

## **Efektifitas Penerapan Tarif Parkir Di Medan Sesuai Dengan Perda Parkir Nomor 10 Tahun 2011**

**Muya Syaroh Iwanda Lubis**  
(Fisip Univ.Dharmawangsa Medan)

### **Abstrak**

Sistem parkir konvensional yang dikelola oleh beberapa perusahaan, saat ini memiliki kelebihan dan kekurangan dalam hal ketertiban dan keamanan. Teknologi komputer (terutama perangkat lunak) saat ini dapat diaplikasikan sebagai sistem yang sangat membantu dalam membuat suatu sistem perparkiran, terutama dalam hal pembuatan program untuk sistem parkir yang aman dan tertib.

Sistem berbasis cerdas merupakan salah satu bidang ilmu komputer yang dapat mengimplementasikan sistem parkir ini dalam bentuk program komputer. Sistem berbasis cerdas mendasarkan proses program secara cerdas (intelligence) atau dalam bidang ilmu komputer disebut kecerdasan buatan.

Kecerdasan buatan adalah proses belajar bagaimana membuat komputer dapat melakukan suatu pekerjaan seperti layaknya manusia bekerja atau berpikir. Definisi ini menunjukkan bahwa konsep proses berpikir manusia merupakan bagian penting dalam pemrograman sistem berbasis cerdas.

Kata Kunci : Efektifitas, Tarif Parkir

### **A. Pendahuluan**

Panitia Khusus (Pansus) Perparkiran DPRD Medan meminta Dinas Pendapatan Daerah (Dispenda) Kota Medan agar tegas menangani permasalahan penerapan tarif parkir yang tidak sesuai dengan peraturan daerah (Perda) Parkir Nomor 10 tahun 2011, termasuk perbedaan tarif yang diberlakukan. Dampak dari pengutipan tersebut, banyak masyarakat yang mengeluhkan aturan tersebut.

“Makanya, kami mendorong Dispenda tegas terhadap seluruh pengelola parkir progresif guna membahas revisi Perda, sekaligus menetapkan tarif parkir yang tidak memberatkan masyarakat,” kata Ketua Pansus Perparkiran Herry Zulkarnain, Selasa (1/3), usai pembahasan revisi Perda Parkir di ruang Banggar DPRD Medan, bersama pengelola parkir dan Dispenda Kota Medan.

Herry mengatakan, pada Perda lama tarif satu jam parkir pertama, khusus roda empat (mobil) senilai Rp2.000. Satu jam berikutnya naik Rp1.000, sampai batas maksimal lima jam. Untuk roda dua persatu jam pertama tetap Rp1.000, dan kelipatan Rp1.000 untuk jam berikutnya sampai maksimal lima jam.

“Tapi fakta di lapangan, mereka menetapkan tarif sesuka hati. Karena itulah kita panggil untuk dibahas dan menetapkan Perda Parkir Progresif ini agar menjadi acuan ke depan,” katanya. Ketua Fraksi Partai Demokrat ini menambahkan, setiap pembuatan Perda menelan biaya hingga Rp200 juta.

Dengan begitu, harus dibahas dengan serius dan tidak merugikan pihak mana pun. Sebab anggarannya diambil dari uang rakyat. Sementara untuk sanksi yang diterapkan kepada pengelola bila melanggar aturan, adalah pencabutan izin. Pemko Medan dalam hal ini Dinas Pendapatan (Dispenda) Kota Medan harus tegas.

“Tadi kita sepakat harus dibuat plang besaran tarif sesuai aturan agar masyarakat tahu,” jelas anggota Komisi A ini. Pihaknya mengaku akan melakukan sidak ke lapangan, melihat apakah sebelum Perda berjalan ada permainan yang terjadi, sehingga bisa diakomodir untuk merevisi Perda tersebut. “Jadi sebelum ada aturan baru, diimbau pengelola parkir menerapkan Perda lama. Kita minta Pemko mencabut izin pengelola atau manajemen yang memberi tarif sesuka hati,” katanya.

Apalagi, sambung Herry, PAD dari sektor ini cukup tinggi. Namun karena Perda revisi dijalankan secara sepihak sehingga potensi PAD tidak tergali maksimal. “Mereka kita kumpulkan hari ini agar tidak merevisi sendiri aturan yang kita tetapkan. Berapa kebocoran akibat itu silahkan kawan-kawan tanya ke Dispenda, sebab revisi ini dilakukan karena penerapan Perda lama tidak dijalankan maksimal,” tukasnya.

Sementara, Kadispenda Kota Medan M Husni mengaku, pengutipan yang diterapkan kepada pengelola parkir progresif berdasarkan omset satu bulan dikali 25 persen. “Itulah yang kita kutip. Dari sisi target PAD, tercapai. Hanya saja pengelola tidak mampu menggunakan Perda lama, karena tingginya biaya perawatan. Makanya kita panggil mereka untuk menemukan solusi yang tidak memberatkan masing-masing pihak. Untuk sanksi, belum ada tindakan tegas. Sebab Pemko Medan masih menggunakan azas kepatuhan,” papar Husni.

Pihaknya, diakui Husni, sudah berulang kali melayangkan imbauan kepada seluruh pengelola parkir agar menerapkan tarif sesuai Perda. “Tetapi dengan alasan klasik, maintenance tinggi, biaya sewa dan sebagainya, mereka tidak mampu break even point (BEP) dalam pengelolaan.

Namun dalam penerapan pajak, kita berlakukan berdasar omset ditarik 25 persen, dari total omset sebulan. Potensi PAD target yang dibebankan ke Dispenda masih bisa tercapai. Tetapi dengan menggunakan Perda lama itu berat karena mereka sendiri tidak mampu mengelola,”sebut Husni.

Pihaknya optimis bahwa target mereka tahun ini meningkat dari sebelumnya, yakni Rp16 miliar. “Tahun lalu target kita Rp13 miliar dan itu tercapai, bahkan over. Makanya tahun ini kita naikkan lagi,” ungkapnya.

Selain imbauan, Husni mengakui ada kelemahan dari Perda sebelumnya. Menurut dia, sebenarnya ada dua aspek pendekatan dalam menerapkan regulasi yang ada. Di mana pemerintah harus memberi stimulus kepada pengusaha.

“Kemudian ada namanya analisis pasar, bagaimana mereka mengelola. Sudah dari 2013 ini kita ajukan. Nah, setelah dianalisis menurut aturan pemerintah, kemudian tidak sesuai dengan penerapan di lapangan, boleh saja ada sanksi. Perda lama belum ada sanksi, makanya ini termasuk yang mau dibenahi. Sedangkan

fungsi izin ada di SKPD lain. Kalau hemat saya pajak itu sebuah proses transaksi, kalau dia pungut berarti harus ada yang disetor ke pemerintah,” jelasnya.

Dispenda mengimbau kepada para pengelola yang belum mendaftar untuk mendaftarkan wajib pajak. Karena di dalam aturan harus bekerjasama dengan pihak ketiga. Husni juga menyadari pendekatan yang dilakukan pihaknya berdasarkan azas kepatutan dan kepatuhan,” katanya didampingi Kasi Penagihan dan Perhitungan, Sutan Partahi.

Sutan menambahkan, terdapat 45 lebih wajib pajak (WP) yang terdata oleh pihaknya. Diantara pengelola parkir yang berada dibawah naungan Dispenda, Carefour Plaza dan Sun Plaza menempati peringkat teratas dalam hal besaran pajak yang dikutip.

“Kalau Sun Plaza itu sekitar Rp250 juta perbulan, dimana kita perkirakan omset mereka perbulan dari parkir senilai Rp1,1 miliar. Padahal dari 2011 lalu, mereka hanya mampu memperoleh Rp110 juta. Sedangkan Carefour Rp260 juta, dimana sejak tahun 2011 mampu mengumpulkan Rp90 juta perbulan. Jadi dari total itu kami ambil 25 persen untuk pajak parkir progresif mereka,” jelasnya.

Sedangkan, anggota Pansus Parkir Godfried Lubis menegaskan diperlukan sanksi yang tercantum dalam revisi Perda yang akan dibuat. Disamping itu Godfried mengaku keberatan soal pernyataan pihak Dispenda dan bagian hukum Pemko Medan, yang mengaku tidak perlu izin-izin terlebih dahulu, asal pajak bisa tergal.

“Menurut saya, justru jangan dikasih NPWPD (Nomor Pokok Wajib Pajak Daerah) sebelum izin diterbitkan. Seperti di kawasan Asia Mega Mas contohnya. Harus ke mana kita bayar pajak parkir karena itu merupakan Fasum (fasilitas umum),” katanya.

Menurut politisi Gerindra ini, hal tersebut harus dikoordinasikan sebelumnya ke Pemko Medan. Sehingga pajak parkir dari kawasan tersebut bisa menjadi PAD bagi Kota Medan. Dirinya juga menyadari kelemahan Perda yang lama, dimana tidak ada sanksi yang mengatur bagi pelanggar aturan.

Untuk itu, dalam revisi perda parkir yang baru nanti, mana-mana yang belum terakomodir bisa masuk dan diterapkan dengan maksimal. “Kemudian Pemko juga harus menertibkan pengutipan tempat parkir di kantor-kantor pemerintahan, yang kita lihat banyak terjadi. Itu bisa kita sebut dengan pungli, karena sesuai aturan tidak diperbolehkan ada retribusi,” katanya.

Penurunan Tarif Parkir Sementara itu, Suryanti mewakili Asosiasi Pengelola Pusat Belanja Indonesia (APPBI) Sumatera Utara sangat berharap adanya penurunan tarif parkir. Karena, kebijakan penarikan tarif hingga 25 persen oleh Pemerintah Kota (Pemko) Medan dinilai sangat memberatkan.

“Memang gak ada masalah dengan rencana revisi Perda Perparkiran ini. Cuma harapan kami supaya tarif pajak diturunkan, jangan tinggi,” ujar Suryanti usai pembahasan Pansus Perparkiran yang banyak melibatkan pengelola parkir di pusat perbelanjaan.

## B. Sistem Pengaturan Parkir

Saat ini jumlah kendaraan di kota besar seperti Medan, perkembangannya memiliki grafik yang terus naik, yang memiliki arti bahwa jumlah kendaraan semakin banyak. Semakin bertambahnya jumlah kendaraan tersebut, memiliki implikasi terhadap kebutuhan parkir di tempat-tempat umum seperti di kantor, pusat perbelanjaan, sekolah, kampus, tempat rekreasi, dan tempat-tempat umum lainnya yang memiliki area parkir yang cukup luas.

Sistem parkir konvensional yang dikelola oleh beberapa perusahaan, saat ini memiliki kelebihan dan kekurangan dalam hal ketertiban dan keamanan. Teknologi komputer (terutama perangkat lunak) saat ini dapat diaplikasikan sebagai sistem yang sangat membantu dalam membuat suatu sistem perparkiran, terutama dalam hal pembuatan program untuk sistem parkir yang aman dan tertib.

Sistem berbasis cerdas merupakan salah satu bidang ilmu komputer yang dapat mengimplementasikan sistem parkir ini dalam bentuk program komputer. Sistem berbasis cerdas mendasarkan proses program secara cerdas (intelligence) atau dalam bidang ilmu komputer disebut kecerdasan buatan.

Kecerdasan buatan adalah proses belajar bagaimana membuat komputer dapat melakukan suatu pekerjaan seperti layaknya manusia bekerja atau berpikir. Definisi ini menunjukkan bahwa konsep proses berpikir manusia merupakan bagian penting dalam pemrograman sistem berbasis cerdas.

Tujuan utama pemrograman berbasis cerdas adalah membuat komputer lebih cerdas dengan merancang program yang mampu melakukan suatu kerja atau fungsi berdasarkan pola kerja otak manusia dalam melakukan tindakan. Maka tenaga manusia akan berperan minimal disebabkan sistem ini yang berperan lebih banyak secara otomatis.

Pada sistem parkir ini ditekankan kepada tertibnya kendaraan-kendaraan di area parkir dan juga tingkat keamanan yang cukup baik. Simulasi dimulai dari masuknya kendaraan, lalu kendaraan tersebut mengambil karcis parkir. Karena ada beberapa parkir yang tersedia, maka karcis yang dicetak tercantum alamat parkir yang tersedia tersebut. Lalu kendaraan tersebut tidak menempati alamat parkir yang tercantum pada karcis parkir, maka indikator berupa alarm berbunyi.

Tetapi jika kendaraan tersebut parkir pada alamat yang tercantum pada karcis parkir, maka alarm tidak berbunyi. Kemudian setelah mobil parkir di alamat yang tepat, terdapat indikator berupa portal kecil yang otomatis tertutup di alamat parkir tersebut. Kondisi di atas adalah jika parkir tidak penuh. Sedangkan jika kondisi di area parkir penuh, maka karcis tercetak tanpa tercantum alamat parkir yang kosong.

Tetapi karena kendaraan tersebut sudah mengambil karcis, maka data kendaraan tersebut akan masuk ke *database* yang akan disusun berdasarkan waktu kedatangan. Memang, jika parkir belum ada yang tersedia, kendaraan tersebut harus menunggu dengan berputar di area parkir. Setelah beberapa saat berputar di

area parkir, maka terdapat parkir kosong di suatu alamat, maka kendaraan yang menunggu lebih lama yang dapat menempati parkir tersebut.

Akan ada pemberitahuan dengan *voice* yang ditujukan untuk kendaraan tersebut. Pemberitahuan tersebut adalah informasi alamat parkir yang dapat ditempati kendaraan yang menunggu paling lama. Setelah parkir di tempat yang sesuai dengan yang telah diberitahukan di *speaker*, maka mobil parkir dengan keadaan portal kecil yang tertutup. Pada keadaan yang sekarang, banyak mobil yang harus berputar di area parker karena tidak diketahuinya alamat parker yang kosong dan kalau pun ada yan

### **C. Pengertian Kebijakan Publik**

Kebijakan publik adalah "suatu rangkaian pilihan-pilihan yang saling berhubungan yang dibuat oleh lembaga atau pejabat pemerintah pada bidang-bidang yang menyangkut tugas pemerintah". Dunn (dalam Syafiie, 2006:106).

Sedangkan pendapat lain mengatakan bahwa kebijakan adalah "tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan". Friedrich (dalam wahab, 2008:3).

Dari teori-teori di atas maka dapat disimpulkan kebijakan publik adalah pilihan-pilihan atau keputusan-keputusan yang dibuat pemerintah yang dilakukan atau tidak dilakukan untuk menjalankan tugas pemerintah dengan tujuan tertentu. Berdasarkan pengelompokannya, maka kebijakan yang diteliti dalam skripsi ini termasuk kedalam kebijakan publik bersifat makro karena berdasarkan peraturan yang bersifat umum.

### **D. Pengertian Implementasi Kebijakan Publik**

Implementasi adalah pelaksanaan keputusan dasar, biasanya dalam bentuk Undang-Undang, Perpres, Keppres, Permen, Kepmen maupun Perda namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan dari Kepala Daerah atau Kepala Dinas yang penting. Mazmanian dan Sabatier (dalam Widodo 2009:88). Selain itu pendapat lain mengatakan bahwa implementasi adalah apa yang terjadi setelah undang-undang ditetapkan yang memberikan otoritas program, kebijakan, keuntungan (benefit), atau suatu jenis keluaran yang nyata (tangible output). Ripley dan Franklin (dalam Winarno, 2012:148)

Definisi dari pendapat lain mengatakan bahwa implementasi kebijakan, merupakan tindakan yang dilakukan baik oleh individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan untuk tercapainya tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan. Meter dan Horn (dalam Nawawi, 2009:131)..

### **E. Pengertian Pengelolaan**

Pengelolaan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Ketiga, (2007:534) adalah proses melakukan kegiatan tertentu dengan menggerakkan

tenaga orang lain. Pengelolaan berhubungan dengan manajemen, menurut George R. Terry & Leslie W. Rue (2005:1) manajemen adalah suatu kegiatan, pelaksanaannya adalah “managing”(pengelolaan), sedangkan pelaksananya disebut manager atau pengelola.

#### **F. Penelolan Parkir**

Pengelolaan parkir diatur dalam Peraturan Daerah tentang Parkir agar mempunyai kekuatan hukum dan diwujudkan rambu larangan, rambu petunjuk dan informasi. Untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan yang diterapkan dalam pengendalian parkir perlu diambil langkah yang tegas dalam menindak para pelanggar kebijakan parkir. Kebijakan parkir dapat dibagi atas dua kebijakan yaitu kebijakan tarif sebagai salah satu kebijakan fiskal serta kebijakan pembatasan ketersediaan ruang parkir. Adapun sasaran utama dari kebijakan parkir sebagai bagian dari kebijakan transportasi adalah sebagai berikut;

1. Untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang masuk ke suatu kawasan,
2. Meningkatkan pendapatan asli daerah yang dikumpulkan melalui retribusi parkir,
3. Meningkatkan fungsi jalan sehingga sesuai dengan peranannya,
4. Meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas,
5. Mendukung tindakan pembatasan lalu lintas lainnya.

#### **32. Definisi dan Dasar Hukum Parkir**

Definisi parkir itu sendiri menurut Peraturan Walikota Samarinda Nomor 03 Tahun 2010 adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Parkir berbeda dengan stop ataupun berhenti. Berhenti adalah sebagian keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraannya.

Adapun dasar hukum pelaksanaan Peraturan Walikota Samarinda Nomor 03 Tahun 2010 sebagai berikut ;

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara RI Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 50225).
2. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara RI Tahun 1993 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 3529)
3. Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor 66 Tahun 1993 Tentang Fasilitas Parkir Umum.

#### **Penyelenggaraan Parkir**

Bertambahnya jumlah penduduk dan meningkatnya kepemilikan kendaraan menambah permintaan akan ruang jalan untuk kegiatan dan kelancaran lalu lintas. Fasilitas parkir dapat berfungsi sebagai salah satu alat pengendali lalu lintas. Fasilitas parkir untuk umum seperti ini antara lain dapat berupa gedung parkir dan

taman parkir dan tidak termasuk dalam pengertian ini adalah fasilitas parkir yang merupakan penunjang dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan oleh kegiatan pokok dari gedung-gedung perkantoran, pertokoan, dan lain sebagainya.

### ***Sasaran Penyelenggaraan Parkir***

Sasaran utama dari kebijakan parkir sebagai bagian dari kebijakan transportasi adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang masuk kesuatu wilayah atau kawasan .
2. Untuk meningkatkan pendapatan asli daerah yang di kumpulkan melalui retribusi parkir.
3. Meningkatkan fungsi jalan sehingga sesuai dengan perannya.
4. Meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas.
5. Mendukung tindakan pembatasan lalu lintas lainnya.

### ***Kewenangan Penyelenggaraan Parkir***

Peraturan Walikota Samarinda Nomor 03 Tahun 2010 tentang mekanisme dan pengaturan parkir di tepi jalan umum pada BAB II pasal 3 menyatakan bahwa pengeloan parkir di tepi jalan umum yang dilaksanakan Dinas Perhubungan Kota Samarinda dapat di kerjasamakan dengan cara :

1. Bekerjasama dengan Dinas Pendapatan Provinsi Kalimantan Timur (UPTD Wilayah Samarinda) dan Kepolisian Kota Besar Kota Samarinda.
2. Melalui mekanisme tender atau lelang.
3. Melalui penunjukan langsung.

### ***Penetapan Lokasi Parkir***

Penetapan lokasi fasilitas parkir untuk umum di lakukan oleh Mentri. Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas untuk umum dilakukan dengan memperhatikan

1. Rencana umum tata ruang.
2. Keselamatan dan kelancaran lalu lintas.
3. Kelestarian lingkungan.
4. Kemudahan bagi pengguna jasa.

### ***Pembayaran Parkir Ditepi Jalan Umum***

Adapun beberapa tata cara pembayaran yang dilaksanakan oleh UPTD Dinas Perhubungan pada Peraturan Walikota Samarinda Nomor 03 Tahun 2010 pada pasal 19 yaitu sebagai berikut :

1. Semua retribusi wajib di bayar langsung oleh pengelola parkir kepada pemegang kas/pembantu pemegang kas pada Dinas Perhubungan Kota Samarinda atau melalui UPTD pengelolaan Parkir.

2. Pada setiap penerimaan retribusi, pemegang kas/pembantu pemegang kas memberikan bukti penerimaan berupa kuitansi.
3. Atas hasil penerimaan retribusi tersebut maka pemegang kas/pembantu pemegang kas angung menyetorkan kepada Kas Daerah lewat Bank KalTim dengan waktu 1x 24 jam dengan menggunakan blangko bukti setor.

### ***Definisi Konsepsional***

Definisi Konsepsional adalah suatu deretan kata-kata yang dapat menggambarkan suatu peristiwa yang ada pada penelitian ilmiah. Sesuai dengan teori-teori yang di sebutkan, maka berdasarkan judul penelitian Implementasi Perhubungan Kota Samarinda adalah suatu proses pelaksanaan kegiatan yang terdiri dari perencanaan, pengorganisasian, penggerakan, dan pengawasan atau pengendalian yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan selaku UPTD pengelolaan parkir dalam mengelola kawasan atau wilayah yang berada di sepanjang jalan gajah mada yang bertujuan untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang masuk ke kawasan jalan gajah mada sehingga dapat meningkatkan fungsi jalan gajah mada sesuai perannya dan meningkatkan kelancaran arus lalu lintas.

Pengelolaan parkir diatur dalam Peraturan daerah tentang parkir agar mempunyai kekuatan hukum dan diwujudkan pada rambu larangan, rambu petunjuk dan informasi. Untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan yang diterapkan dalam pengendalian parkir perlu diambil langkah yang tegas dalam menindak para pelanggar kebijakan parkir. Dasar pengaturan mengenai parkir adalah Keputusan Menteri Perhubungan No:KM 66 tahun 1993 tentang Fasilitas parkir untuk umum dan keputusan menteri perhubungan No:KM 4 tahun 1994 tentang tata cara parkir kendaraan bermotor di jalan, serta keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. 272/HK.105/DRJD/96 tentang pedoman teknis penyelenggaraan parkir dan Peraturan Walikota Samarinda Nomor 03 tahun 2010, tentang mekanisme dan pengaturan parkir di tepi jalan umum Kota Samarinda serta Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Usaha. Untuk lebih jelasnya dapat kita lihat dari pembahasan berikut ini.

Berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 61 Tahun 1993 tentang Pedoman Organisasi dan Tata Kerja Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat I dan Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II, menyatakan bahwa untuk pengelolaan dan penyelenggaraan fasilitas parkir dibentuk Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Perparkiran pada Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II. Demikian halnya di Kota Samarinda telah dibentuk UPTD Pengelola Parkir sebagai instansi pengelola dan penyelenggara fasilitas parkir dibawah koordinasi Dinas Perhubungan Kota Samarinda sebagai instansi Pembina dalam menjalankan aturan-aturan atau kebijakan dari Pemerintah.

Sesuai dengan tugas pokok dan fungsi UPTD Pengelola parkir Dinas Perhubungan Kota Samarinda, maka tujuan utama dari kebijakan pengelolaan parkir adalah sebagai berikut ;

- a. Untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang masuk ke suatu kawasan,
- b. Meningkatkan pendapatan asli daerah yang dikumpulkan melalui retribusi parkir,
- c. Meningkatkan fungsi jalan sehingga sesuai dengan peranannya,
- d. Meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas,
- e. Mendukung tindakan pembatasan lalu lintas lainnya.

Berdasarkan pada orientasi tersebut maka mekanisme dan proses pengelolaan parkir di Kota Samarinda oleh UPTD Pengelola parkir Dinas Perhubungan dapat dikolaborasi dalam beberapa tahapan sebagai berikut:

#### ***Perencanaan Pengelolaan Parkir***

Perencanaan sebagai suatu proses menetapkan tujuan dan untuk memutuskan suatu kebijakan atau program bagaimana dapat dicapai. Perencanaan pengelolaan parkir adalah perencanaan pengelolaan parkir dimana perencanaan parkir tersebut disusun berdasarkan fakta-fakta yang dihadapi untuk membuat gambaran-gambaran atau rumusan-rumusan aktivitas dimasa akan datang untuk tercapainya hasil yang diinginkan. Sehingga dalam menyusun perencanaan pengelolaan parkir perlu adanya aspek-aspek yang mendukung dan bentuk kerja sama dengan pihak ketiga agar dalam implementasi kebijakan dari pemerintah dapat terlaksana dengan baik. Jalan Gajah Mada merupakan salah satu jalan yang sering dihadapi oleh permasalahan tentang lalu lintas yang tidak lancar akibat adanya perparkiran yang tidak tertata dengan baik.

Salah satu penyebab kemacetan yang terjadi di jalan gajah mada karna adanya tata cara dan pola parkir kendaraan yang salah yang tidak mengikuti sistem dan tata tertib peraturan yang berlaku dari Dinas Perhubungan yang dilakukan oleh juru parkir liar serta adanya aktivitas parkir kendaraan yang melakukan bongkar muat dan parkir kendaraan angkutan umum di tengah jalan umum untuk menurunkan dan menaikkan penumpang serta masih banyak beberapa lahan parkir yang belum dan tidak di perhatikan oleh Dinas Perhubungan yang merupakan titik potensial penerimaan. Dalam penentuan titik potensial parkir tepi jalan umum gajah mada di beberapa pertokoan dan pasar tersebut haruslah sesuai dengan aturan perundang-undangan, dimana penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas parkir tersebut harus memperhatikan :

- a. Rencana umum tata ruang
- b. Analisis dampak lalu lintas, dan
- c. Kemudahan bagi pengguna jalan

Dalam menyelenggarakan fasilitas parkir di jalan gajah mada harus dilengkapi dengan rambu lalu lintas, dan/atau marka parkir serta marka jalan. Jadi dalam penetapan potensi kawasan parkir tepi jalan umum gajah mada tidak hanya semata-mata berorientasi pada upaya peningkatan retribusi semata, tetapi harus

tetap memenuhi kaidah aturan perundang-undangan yang ada. Salah satu hal yang penting dalam aspek perencanaan adalah penetapan dalam perhitungan tarif parkir, dimana dalam prosesnya tidak hanya didasarkan atas perhitungan pengembalian biaya investasi dan operasional, juga tidak semata-mata untuk memperoleh keuntungan material dan/atau finansial. Penetapan tarif parkir dilakukan untuk mengendalikan lalu-lintas melalui pengurangan pemakaian kendaraan pribadi sehingga mengurangi kemacetan di jalan gajah mada. Melalui penetapan tarif sedemikian rupa, untuk besaran tarif tertentu diharapkan dapat mengurangi niat orang untuk menggunakan kendaraan pribadi. Dengan adanya kerja sama dengan pihak Koperasi Korem yang berada di jalan gajah mada hal ini dapat meningkatkan penerimaan retribusi parkir di jalan gajah mada dan dapat menertibkan serta membina juru parkir liar untuk dapat bergabung dengan Dinas Perhubungan sehingga dapat diberi bimbingan, pembinaan dan pemahaman tentang parkir.

### ***Pengorganisasian Pengelolaan Parkir***

Pengorganisasian pengelolaan parkir di tepi jalan umum gajah mada, dimana dalam tahapan ini menguraikan tentang proses UPTD Pengelola parkir Dinas Perhubungan Samarinda dalam melakukan pembagian tugas/kerja, sehingga setiap orang tahu apa kedudukannya, apa tugasnya, apa kewajibannya. Hal ini penting, agar para implementator/pelaksana dapat mengetahui dengan jelas mengenai tujuan yang ingin dicapai dalam pelaksanaan implementasi kebijakan dan juga mengetahui dengan jelas dan tegas mengenai apa yang seharusnya mereka lakukan. Ketentuan atau aturan untuk implementator suatu kebijakan harus disampaikan pada orang yang tepat, jelas akurat, dan konsisten terhadap ketentuan atau aturan tertentu. Jika tidak, akan terjadi salah pengertian diantara implementator dalam mengimplementasikan suatu kebijakan, sehingga hasilnya tidak akan sesuai dengan apa yang diharapkan. Kebingungan para pelaksana akan memberi peluang yang besar bagi terjadinya implementasi kebijakan yang tidak sesuai ketentuan yang dikehendaki. Demikian juga para pembuat kebijakan, dalam mengamatkan kebijakan kepada pelaksana tidak hanya sekedar melalui petunjuk atau perintah semata, akan tetapi harus melakukan komunikasi dengan para pelaksana kebijakan.

Secara umum pembagian kerja dalam struktur organisasi UPTD Pengelola Parkir Dinas Perhubungan Kota Samarinda terbagi dalam dua aspek kegiatan sebagai berikut :

- 1) Aspek administratif, yang mengurus hal-hal non teknis perparkiran, seperti personalia, keuangan, dan umum, dimana di kelola oleh sub bagian tata usaha.
- 2) Aspek teknisoperasional, yang mengurus hal-hal teknis perparkiran, seperti perencanaan, pengoperasian, dan pemeliharaan, yang dikelola oleh kelompok fungsional.

Kepegawaian UPTD Pengelola Parkir Dinas Perhubungan Kota Samarinda diketahui bahwa Petugas pengelola administratif perparkiran merupakan Pegawai Negeri Sipil di lingkungan Dinas Perhubungan Kota Samarinda, demikian pula petugas tekhnis operasional parkir yang bertugas sebagai pengawas kinerja dan

petugas patrol parkir juga merupakan Pegawai Negeri Sipil yang berasal dari jabatan fungsional.

Sedangkan petugas parkir yang mengelola parkir di sepanjang jalan gajah mada merupakan pegawai tidak tetap harian (PTTH) yang diangkat melalui surat keputusan Dinas Perhubungan, dimana umumnya berasal dari hasil rekrutmen UPTD parkir Dinas Perhubungan yang dahulunya merupakan Masyarakat yang menempati dan mengelolah lokasi parkir tersebut yang selanjutnya diberdayakan oleh UPTD Parkir Dinas Perhubungan menjadi petugas parkir resmi dan juru parkir binaan.

Dalam melaksanakan tugasnya, petugas parkir berkewajiban untuk mengatur kendaraan yang parkir di sekitar lokasi yang menjadi areal tanggung jawabnya, serta menghimpun dana retribusi parkir dari masyarakat yang menggunakan jasa parkir tepi jalan umum, demikian penjelasan dari Kepala UPTD Parkir Dinas Perhubungan. Petugas parkir wajib melaksanakan tugasnya di lokasi yang telah ditentukan sesuai periode waktu yang ditetapkan, karena tidak setiap saat pengelolaan parkir suatu lokasi perlu diterapkan, seperti kawasan perkantoran yang umumnya libur pada hari sabtu dan minggu, dimana tingkat aktivitas parkir pada hari tersebut tidak terlalu padat, atau suatu kawasan yang hanya ramai pada waktu-waktu tertentu saja, seperti tempat ibadah (Masjid Raya), atau tempat hiburan atau tongkrongan malam yang berada di pinggir sungai

mahakam depan kantor Gubernur jalan gajah mada, sehingga pengelolaan parkir hanya perlu dilakukan menyesuaikan tingkat keramaian suatu kawasan. Namun ada pula kawasan yang hampir setiap hari memiliki tingkat kepadatan aktivitas yang cukup panjang, untuk melakukan pengelolaan kawasan parkir tersebut diperlukan pergantian petugas per harinya dalam bentuk shift jam kerja.

### ***Pengerakkan Pengelolaan Parkir***

Pengerakkan (actuating) adalah suatu tindakan untuk mengusahakan agar semua anggota kelompok berusaha untuk mencapai sasaran sesuai dengan perencanaan manajerial dan usaha-usaha organisasi. Jadi pengerakkan adalah menggerakkan orang-orang agar mau bekerja dengan sendirinya atau penuh kesadaran secara bersama-sama untuk mencapai tujuan yang dikehendaki secara efektif. Di dalam organisasi, pengerakkan merupakan fungsi yang terpenting dan paling dominan dalam proses manajemen, karena fungsi penggerak langsungnya adalah manusia. Banyak istilah yang digunakan untuk fungsi manajemen yang satu ini.

Dalam melaksanakan parkir, baik pengemudi maupun juru parkir harus memperhatikan batas parkir yang dinyatakan dengan marka pembatas jalan, keamanan kendaraan dengan mengunci pintu kendaraan dan memasang rem parkir. Sesuai dengan jenis fasilitasnya, tata cara parkir adalah sebagai berikut.

1. Fasilitas parkir tanpa pengendalian parkir:

- Dalam melakukan parkir, juru parkir dapat memandu pengemudi kendaraan
  - Juru parkir member karcis bukti pembayaran sebelum kendaraan meninggalkan ruang parkir
  - Juru Parkir harus mengenakan seragam dan identitas
2. Fasilitas parkir dengan Pengendalian parkir (menggunakan pintu masuk dan keluar).
- Pada pintu masuk, baik dengan petugas maupun dengan pintu otomatis pengemudi harus mendapatkan karcis tanpa parkir, yang mencantumkan jam masuk (bila diperlukan, petugas mencatat nomor kendaraan)
  - Dengan dan tanpa juru parkir, pengemudi memarkirkan kendaraan sesuai dengan tata cara parkir
  - Pada pintu keluar parkir, petugas harus memeriksa kebenaran karcis tanda parkir, mencatat lama parkir, menghitung tarif parkir sesuai dengan ketentuan, menerima pembayaran parkir, dengan menyerahkan karcis bukti pembayaran pada pengemudi.

### ***Pengawasan Parkir***

Pengawasan atau pengendalian (controlling) adalah rangkaian kegiatan yang harus dilakukan untuk mengadakan pengawasan, penyempurnaan dan penilaian (evaluation) untuk menjamin bahwa tujuan dapat tercapai sebagaimana yang telah ditetapkan dalam perencanaan.

Menurut G. R. Terry dalam Hasibuan (2005:242) Pengendalian adalah sebagai proses penentuan, apa yang dicapai yaitu standar, apa yang sedang dilakukan yaitu pelaksanaan, menilai pelaksanaan dan apabila perlu melakukan perbaikan-perbaikan, sehingga pelaksanaan sesuai dengan rencana yaitu selaras dan standar.

Menurut Husaini Usman (2006:407) menyatakan pengendalian meliputi: pemantauan, penilaian dan pelaporan. Pemantauan dan penilaian sering disebut monev, yaitu singkatan dari monitoring dan evaluasi. Dalam pengawasan parkir yang dilakukan oleh pihak UPTD parkir Dinas perhubungan bahwa setiap anggota personil akan menyebar karcis resmi kepada juru parkir dan menarik hasil retribusi dari juru parkir sesuai besaran yang sudah ditetapkan oleh UPTD parkir Dinas Perhubungan dan menjadi pemantau dalam mengawasi keadaan lalu lintas dan keadaan parkir di sepanjang jalan gajah mada.

Dari definisi diatas penulis dapat menyimpulkan pengendalian yang dilakukan sebelum proses, saat proses dan setelah proses yakni hingga hasil akhir diketahui untuk menjamin bahwa kegiatan yang dilaksanakan sesuai dengan apa yang direncanakan dan memperbaiki kesalahan-kesalahan yang terjadi.

### ***Faktor Penghambat atau Kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan Kota Samarinda dalam Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir***

Dalam melaksanakan pengelolaan parkir tepi jalan umum gajah mada, terdapat pula hambatan dan kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda

selaku UPTD Pengelolaan Parkir, hambatan tersebut tentunya menjadi tantangan tersendiri bagi UPTD Pengelolaan Parkir untuk merumuskan strategi yang tepat untuk menjawab probematika yang dihadapi di jalan Gajah Mada. Kendala utama yang dihadapi serta rumusan strategi yang telah dibangun antara lain :

- 1) Masih adanya beberapa lahan parkir di jalan gajah mada yang di kuasai oleh para preman dan ormas, pihak UPTD Pengelolaan Parkir masih melakukan pendekatan untuk memberi pengarahan kepada mereka dan merangkul mereka menjadi jukir binaan lalu menjadi jukir resmi.
- 2) Kapasitas jalan kurang mendukung untuk dilakukan parkir tepi jalan umum khususnya di jalan gajah mada. Salah satu upaya yang dilakukan adalah dengan membuat lahan parkir khusus, lahan kosong akan dijadikan lahan parkir khusus, dan melibatkan pihak ketiga sebagai pengelola baik pemerintah maupun pihak Swasta, dengan kerjasama dengan pihak ketiga diharapkan akan semakin menguntungkan karena dalam pembuatannya tidak perlu dianggarkan dalam APBD.
- 3) Kebutuhan pengguna jalan yang berada di jalan gajah mada akan lahan parkir *menimbulkan kantong kawasan parkir illegal serta juru parkir illegal.*

## **PENUTUP**

Berdasarkan hasil penelitian di atas yang telah diuraikan dan dikemukakan oleh penulis pada bab-bab sebelumnya mengenai pelaksanaan

kebijakan pengelolaan parkir di tepi jalan umum gajah mada, sesuai dengan hasil penelitian yang telah dilakukan yaitu tentang:

- 1) Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda masih belum optimal diantaranya adalah sebagai berikut :
  - a. Perencanaan Pengelolaan Parkir yang dilaksanakan oleh UPTD Pengelolaan parkir Dinas Perhubungan Kota Samarinda masih banyaknya lahan parkir potensial sebagai penerimaan retribusi kurang di perhatikan oleh UPTD parkir dan perencana UPTD untuk menggandeng Koperasi Korem agar dapat membantu menertibkan dan membina juru parkir ilegal.
  - b. Pengorganisasian Pengelolaan Parkir aspek teknis operasional dalam hal-hal teknis perparkiran sudah tersusun, tertata dan dikelola dengan baik, namun masih terkendala jumlah personil di lapangan sehingga kinerja kurang maksimal karna beberapa petugas pengawas di bebaskan juga sebagai pemungut hasil retribusi sehingga kinerja petugas kurang maksimal.
- 2) Faktor penghambat atau kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan dalam melaksanakan implementasi kebijakan pengelolaan parkir di tepi jalan umum Gajah Mada yaitu :

- a. Perencanaan Pengelolaan Parkir yaitu masih adanya beberapa lahan titik parkir yang masih di kuasai oleh beberapa preman di sepanjang jalan gajah mada.
- b. Pergerakan pengelolaan Parkir yaitu kapasitas jalan yang kurang mendukung untuk di lakukannya parkir di tepi jalan umum dan stategi untuk mengatur arus lalu lintas yang tidak sebanding dengan kapasitas ruang parkir.

### ***Saran***

1. Dari hasil penelitian ini dapat dilihat bahwa pelaksanaan Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir di Tepi Jalan Umum Oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda telah mengacu pada peraturan perundang-undangan. Namun demikian, masih terdapat beberapa kendala yang membutuhkan perhatian serius agar dapat diselesaikan dengan baik, dan agar pengelolaan parkir di tepi jalan umum gajah mada dapat lebih optimal, berdasarkan hasil penelitian ini maka penulis memberikan saran rekomendasi sebagai berikut :
  - a. Dinas Perhubungan sebaiknya lebih gesit lagi dalam melakukan tindakan disiplin pada tempat-tempat parkir dan merekrut serta membina juru parkir liar dan pembatasan jam pada kendaraan bongkar muat di waktu tertentu agar tidak mengganggu lalu lintas, pembuatan halte untuk tempat orang menurunkan dan menaikkan penumpang.
  - b. Dalam hal petugas atau personil pemungut hasil retribusi UPTD Pengelolaan Parkir Dinas Perhubungan Kota Samarinda sebaiknya menambah personil agar dapat menunjang kinerja serta dapat melaksanakan tugasnya dengan penuh tanggung jawab sesuai peraturan yang sudah di tetapkan, untuk Pengawas parkir dan Petugas pemungut hasil retribusi sebaiknya dipisahkan agar lebih maksimal dalam menjalankan tugasnya.
2. Faktor penghambat dalam pelaksanaan Implementasi Kebijakan Pengelolaan Parkir Di Tepi Jalan Umum Gajah Mada yaitu:
  - a. Melakukan pendekatan kepada juru parkir liar agar mau dibina dan masuk ke organisasi Dinas Perhubungan serta melakukan kerja sama dengan pihak ketiga/swasta agar dapat meningkatkan pendapatan retribusi.
  - b. Pengaturan/pengelolaan parkir yang perlu di perbaiki lagi dan penambahan lahan parkir resmi serta jam-jam bongkar muat pada kendraan barang harus diatur agar tidak mengganggu arus kendaraan yang lewat.

### **Daftar Pustaka**

- Abdul Wahab, Solichin. 2008. Analisis Kebijaksanaan :Dari Formulasi ke Implementasi Kebijaksanaan Negara. Cetakan Keenam. Jakarta: Bumi Aksara.
- Abidin, Said Zainal. 2002. Kebijakan Publik. Edisi Revisi Cetakan Ketiga. Jakarta: Suara Bebas.

- B. Milles, Matthew dan Huberman, A. Michael. 1992. Analisis Data Kualitatif. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Islamy, M. Irfan. 2009. Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara. Edisi Kedua. Cetakan Kelima Belas. Jakarta: Bumi Aksara.
- Kurniawan, Agung. 2005. Transformasi Pelayanan Publik. Yogyakarta: Pembaruan Pasolong, Harbani. 2007. Teori Administrasi Publik. Bandung: Alfabeta
- Ratminto dan Winarsih, Atik Septi. 2005. Manajemen Pelayanan. Pengembangan model konseptual, penerapan citizen carter dan standar pelayanan minimal. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Siahaan, Marihot P. 2005. Pajak Daerah dan Retribusi Daerah. Bandung: PT. Rajagrafindo Persada
- Sinambela, Lijan Poltak. 2006. Reformasi Pelayanan Publik, Teori, Kebijakan, dan Implementasi. Jakarta: Bumi Aksara
- Dokumen-dokumen:
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir Untuk Umum.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/Hk.105/Drjd/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir
- Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2001 Tentang Retribusi Daerah