup yang baik. Namun, juga mengkritisi, merevisi dan bahkan meninggalkan nilai dan cara hidup yang telah dipilihnya.¹¹

⁹ Ridha Aida, *Liberalisme dan Komuntarianisme: Konsep Tentang Individu dan Komunitas*. (Padang: Jurnal Demokrasi UNP Vol. IV No.2 Thn.2005), h. 96

¹⁰ Ludwig von Mises, *Menemukan Kembali Liberalisme*. (Jakarta: Freedom Institute, 2011), h. 22

¹¹ Ridha Aida, *Op-cit.*, h. 97

Faktor produksi tanah atau lahan, yang dalam struktur kota semakin hari semakin mengalami penurunan berbanding terbalik dengan peningkatan dalam hal harga. Semakin sedikit jumlah memang akan semakin mahal harganya, namun jumlah yang sedikit itupun menjadi sebuah kebutuhan yang tidak dapat dipungkiri lagi. Lahan pendukung untuk semua jenis ruang publik yang dimaksud di atas, yang dalam hal ini adalah parkir selalu menjadi topik utama masyarakat kota. Lahan parkir di kota yang semakin kecil, dengan kapasitas kendaraan yang semakin meningkat membuat lahan parkir ini kemudian menjadi sangat komersial, tapi dibutuhkan oleh semua masyarakat yang mengakses semua ruang publik yang ada. Dengan kebutuhan yang meningkat, tidaklah heran banyak pihak yang mulai memperebutkan lahan-lahan parkir di semua ruang publik yang ada, untuk dijadikan salah satu mata pencarian mereka.

Ruang publik Lippo Plaza Jogja mall memang menjadi sebuah potret akan sebuah perebutan lahan parkir yang semakin hari semakin berkurang, bertambah kebutuhan dan meningkatnya sifat komersialnya. Lahan parkir yang semula hanya diolah oleh satu pihak, kini menjadi perebutan beberapa pihak untuk dapat memiliki hak atas lahan parkir tersebut. Liberalisme kemudian memandang ini sebuah konsep *division of labor*, bahwa perlu akan adanya sebuah pembagian kerja atas lahan parkir tersebut ke beberapa pihak yang akhirnya sekarang terbagi menjadi tiga pihak.

Kebebasan dalam pengelolaan lahan parkir ini juga menjadi penting untuk kita perhatikan bersama, yaitu menyangkut Peraturan Daerah (PERDA) Kota Yogyakarta lainnya yang mengatur perihal penyelenggaraan parkir, retribusi pelayanan parkir di tepi jalan dan retribusi tempat khusus parkir. Dari semua Perda yang ada memang belum sepenuhnya terlaksana di lapangan. Ini sesuai dengan kritik liberalisme yang tidak menginginkan intervensi dari pemerintah, liberalisme yang sangat menjunjung tinggi kebebasan menginginkan agar pemerintah dalam hal ini tidak ikut campur dalam hal berbagai tindakan atau aktivitas masyarakat. Tapi ini sesuai dengan konsep liberalisme egalitarian kemudian berpendapat bahwa pemerintah tetap perlu menjamin terlaksananya kebebasan dalam bertindak, dengan membuat aturan yang dapat mengatur kebebasan bertindak antara satu pihak dengan pihak lain.

Dari liberalisme egalitarian yang mencanangkan intervensi pemerintah untuk dapat menjamin kebebasan masyarakat dalam melaksanakan tindakannya, membuat banyak pihak kemudian memperebutkan lahan parkir tersebut. Liberalisme kemudian membuat perebutan lahan parkir tersebut terlihat sebagai sebuah konsep *division of labor*, yang sebenarnya konsep *division of labor* bertujuan untuk pembagian kerja agar ada pemerataan tanggung jawab juga hak atas sebuah kepemilikan, tetapi akhirnya sekarang terlihat menjadi sebuah kompetisi karena dihadapkan semakin komersialnya sifat parkir tersebut.

Kesimpulan

Kepadatan kota memang disebabkan oleh berbagai hal, namun dapat menjadi potret yang sangat umum bahwa salah satu sebab yang terlihat adalah kemacetan di berbagai ruas-ruas jalan umum. Peningkatan jumlah kendaraan menjadi hal yang menyebabkan kemacetan tersebut. Peningkatan jumlah kendaraan juga membuat parkir semakin banyak terlihat di berbagai sudut kota.

Parkir adalah jenis ruang publik khusus, karena keberadaannya ditentukan oleh jenis ruang publik lainnya. Parkir dijadikan tempat transit kendaraan yang digunakan oleh masyarakat yang datang mengakses ruang publik lainnya. Ruang publik lainnya itu bisa berupa berbentuk alun-alun (lapangan), berbagai pasar,

terminal bus, stasiun kereta api, bandara udara, rumah sakit, sekolah, perguruan tinggi, kompleks pertokoan maupun Mall. Ruang publik jenis parkir ini sebenarnya memiliki sifat lahan yang bebas diakses oleh semua orang tanpa bayaran sedikitpun, namun kini telah berubah menjadi sebuah ruang publik berbayar. Perubahan sifat parkir ini pun menjadi komersial membuat banyak pihak yang mulai memperebutkannya, membuatnya berubah menjadi ruang privat. Terprivatisasi ruang publik ini dalam teori liberalisme sangat ditentang, mengingat konsep liberalisme *invisible hand* tentang kebebasan individu untuk dapat menentukan segalanya tanpa intervensi dari siapapun terutama dari pemerintah. Liberalisme memandang bahwa ada pergeseran dari nilai ruang publik yang sifatnya bebas menjadi ruang privat olehnya.

Liberalisme kemudian juga melihat akan adanya *division of labor* atas lahan parkir di Lippo Plaza Jogja ini, dengan terbaginya hak atas pengelolaan lahan parkir. Yang semula hanya dikelola oleh satu pihak, kini menjadi tiga pihak. *Division of labor* dalam teori liberalisme mengindikasikan akan adanya pembagian yang bertujuan agar peningkatan kemajuan dan kesejahteraan, kini berubah menjadi kompetisi akan sebuah lahan parkir yang sifatnya menjadi sangat komersial. Dan akhirnya konsep *division of labor* tersebut hanya menjadi sebuah konsep dan wacana semata karena dihadapkan pada arus kapitalisme dan globalisasi yang ada.

Daftar Pustaka

- Aida, Ridha. 2005. *Liberalisme dan Komuntarianisme: Konsep Tentang Individu dan Komunitas*. (Padang: Jurnal Demokrasi UNP Vol. IV No.2 Thn.2005)
- Habermas, Jurgen. 2015. *Ruang Publik Sebuah Kajian Tentang Kategori Masyarakat Borjuis*. (Yogyakarta: Kreasi Wacana Offset)
- Mahendra, Dhimas Agung Sakti & Luthfi Muta'ali. 2013. *Studi Pemanfaatan Ruang Publik Untuk Lahan Parkir di Kota Blitar*. (Yogyakarta: Jurnal Bumi Indonesia UGM, Vol.2 No.3 Thn. 2013)
- Mises, Ludwig von. 2011. *Menemukan Kembali Liberalisme*. (Jakarta: Freedom Institute)
- Wirotoomo, Paulus dkk. 2015. *Sistem Sosial Indonesia*. (Jakarta: UI-Press)
- Yunus, Hadi Sabari. 2014. *Klasifikasi Kota*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar)
- Yunus, Hadi Sabari. 2010. *Metodologi Penelitian Wilayah Kontemporer*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar)
- Yustika, Ahmad Erani. 2011. *Ekonomi Politik Kajian Teoretis dan Analisis Empiris*. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar)

Referensi Internet:

<https://jogjapolitan.harianjogja.com/read/2023/01/28/510/1124557/tiap-tahun-ada-100000-kendaraan-baru-di-jalanan-diy> Diakses pada tanggal 7 Februari 2023.