



UNIVERSITAS INDONESIA

**PENGELOLAAN PARKIR *ON STREET* OLEH UNIT
PENGELOLA PERPARKIRAN DKI JAKARTA
(Studi Kawasan Parkir *On Street* Melawai, Jakarta Selatan)**

SKRIPSI

BENITA SAFITRI

0806346975

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
DEPOK
MEI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**PENGELOLAAN PARKIR *ON STREET* OLEH UNIT
PENGELOLA PERPARKIRAN DKI JAKARTA
(Studi Kawasan Parkir *On Street* Melawai, Jakarta Selatan)**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Ilmu Administrasi di bidang Ilmu Administrasi Negara**

BENITA SAFITRI

0806346975

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
KEKHUSUSAN REGIONAL
DEPOK
MEI 2012**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Benita Safitri

NPM : 0806346975

Tanda Tangan : 

Tanggal : 8 Juni 2012

HALAMAN PENGESAHAN

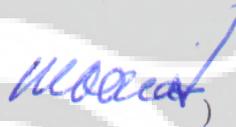
Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Benita Safitri
NPM : 0806346975
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Judul Skripsi : Pengelolaan Parkir *On Street* oleh Unit Pengelola
Perparkiran DKI Jakarta (Studi Kawasan Parkir *On
Street* Melawai, Jakarta Selatan)

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Program Studi Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing :
Drs. Mohammad Riduansyah, M.Si.

()

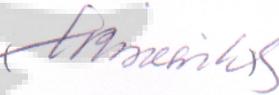
Penguji :
Dra. Afiati Indri Wardani, M.Si.

()

Ketua Sidang :
Drs. Lisman Manurung, M.Si., Ph.D

()

Sekretaris Sidang :
Dra. Sri Susilih, M.Si.

()

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 8 Juni 2012

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur peneliti ucapkan kepada Allah SWT, atas segala rahmat dan izin-Nya sehingga peneliti dapat menyelesaikan penyusunan skripsi ini. Penulisan skripsi ini selain dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia, namun juga sebagai kesempatan untuk menuangkan pengetahuan yang telah peneliti peroleh selama menempuh pendidikan Sarjana Strata 1 (S1). Selama proses penyusunan skripsi ini, peneliti tidak terlepas dari dukungan dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, peneliti ingin mengucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Prof. Dr. Bambang Shergi Laksmono, M.Sc., selaku Dekan FISIP UI;
2. Dr. Roy Valiant Salomo, M.Soc.Sc., selaku Ketua Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI;
3. Prof. Dr. Irfan Ridwan Maksum, M.Si., selaku Ketua Program Sarjana Reguler dan Kelas Paralel Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI;
4. Achmad Lutfi, S.Sos., M.Si., selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI;
5. Drs. Mohammad Riduansyah, M.Si., selaku pembimbing skripsi yang telah bersedia menyediakan waktu, tenaga dan pikiran untuk memberikan arahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini;
6. Dra. Afiati Indri Wardani, M.Si., selaku pembimbing akademis dan penguji sidang yang telah bersedia menyediakan waktu, tenaga dan pikiran untuk membimbing peneliti selama kuliah di Universitas Indonesia;
7. Drs. Lisman Manurung, M.Si., Ph.D, Dra. Sri Susilih, M.Si., selaku dewan penguji yang telah memberikan banyak saran sebagai bahan masukan bagi perbaikan skripsi ini;
8. Seluruh staf pengajar dan staf sekretariat Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI;
9. Bapak Syaefudin Zuhri, Bapak Wesley D. Simamora, dan Bapak Dorman dari Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta, Bapak Izzul Waro dari Institut Studi Transportasi, Bapak Azas Tigor Nainggolan dari Dewan

Transportasi Kota Jakarta, yang telah bersedia menjadi narasumber dan menyempatkan waktu serta banyak membantu dalam memberikan informasi dan data yang diperlukan oleh peneliti;

10. Seluruh pegawai Dinas Perhubungan dan Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta, yang senantiasa membantu peneliti untuk memperoleh informasi dan data-data yang dibutuhkan terkait penelitian;
11. Orang tua tercinta yang selalu memberikan dukungan dan doa serta menjadi penyemangat hidup peneliti sehingga skripsi ini dapat selesai tepat waktu;
12. Kakak dan Adik (Bang Dony dan Hammed) serta keluarga besar tercinta yang senantiasa mendoakan, mendukung serta membantu peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini;
13. Teman-teman seperjuangan di Program Studi Ilmu Administrasi Negara Reguler Angkatan 2008 yang selalu memberikan semangat dan dukungan dalam menempuh perjuangan selama masa perkuliahan sampai pada penulisan skripsi ini;
14. Sahabat-sahabat penulis yang selalu menjadi tempat penulis berbagi suka dan duka. Terima kasih atas semangat dan dukungan serta persahabatannya selama ini.
15. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu namun telah membantu peneliti dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini.

Akhir kata, peneliti berharap kepada seluruh pihak untuk dapat memberikan masukan yang bermanfaat demi perbaikan penelitian ini di masa mendatang. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Depok, Mei 2012

Peneliti

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Benita Safitri
NPM : 0806346975
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Departemen : Ilmu Administrasi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis Karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

*“Pengelolaan Parkir On Street oleh Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta
(Studi Kawasan Parkir On Street Melawai, Jakarta Selatan)”*

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 8 Juni 2012

Yang menyatakan,



(Benita Safitri)

ABSTRAK

Nama : Benita Safitri
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Judul : Pengelolaan Parkir *On Street* oleh Unit Pengelola
Perparkiran DKI Jakarta (Studi Kawasan Parkir *On Street*
Melawai, Jakarta Selatan)

Skripsi ini berisi analisis tentang pengelolaan parkir *on street* oleh Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta di Melawai yang terdiri dari parkir *on street* lingkungan dan non lingkungan. Tujuannya untuk menganalisis pengelolaan parkir *on street* oleh Unit Pengelola Perparkiran di Melawai. Penelitian ini menggunakan teori *parking management* oleh Kodransky dan Hermann dengan pendekatan positivis, deskriptif, *cross sectional*, yang dilakukan dengan wawancara mendalam, observasi, dan studi kepustakaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengelolaan parkir *on street* lingkungan berjalan dengan baik. Hal ini dapat dilihat dari terpenuhinya kesepuluh indikator yang digunakan. Sementara itu, pengelolaan parkir *on street* non lingkungan belum berjalan dengan baik. Dari sepuluh indikator, hanya satu indikator yang terpenuhi sedangkan sembilan indikator lainnya tidak terpenuhi.

Kata kunci:

Pengelolaan, parkir *on street*, Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta

ABSTRACT

Name : Benita Safitri
Study Program : Public Administration
Title : On Street Parking Management by Parking Service of
Technical Implementation Unit of Jakarta City (A Study
On Street Parking in Melawai Area, South Jakarta)

The thesis contains of analysis about on street parking management by the Jakarta City Government through the Parking Service of Technical Implementation Unit in Melawai, which consists of inside parking lot and outside. The purpose of this research is to analyze on street parking management by the Parking Service of Technical Implementation Unit in Melawai. This research uses theory of parking management by Kodransky and Hermann with positivist approach, descriptive design, cross sectional study, in-depth interview, observation and literature study. The result shows that inside on street parking lot management in Melawai has running well. This can be seen from the ten indicators that used in this research, all being fulfilled. Meanwhile, the outside on street parking lot management has not running well. From the ten indicators, only one has being fulfilled, nine indicators have not being fulfilled.

Key words:

Management, on street parking, Parking Service of Technical Implementation Unit

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vi
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACK.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR GRAFIK.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
1. PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Permasalahan.....	1
1.2 Pokok Permasalahan.....	10
1.3 Tujuan Penelitian.....	12
1.4 Signifikansi Penelitian.....	12
1.5 Sistematika Penelitian.....	12
2. TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN.....	14
2.1 Tinjauan Pustaka.....	14
2.2 Kerangka Pemikiran.....	23
2.2.1 Manajemen Perkotaan.....	23
2.3 Operasionalisasi Konsep.....	44
3. METODE PENELITIAN.....	45
3.1 Pendekatan Penelitian.....	45
3.2 Jenis Penelitian.....	46
3.2.1 Berdasarkan Tujuan Penelitian.....	46
3.2.2 Berdasarkan Manfaat Penelitian.....	46
3.2.3 Berdasarkan Dimensi Waktu.....	47
3.2.4 Berdasarkan Teknik Pengumpulan Data.....	47
3.2.4.1 Studi Kepustakaan (<i>Library Research</i>).....	47
3.2.4.2 Studi Lapangan (<i>Field Research</i>).....	48
3.3 Teknik Analisis Data.....	49
3.4 Narasumber/Informan.....	51
3.5 Proses Penelitian.....	52
3.6 Penentuan Lokasi Penelitian.....	53
3.7 Keterbatasan Penelitian.....	54
4. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN.....	55
4.1 Sejarah Pengelolaan Perparkiran di DKI Jakarta.....	55
4.2 Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan (<i>On Street</i>).....	59
4.2.1 Parkir <i>On Street</i> di Melawai, Jakarta Selatan.....	61

4.3 Organisasi Unit Pengelola Perpustakaan DKI Jakarta.....	67
4.3.1 Visi dan Misi UP.Perpustakaan DKI Jakarta.....	67
4.3.2 Tugas Pokok dan Fungsi.....	68
5. ANALISIS PENGELOLAAN PARKIR <i>ON STREET</i> OLEH UNIT PENGELOLA PERPARKIRAN DI MELAWAI.....	72
5.1 Pengelolaan Parkir <i>On Street</i> di Melawai.....	72
5.1.1 Mekanisme Tarif.....	74
5.1.2 Pengaturan.....	115
5.1.3 Desain Fisik.....	136
5.1.4 Kualitas Layanan Kontrak.....	144
5.2 Rangkuman Pengelolaan Parkir <i>On Street</i> di Melawai.....	152
6. SIMPULAN DAN SARAN.....	154
6.1 Simpulan.....	154
6.2 Saran.....	154
DAFTAR REFERENSI.....	156
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Pertumbuhan Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta Tahun 2006-2010.....	4
Tabel 1.2	Jumlah Satuan Ruang Parkir <i>On Street</i> di Jakarta Selatan.....	8
Tabel 1.3	Jumlah Satuan Ruang Parkir <i>On Street</i> di Kebayoran Baru....	9
Tabel 2.1	Perbandingan Antar Penelitian.....	20
Tabel 2.2	Operasionalisasi Konsep.....	44
Tabel 4.1	Klasifikasi Lokasi Parkir <i>On Street</i> Lingkungan di Melawai.....	62
Tabel 4.2	Klasifikasi Lokasi Parkir <i>On Street</i> Non Lingkungan di Melawai.....	66
Tabel 5.1	Tarif Parkir <i>On Street</i> di Provinsi DKI Jakarta.....	77
Tabel 5.2	Tarif Parkir <i>Off Street</i> di Provinsi DKI Jakarta.....	78
Tabel 5.3	Shift Kerja Juru Parkir di Melawai.....	88
Tabel 5.4	Satuan Ruang Parkir <i>On Street</i> Non Lingkungan di Melawai	96
Tabel 5.5	Penetapan Wastor Parkir <i>On Street</i> Non Lingkungan di Melawai Tahun 2012.....	98
Tabel 5.6	Pendapatan Parkir <i>On Street</i> Lingkungan Tahun 2012.....	105
Tabel 5.7	Realisasi Pendapatan Parkir <i>On Street</i> Lingkungan Tahun 2006-2011.....	105
Tabel 5.8	Pendapatan Retribusi Parkir <i>On Street</i> Jakarta Selatan Tahun 2009-2011.....	110
Tabel 5.9	Pendapatan Retribusi Parkir <i>On Street</i> Jakarta Selatan Bulan Januari-Maret 2012.....	111
Tabel 5.10	Potensi Pendapatan Retribusi Parkir <i>On Street</i> Non Lingkungan di Melawai Tahun 2012.....	113
Tabel 5.11	Penetapan Lokasi Parkir <i>On Street</i> Lingkungan di Melawai.....	118
Tabel 5.12	Penetapan Lokasi Parkir <i>On Street</i> Non Lingkungan di Melawai.....	120
Tabel 5.13	Rangkuman Pengelolaan Parkir <i>On Street</i> Lingkungan di Melawai.....	153
Tabel 5.14	Rangkuman Pengelolaan Parkir <i>On Street</i> Non Lingkungan di Melawai.....	153

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Pengelolaan Perparkiran di Provinsi DKI Jakarta.....	5
Gambar 1.2	Lokasi Parkir Umum di Provinsi DKI Jakarta.....	6
Gambar 1.3	Parkir Ilegal di Melawai.....	11
Gambar 4.1	Struktur Organisasi Unit Pengelola Perparkiran.....	69
Gambar 5.1	Tarif Parkir di Beberapa Ibukota Negara di Asia dan Australia (dlm US \$) Tahun 2009.....	79
Gambar 5.2	Juru Parkir <i>On Street</i> di Kawasan Terpadu Blok M.....	84
Gambar 5.3	Alur Pemungutan Retribusi Parkir.....	85
Gambar 5.4	Bukti Pembayaran Retribusi Parkir untuk KPP dan Gol.A.....	91
Gambar 5.5	Kegiatan Parkir di Jl. Wijaya IX.....	114
Gambar 5.6	Parkir di Jalur Sepeda di Jl.Melawai Raya.....	127
Gambar 5.7	Kantor UP.Perparkiran di Kawasan Terpadu Blok M.....	129
Gambar 5.8	Parkir Ilegal di Melawai.....	132
Gambar 5.9	<i>Occupancy</i> Trotoar Menjadi Lahan Parkir <i>On Street</i> di Melawai.....	132
Gambar 5.10	Pemberitahuan Larangan Parkir Sepanjang Trotoar Melawai.....	133
Gambar 5.11	Juru Parkir yang Memungut Tarif Parkir di Trotoar.....	134
Gambar 5.12	Operasi Penertiban Parkir.....	135
Gambar 5.13	Desain Fisik Parkir <i>On Street</i> di Melawai.....	138
Gambar 5.14	Desain Fisik Parkir <i>On Street</i> Kawasan Terpadu Blok M.....	139
Gambar 5.15	Kondisi Parkir <i>On Street</i> Lingkungan di Melawai.....	140
Gambar 5.16	Fasilitas Pendukung Parkir <i>On Street</i> Lingkungan.....	141
Gambar 5.17	Perlindungan Asuransi Parkir di Kawasan Terpadu Blok M...	142
Gambar 5.18	Tombol Kartu.....	146
Gambar 5.19	Tarif Parkir pada Komputer.....	147
Gambar 5.20	Jenis Pegawai UP.Perparkiran DKI Jakarta.....	149
Gambar 5.21	Pendidikan Pegawai UP.Perparkiran DKI Jakarta.....	150
Gambar 5.22	Pendidikan Juru Parkir di DKI Jakarta.....	151

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1.1	Realisasi Pendapatan Retribusi Parkir <i>On Street</i> Lingkungan Parkir Blok M Tahun 2010.....	106
Grafik 1.2	Realisasi Pendapatan Retribusi Parkir <i>On Street</i> Lingkungan Parkir Blok M Tahun 2011.....	107



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Foto Hasil Pengamatan
Lampiran 2 Surat Izin Penelitian



BAB 1

PENDAHULUAN

Bagian pendahuluan ini berisi mengenai latar belakang permasalahan, pokok permasalahan dalam penelitian, tujuan penelitian, signifikansi penelitian, dan sistematika penulisan. Berikut diuraikan tentang isi bagian pendahuluan.

1.1 Latar Belakang Permasalahan

Kehidupan sebuah kota tidak dapat dilepaskan dari kebutuhan akan berbagai sarana dan prasarana layanan publik sebagai pendukung kebutuhan masyarakat (Pontoh dan Kustiwan, 2009: 108). Pertumbuhan yang pesat dari populasi perkotaan berdampak terhadap kebutuhan sarana dan prasarana. Pertambahan kebutuhan akan infrastruktur tersebut berpengaruh terhadap proses pembangunan dan meningkatnya kebutuhan akan ruang kota. Hal ini menuntut sebuah pengelolaan yang profesional oleh Pemerintah Kota.

Pemerintah Kota menjalankan peranan vital dalam pengelolaan layanan perkotaan. Pengelolaan merupakan suatu rangkaian kegiatan yang berintikan perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan (Adisasmita, 2011: 22). Pertumbuhan kota yang tidak selaras dengan tuntutan pemenuhan kebutuhan masyarakat menyebabkan pertumbuhan kota yang sulit dikendalikan. Untuk itu, Pemerintah Kota dituntut untuk dapat meningkatkan kemampuan dalam pengelolaan layanan publik di kawasan perkotaan sehingga diharapkan tujuan pembangunan perkotaan dapat terwujud.

Pembangunan perkotaan pada dasarnya bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Pembangunan perkotaan merupakan upaya yang dilaksanakan untuk meningkatkan kemampuan pengelolaan perkotaan dalam rangka penyediaan prasarana dan sarana serta layanan umum bagi masyarakat dalam kegiatan sosial ekonominya (Pontoh dan Kustiwan, 2009: 367).

Pemerintah Kota memiliki kewajiban untuk menyediakan layanan kota, termasuk prasarana dan sarana pendukungnya. Penyediaan sarana dan prasarana layanan publik harus mampu mengimbangi kebutuhan masyarakat perkotaan guna

meningkatkan kualitas hidup masyarakat serta menunjang berbagai aktivitas masyarakat serta Pemerintah Kota yang ada di dalamnya. Penyediaan layanan kota tersebut disediakan oleh Pemerintah Kota berdasarkan kebutuhan masyarakatnya. Salah satu bentuk dari layanan tersebut adalah penyediaan prasarana transportasi.

Semua aktivitas lembaga dan individu dalam ruang kota dihubungkan oleh sistem transportasi kota (Nurmandi, 2006: 224). Transportasi menjadi suatu hal yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan masyarakat perkotaan terutama dalam menunjang mobilitas masyarakat untuk melakukan aktivitasnya sehari-hari. Aktivitas-aktivitas di pusat kota yang tinggi akan berpengaruh terhadap tarikan pergerakan kendaraan yang besar pada jaringan jalan di sekitarnya. Kondisi ini tergantung terutama pada sistem transportasi yang ada dan parkir merupakan komponen utama dari sistem transportasi (Obot *et. al.*, 2009: 61). Litman (2011: 2) juga mengemukakan bahwa "*parking is an essential component of the transportation system*" (parkir merupakan sebuah komponen penting dari sistem transportasi). Kendaraan tidak selamanya bergerak, pada suatu saat akan berhenti sehingga menjadikan parkir sebagai elemen penting dalam transportasi. Dengan demikian, fasilitas parkir perlu dikelola dengan baik oleh Pemerintah Kota untuk menunjang sistem transportasi perkotaan.

Tidak dapat dipungkiri bahwa parkir sangat dibutuhkan dan merupakan bagian dari fasilitas publik yang disediakan oleh Pemerintah Kota. Penyediaan tempat parkir merupakan kebutuhan masyarakat perkotaan. Sebagai salah satu layanan publik perkotaan, perparkiran diharapkan mampu memfasilitasi masyarakat khususnya pemakai jasa parkir. Pemerintah Kota mempunyai kewajiban dan tanggung jawab dalam membina pengelolaan perparkiran di wilayah perkotaan, yang pada hakikatnya merupakan bagian dari layanan publik.

Penyediaan fasilitas parkir tentunya harus memadai agar mempermudah mobilitas masyarakat. Penyediaan lahan parkir ini dapat dilakukan di dalam ruang milik jalan atau dikenal dengan parkir tepi jalan umum (*on street*) maupun parkir *off street* di gedung, pelataran atau bangunan yang khusus disediakan untuk parkir.

Pergerakan sarana transportasi sebagaimana diuraikan di atas berawal dan berakhir pada parkir kendaraan. Meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi dari tahun ke tahun menyebabkan kebutuhan akan lahan parkir pun semakin meningkat sementara pertumbuhan jalan sangat kecil. Selain itu, hal tersebut juga tidak diimbangi dengan penyediaan parkir *off street* yang memadai. Akhirnya badan jalan menjadi sasaran tempat parkir (*on street*).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* Pasal 43 memperbolehkan adanya parkir di dalam ruang milik jalan atau selanjutnya disebut sebagai parkir *on street*. Menurut undang-undang tersebut, fasilitas parkir *on street* hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan. Dengan demikian, parkir *on street* sampai saat ini masih diperbolehkan pada jalan-jalan tertentu yang ditetapkan sebagai jalan kabupaten, jalan desa, atau jalan kota serta dilengkapi dengan fasilitas pendukung seperti rambu parkir dan garis marka.

Kondisi parkir *on street* di berbagai kota besar di Indonesia semakin hari semakin mengkhawatirkan dan menjadi salah satu penyebab kemacetan. Pemerintah Kota belum mampu menyediakan layanan parkir yang memadai. Hal ini berakibat pada menurunnya kapasitas jalan, lalu lintas menjadi padat dan terhambat, mengganggu pengguna jalan lain, dan munculnya parkir liar yang dikelola oleh preman. Kondisi layanan parkir yang tidak baik memberikan gangguan sangat berarti bagi sistem lalu lintas secara keseluruhan dan menghasilkan kebocoran yang sangat signifikan (Koalisi *Transport Demand Management*, 2008). Kondisi tersebut juga terjadi dalam pengelolaan parkir *on street* di Provinsi DKI Jakarta.

Sebagai ibu kota negara sekaligus kota jasa (*service city*), peningkatan layanan parkir di Jakarta perlu menjadi perhatian utama. Tingginya intensitas aktivitas di Jakarta memberikan pengaruh terhadap tarikan lalu lintas kendaraan bermotor yang besar dari wilayah-wilayah sekitarnya. Hal ini berdampak pada tingginya penggunaan kendaraan yang membutuhkan layanan parkir.

Kebutuhan perjalanan di DKI Jakarta mencapai 20,7 juta perjalanan tiap harinya. Dari 20,7 juta kebutuhan perjalanan tersebut, 98,5% di didominasi oleh penggunaan kendaraan pribadi, dan sisanya sebesar 1,5% merupakan penggunaan angkutan umum (Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2010). Hal ini membuktikan bahwa masyarakat lebih banyak memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dari pada angkutan umum. Selain itu, pertumbuhan jalan di DKI Jakarta hanya sebesar 0,01% per tahun sementara pertumbuhan kendaraan bermotor telah mencapai 9% per tahun (Dinas Perhubungan DKI Jakarta, 2010).

Ketimpangan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor dengan penambahan ruas jalan tersebut menyebabkan ruas jalan yang tersedia tidak mencukupi untuk menampung jumlah kendaraan bermotor. Jumlah kendaraan bermotor yang didaftarkan di Provinsi DKI Jakarta saat ini mencapai 22% jumlah kendaraan bermotor di Indonesia (Ditlantas Polda Metro Jaya, 2011). Pertumbuhan kendaraan bermotor yang tinggi mengakibatkan kemacetan pada hampir seluruh ruas jalan ibukota. Berikut merupakan tabel pertumbuhan kendaraan bermotor di DKI Jakarta dari tahun 2006-2010:

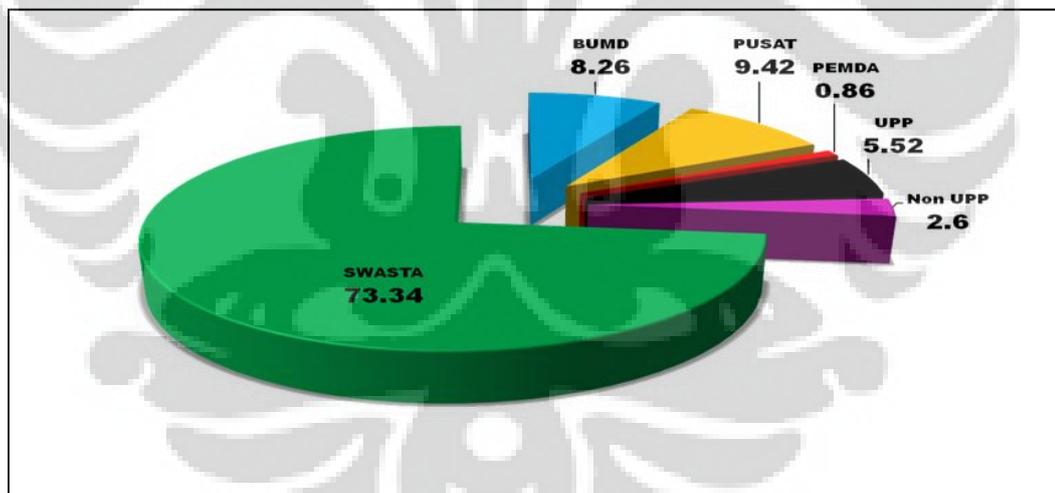
Tabel 1.1 Pertumbuhan Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta Tahun 2006-2010

TAHUN	JUMLAH		PERTAMBAHAN				PERTUMBUHAN KENDARAAN (%/TH)
	MOBIL	MOTOR	JUMLAH MOBIL		JUMLAH MOTOR		
			PER TAHUN	PER HARI	PER TAHUN	PER HARI	
2006	2.161.653	3.242.090	51.404	141	354.918	972	8,1
2007	2.218.380	3.579.622	56.727	155	337.532	925	7,3
2008	2.295.644	3.968.749	77.264	212	389.127	1.066	8,0
2009	2.355.354	4.333.559	59.710	164	364.810	999	6,8
2010	2.505.133	4.835.650	149.779	410	502.091	1.376	9,7

Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya, 2011

Parkir di Jakarta dilaksanakan berdasarkan Peraturan Daerah (Perda) Nomor 5 Tahun 1999 tentang *Perparkiran* di DKI Jakarta. Kebijakan pengelolaan perparkiran di DKI Jakarta diarahkan untuk mendorong terwujudnya ketertiban, keteraturan, kelancaran aktivitas masyarakat dan kontribusinya pada penerimaan daerah (<http://www.jakarta.go.id>, 10 Maret 2011). Dengan demikian, pengelolaan parkir *on street* di Jakarta perlu dilaksanakan secara profesional supaya dapat mewujudkan kelancaran lalu lintas jalan, meningkatkan penerimaan pemungutan retribusi dan sekaligus mengurangi beban sosial melalui penyerapan tenaga kerja.

Dalam rangka menanggulangi masalah kemacetan lalu lintas dan pengelolaan layanan parkir, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menetapkan Unit Pengelola Perparkiran (UP.Perparkiran) sebagai aparat pelaksana. Unit Pengelolaan Perparkiran merupakan Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan yang dibentuk atas dasar perlunya penataan parkir di DKI Jakarta. Dari keseluruhan pengelolaan parkir yang terdapat di Provinsi DKI Jakarta, UP.Perparkiran mengelola 5,52% perparkiran yang ada (UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012). Hal tersebut dapat dilihat pada gambar 1.1 berikut:

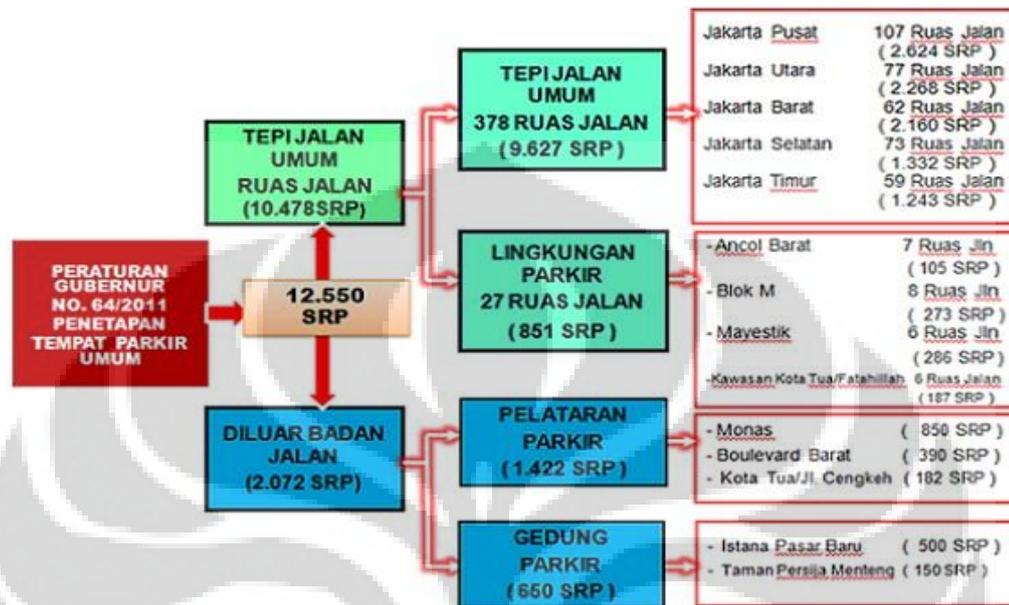


Gambar 1.1 Pengelolaan Perparkiran di Provinsi DKI Jakarta

Sumber: UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012

Sejak Februari 2009, pengelolaan parkir *on street* di Jakarta dialihkan dari Badan Pengelola Perparkiran Jakarta kepada UP.Perparkiran. Pengelolaan parkir oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta diatur dalam Peraturan Gubernur Nomor 110 tahun 2010 tentang *Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola*

Perparkiran. Berikut merupakan lokasi parkir umum yang dikelola oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta berdasarkan Peraturan Gubernur Nomor 64 Tahun 2011.



Gambar 1.2 Lokasi Parkir Umum di Provinsi DKI Jakarta

Sumber: UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012

Pengelolaan perparkiran oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta ditetapkan melalui Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 14 Tahun 2007 kemudian disempurnakan melalui Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 128 Tahun 2007 dan terakhir Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 110 Tahun 2010 tentang *Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Perparkiran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta*. Berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 64 Tahun 2011 saat ini terdapat 405 ruas jalan (*on street*) yang dikelola UP.Perparkiran DKI Jakarta.

Peran Unit Pengelola Perparkiran dapat dilihat dari penyelenggaraan perparkiran, salah satunya adalah pengelolaan. Kegiatan pengelolaan tersebut meliputi perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan operasional parkir. Pengelolaan parkir *on street* menjadi perhatian utama karena akan berpengaruh terhadap layanan yang diberikan.

Hingga saat ini, parkir di Kota Jakarta banyak menuai kritik warga, mulai dari kenyamanan, prinsip parkir, hingga pengelolaan keuangan (<http://www.jurnas.com>, 28 Desember 2011). Parkir *on street* di Jakarta telah menyita 60% badan jalan, sehingga menjadi salah satu penyebab kemacetan (*Media Indonesia*, edisi 22 Oktober 2011). Satu kendaraan parkir dapat menutup jalur bagi 1.800 kendaraan per jam (<http://www.wartakota.co.id>, 2 Mei 2011). Kondisi ini menimbulkan ketidaknyamanan bagi masyarakat karena keberadaan parkir *on street* mengganggu kelancaran dan ketertiban lalu lintas. Selain itu, pengelolaan parkir *on street* di Provinsi DKI Jakarta hanya dijadikan sebagai alat untuk mengejar Pendapatan Asli Daerah (PAD) tanpa memperhitungkan dampaknya terhadap pembangunan pola transportasi bagi kepentingan publik. Namun, target PAD dari sektor perparkiran di Jakarta pun tidak pernah tercapai dari tahun ke tahun (Nainggolan dkk, 2008: 11). Kondisi tersebut jelas membuktikan bahwa pengelolaan perparkiran di Jakarta tidak memiliki arah yang jelas karena tidak optimalnya penerimaan dan tidak berjalannya fungsi parkir sebagai bagian dari sistem transportasi (Nainggolan dkk, 2008: 11).

Jalan-jalan tertentu memang diizinkan untuk tempat parkir, namun tidak jarang muncul lokasi-lokasi parkir liar tanpa izin yang ikut menambah kemacetan lalu lintas. Maraknya parkir liar di badan jalan (*on street*) yang dikelola oleh segelintir orang secara ilegal membuktikan parkir belum memiliki manajemen yang baik (*Seputar Indonesia*, edisi 26 September 2011). Keadaan ini juga diperparah dengan adanya dukungan dari oknum petugas parkir terhadap keberadaan parkir ilegal serta maraknya aksi sejumlah preman yang meresahkan pengguna jasa parkir. Kondisi tersebut terus dibiarkan pihak UP. Perparkiran DKI Jakarta (*Kompas*, edisi 17 Februari 2012). Pengelolaan yang tidak efisien tanpa adanya kontrol oleh Pemerintah Kota mengakibatkan maraknya preman yang ikut dalam pemungutan tarif parkir sehingga mengakibatkan kebocoran pendapatan parkir di Jakarta (*Asian Development Bank*: 2011: 34).

Di Jakarta, permasalahan parkir paling banyak terjadi di Jakarta Selatan (<http://nasional.kompas.com>, 2 Mei 2008). Pada tahun 2010, permasalahan parkir di Jakarta Selatan terus meningkat. Permasalahan yang dimaksud antara lain

adanya ketidaksesuaian jumlah satuan ruang parkir di 68 lokasi, ketidaksesuaian bentuk parkir di 42 lokasi, dan lokasi parkir yang menyebabkan kemacetan di 10 lokasi (UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2010). Munculnya permasalahan tersebut membuktikan bahwa pengelolaan parkir di Jakarta belum dilakukan secara tepat.

Berdasarkan Peraturan Gubernur No. 64 Tahun 2011, jalan-jalan yang menjadi lokasi parkir *on street* di Jakarta Selatan dikategorikan sebagai Kawasan Pengendalian Parkir (KPP) dan golongan A. Kawasan Pengendalian Parkir merupakan jalan dengan intensitas kepadatan yang sangat tinggi. Sementara itu, jalan yang termasuk ke dalam golongan A merupakan jalan yang memiliki intensitas yang rapat padat namun tidak sepadat KPP. Dengan demikian, jalan-jalan di Jakarta Selatan jelas memiliki intensitas kepadatan lalu lintas yang tinggi sehingga parkir *on street* sangat penting untuk dikelola dengan baik supaya dapat mendukung kelancaran lalu lintas di wilayah tersebut.

Jumlah ruas jalan yang diperbolehkan menjadi lahan parkir *on street* di Jakarta Selatan adalah sebanyak 73 ruas jalan dengan 1.332 satuan ruang parkir (UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012). Adapun kondisi parkir *on street* di wilayah Jakarta Selatan dapat dilihat pada tabel 1.2 berikut:

Tabel 1.2 Jumlah Satuan Ruang Parkir *On Street* di Jakarta Selatan

No	Kecamatan	Jumlah Jalan			SRP		
		KPP	Gol.A	KPP+ Gol.A	KPP	Gol.A	KPP+ Gol.A
1	Kebayoran Baru	12	34	46	323	558	881
2	Kebayoran Lama	2	1	3	16	10	26
3	Pesanggrahan	0	1	1	0	25	25
4	Cilandak	2	0	2	25	0	25
5	Pasar Minggu	2	0	2	45	0	45
6	Jagakarsa	1	0	1	30	0	30
7	Mampang Prapatan	0	2	2	0	50	50
8	Pancoran	1	0	1	30	0	30
9	Tebet	5	6	11	70	100	170
10	Setiabudi	2	2	4	12	38	50
	TOTAL	27	46	73	551	781	1.332

Sumber: UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa di antara semua kecamatan yang berada di Jakarta Selatan, Kebayoran Baru merupakan kecamatan dengan jumlah ruas jalan terbanyak yang ditetapkan sebagai lokasi parkir *on street* dimana terdapat 46 ruas jalan dengan pembagian 12 jalan yang digolongkan sebagai Kawasan Pengendalian Parkir (KPP) dan 34 ruas jalan sebagai golongan A. Selain itu, jumlah Satuan Ruang Parkir (SRP) di Kecamatan Kebayoran Baru juga merupakan jumlah SRP tertinggi di antara semua kecamatan di Jakarta Selatan, yaitu sebanyak 881 SRP dimana 323 SRP untuk jalan KPP dan sisanya 558 untuk jalan golongan A. Jumlah ruas jalan beserta SRP baik jalan KPP maupun golongan A di setiap kelurahan di Kecamatan Kebayoran Baru dapat dilihat pada tabel 1.3 berikut:

Tabel 1.3 Jumlah Satuan Ruang Parkir *On Street* di Kebayoran Baru

No	Kelurahan	Jumlah Jalan			SRP		
		KPP	Gol.A	KPP+ Gol.A	KPP	Gol.A	KPP+ Gol.A
1	Selong	2	4	6	90	63	153
2	Gunung	1	4	5	5	28	33
3	Kramat Pela	3	6	9	28	101	129
4	Gandaria Utara	0	0	0	0	0	0
5	Cipete Utara	0	0	0	0	0	0
6	Pulo	0	0	0	0	0	0
7	Melawai	4	9	13	135	160	295
8	Petogogan	0	3	3	0	25	25
9	Rawa Barat	2	3	5	65	46	111
10	Senayan	0	1	1	0	5	5
	TOTAL	12	30	42	323	428	751

Sumber: UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012

Di Kecamatan Kebayoran Baru, jumlah ruas jalan dan SRP terbanyak yang ditetapkan untuk parkir *on street* terdapat di Kelurahan Melawai, yaitu terdapat 13 ruas jalan dengan total SRP sebanyak 295. Melawai merupakan satu-satunya tempat di Jakarta yang memberlakukan sistem pengelolaan terpadu (www.kompas.com, 10 Agustus 2011). Selain itu, Melawai merupakan kawasan bisnis andalan di Jakarta Selatan yang memiliki potensi besar untuk dikembangkan menjadi pusat kegiatan perkantoran, perdagangan dan jasa, serta

hiburan (<http://bataviase.co.id>, 27 November 2010). Berdasarkan Perda Provinsi DKI Jakarta Nomor 1 Tahun 2012 tentang *Rencana Tata Ruang Wilayah 2030*, Melawai terutama Blok M tergolong ke dalam sistem pusat kegiatan sekunder yang dikembangkan sebagai kawasan pusat perkantoran dan wisata perkotaan berfungsi hijau. Dengan banyaknya pusat perbelanjaan, kawasan perkantoran, dan hiburan menjadikan Melawai sebagai salah satu daerah di Jakarta Selatan yang memiliki potensi besar. Hal ini berdampak pada tingginya intensitas lalu lintas di kawasan tersebut.

Dalam perkembangannya, parkir *on street* di Melawai terlihat semakin memprihatinkan. Badan jalan yang dijadikan tempat parkir kendaraan sudah tidak memadai lagi sehingga menimbulkan kemacetan lalu lintas. Selain itu, maraknya parkir liar di kawasan tersebut hanya menguntungkan preman (<http://bataviase.co.id>, 19 November 2010). Hal ini tentu saja menimbulkan ketidaknyamanan bagi masyarakat. Padahal layanan parkir sebagai bentuk layanan publik mutlak dikelola secara profesional. Pengelola parkir bukan hanya bertanggungjawab atas operasional sehari-hari melainkan juga dituntut untuk mampu mengembangkannya. Masalah kesemrawutan parkir di Melawai selayaknya menjadi perhatian Pemerintah Provinsi DKI Jakarta terutama kondisi parkir *on street*-nya.

1.2 Pokok Permasalahan

Pengelolaan parkir *on street* oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta di Melawai belum mampu memberikan layanan prima kepada masyarakat. Maraknya parkir liar, ketidakjelasan lokasi parkir resmi, dan tidak optimalnya penerimaan dari parkir *on street* jelas membuktikan buruknya pengelolaan parkir oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta selaku badan yang bertugas mengelola perparkiran.

Berdasarkan Peraturan Gubernur No. 64 Tahun 2011 tentang *Perubahan atas Peraturan Gubernur No. 111 Tahun 2010 tentang Tempat Parkir Umum di Lokasi Milik Pemerintah Daerah*, seluruh ruas jalan yang ditetapkan sebagai lokasi parkir *on street* di Melawai merupakan lokasi dengan intensitas kepadatan lalu lintas yang tinggi (UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012). Oleh karena itu,

pengelolaan parkir *on street* di kawasan tersebut sudah seharusnya memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pemakai jasa parkir mengingat Melawai merupakan salah satu kawasan andalan bisnis di Jakarta Selatan dan satu-satunya tempat di Jakarta yang menerapkan parkir terpadu.

Tujuan dari pengelolaan parkir *on street* di Melawai belum dapat terwujud. Hal itu dikarenakan masih dijumpainya berbagai lokasi parkir liar seperti penggunaan trotoar sebagai lahan parkir. Meskipun telah tersedia rambu larangan parkir, kegiatan parkir tetap saja dilaksanakan di tempat tersebut. Hal ini tentunya mengganggu kelancaran lalu lintas dan para pengguna jalan lainnya. Kondisi tersebut dapat dilihat pada gambar 1.3 di bawah ini:



Gambar 1.3 Parkir Ilegal di Melawai

Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Pengelolaan parkir *on street* oleh UP.Perparkiran bertujuan untuk mewujudkan layanan parkir yang aman, tertib, nyaman, dan terkendali. Sementara kondisi yang ada di Melawai justru menunjukkan bahwa layanan parkir belum sesuai dengan tujuan pengelolaan parkir *on street* itu sendiri. Beranjak dari kondisi tersebut, maka pokok permasalahan yang akan diteliti adalah bagaimana pengelolaan parkir *on street* oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta di Melawai, Jakarta Selatan?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pengelolaan parkir *on street* oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta di Melawai, Jakarta Selatan.

1.4 Signifikansi Penelitian

Signifikansi penelitian menguraikan manfaat dilakukannya penelitian. Penelitian ini dapat memberikan manfaat dari segi akademis maupun dari segi praktis. Dari segi akademis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan untuk melengkapi studi-studi manajemen perkotaan khususnya di lingkungan FISIP UI. Hasil penelitian ini juga dapat memberikan gambaran mengenai pengelolaan parkir sebagai salah satu bentuk layanan perkotaan. Dari segi praktis, penelitian ini dapat bermanfaat bagi Pemerintah Kota Jakarta khususnya Dinas Perhubungan Kota Jakarta maupun pemerintah daerah lain di Indonesia sebagai masukan untuk pengelolaan dan perbaikan kualitas parkir yang sudah ada.

1.5 Sistematika Penulisan

Dalam penelitian ini, sistematika penulisan yang digunakan sebagai berikut:

- **Bab 1 PENDAHULUAN**

Berisi informasi tentang latar belakang permasalahan, pokok permasalahan dalam penelitian, tujuan penelitian, signifikansi penelitian, dan sistematika penulisan.

- **Bab 2 TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN**

Berisi mengenai tinjauan pustaka yang digunakan peneliti sebagai acuan dalam penelitian. Selain itu, pada bagian ini juga terdapat kerangka pemikiran.

- **Bab 3 METODE PENELITIAN**

Pada bagian ini, peneliti memberikan penjelasan mengenai metode penelitian yang peneliti gunakan serta alasan pemilihan metode tersebut.

- **Bab 4 GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN**

Bab ini mendeskripsikan sejarah pengelolaan perparkiran di Provinsi DKI Jakarta, kondisi parkir *on street* di Melawai, UP.Perparkiran Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Visi dan Misi UP.Perparkiran, Tugas Pokok UP.Perparkiran dan Struktur Organisasi.

- **Bab 5 ANALISIS PENGELOLAAN PARKIR ON STREET OLEH UNIT PENGELOLA PERPARKIRAN DI MELAWAI**

Bagian ini berisi analisis tentang pengelolaan parkir *on street* oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta di Kawasan Melawai.

- **Bab 6 SIMPULAN DAN SARAN**

Pada bagian ini, peneliti menarik simpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan berdasarkan analisis pada bab 5 sehingga permasalahan dalam penelitian dapat terjawab. Peneliti juga memberikan masukan yang dapat digunakan untuk mengatasi masalah-masalah tersebut yang diuraikan pada bagian saran.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN

Bab ini menjabarkan tentang tinjauan pustaka, kerangka pemikiran, dan operasionalisasi konsep yang akan digunakan dalam penelitian. Tinjauan pustaka menjabarkan perbandingan dan referensi penelitian serupa yang pernah dilakukan pada penelitian sebelumnya. Kerangka pemikiran menguraikan konsep manajemen perkotaan, layanan perkotaan, dan pengelolaan parkir. Sementara itu operasionalisasi konsep menjelaskan pengukuran variabel melalui dimensi dan berbagai indikator yang tersedia.

2.1 Tinjauan Pustaka

Dalam melaksanakan penelitian yang berjudul “Pengelolaan Parkir *On Street* oleh Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta (Studi Kawasan Parkir *On Street* Melawai, Jakarta Selatan)” perlu dilakukan peninjauan terhadap penelitian-penelitian terdahulu. Disini peneliti meninjau beberapa karya ilmiah dengan komposisi satu tesis dan tiga skripsi yang berhubungan dengan tema penelitian. Peneliti mengambil empat hasil penelitian terdahulu yang dapat dijadikan pembanding atau acuan dalam meneliti mengenai pengelolaan parkir *on street* di Melawai.

Penelitian pertama dilakukan oleh Djausin Silalahi dengan judul “Pengelolaan Parkir di Wilayah DKI Jakarta: Suatu Analisis untuk Mencari Model Pengelolaan Parkir yang lebih Efisien dan Efektif” Program Pasca Sarjana Program Studi Ilmu Administrasi Universitas Indonesia Tahun 1996. Penelitian yang dilakukan oleh Djausin merupakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian ini menggunakan dimensi waktu *cross sectional*.

Penelitian Djausin bertujuan untuk mengetahui efisiensi pemungutan retribusi parkir dengan model yang sedang dipergunakan pada saat penelitian dilakukan. Dalam penelitian ini, Djausin mengajukan dua hipotesis. Pertama, jika suasana kompetisi ditumbuhkan dalam pengelolaan parkir di DKI Jakarta, maka tingkat

efisiensi dan efektivitasnya akan semakin tinggi. Kedua, jika kondisi organisasi yang memberikan pelayanan parkir dalam keadaan sehat, maka tingkat efisiensi dan efektivitas pengelolaannya akan semakin baik. Selain itu, penelitian ini juga melihat beberapa faktor yang mempengaruhi pengelolaan parkir di DKI Jakarta, antara lain kondisi organisasi dan suasana kompetisi yang tidak sehat.

Penelitian yang dilakukan oleh Djausin menguji hubungan antara variabel independen yang meliputi efisiensi dan efektivitas pengelolaan perparkiran dengan variabel dependennya, yaitu peningkatan retribusi parkir. Penelitian ini juga menjelaskan masalah efisiensi dan efektivitas pengelolaan perparkiran di DKI Jakarta. Selain itu, dilakukan juga perbandingan antara pengelolaan perparkiran sektor publik dengan sektor swasta untuk mengetahui efisiensi pengelolaan perparkiran yang dilakukan oleh Badan Pengelola Perparkiran pada tahun anggaran 1993/1994 sedangkan efektivitas organisasi dapat digambarkan melalui keberhasilan organisasi dalam mencapai sasarannya. Sasaran utama pengelolaan parkir adalah sebagai sub sistem lalu lintas atau mengurangi atau membatasi parkir di badan jalan yang dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara mendalam dan studi dokumen. Ketika melakukan wawancara dengan juru parkir, keterlibatan Djausin adalah sebagai partisipan. Hal ini dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan tanpa menimbulkan kecurigaan kepada respondennya (juru parkir).

Berdasarkan hasil analisa variabel independennya, dapat diketahui bahwa kondisi organisasi dan suasana kompetisi yang tidak sehat mempengaruhi pengelolaan perparkiran di DKI Jakarta sehingga pengelolaan perparkirannya belum efisien dan efektif. Kondisi organisasi dan suasana kompetisi yang tidak sehat menyebabkan pelayanan jasa parkir belum menunjang pada ketertiban lalu lintas dan perolehan retribusi daerah melalui retribusi parkir.

Kelebihan penelitian Djausin adalah peneliti berperan sebagai partisipan sehingga data yang diperoleh lebih akurat. Selain itu, peneliti juga menjabarkan lebih lanjut tentang apa saja yang menjadi bagian dari faktor kondisi organisasi dan suasana kompetisi yang tidak sehat untuk memperkuat analisis peneliti. Kelemahan

Universitas Indonesia

dari penelitian ini adalah *double barreled* karena peneliti melihat efisiensi dan efektivitas secara bersamaan pada setiap faktor. Selain itu, tidak dicantumkannya berbagai penelitian terdahulu dan tidak dimunculkannya hipotesis akhir juga menjadi kelemahan dalam penelitian ini.

Penelitian kedua dilakukan oleh Dinar Permonowati dengan judul “Pengelolaan Terminal Terpadu Merak oleh Unit Pelaksana Teknis Dinas Terminal Kota Cilegon” Program Sarjana Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Jurusan Administrasi Negara Universitas Indonesia Tahun 2011. Penelitian yang dilakukan oleh Dinar merupakan penelitian deskriptif dengan pendekatan postivis. Pendekatan ini menggunakan dimensi waktu *cross sectional*. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengelolaan Terminal Terpadu Merak oleh Unit Pelaksana Teknis Dinas Kota Cilegon.

Penelitian ini menganalisis pengelolaan Terminal Terpadu Merak dengan menggunakan enam indikator dari Gromule mengenai *Coach Terminal*, yaitu lokasi yang strategis, dukungan pemerintah, infrastruktur pelayanan logistik, kemitraan dan peluang dalam pengembangan logistik, kualitas sumber daya manusia, serta perkembangan teknologi informasi. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam, observasi, dan studi kepustakaan. Kelebihan penelitian Dinar adalah teori yang digunakan khusus untuk pengelolaan terminal.

Berdasarkan hasil penelitian, pengelolaan Terminal Terpadu Merak belum baik karena dari enam indikator yang digunakan hanya satu yang dikategorikan baik yaitu indikator lokasi yang strategis, sedangkan empat indikator lainnya yaitu dukungan pemerintah, infrastruktur pelayanan logistik, kemitraan dan peluang dalam pengembangan logistik serta kualitas sumber daya manusia dikategorikan belum baik, serta satu indikator tidak dapat diukur yaitu perkembangan teknologi informasi karena dalam mengelola Terminal Terpadu Merak UPTD terminal belum menggunakan sistem informasi manajemen.

Penelitian ketiga yang menjadi rujukan dilakukan oleh Tri Rohidayat dengan judul “Analisis Administrasi Pemungutan Retribusi Parkir *On Street* pada Unit

Pengelola Perparkiran DKI Jakarta” Program Sarjana Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Jurusan Administrasi Negara Universitas Indonesia Tahun 2011.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis administrasi pemungutan retribusi parkir pada UP.Perparkiran DKI Jakarta dan menganalisis faktor-faktor yang menghambat dalam administrasi pemungutan retribusi parkir pada UP.Perparkiran DKI Jakarta.

Teori yang digunakan antara lain pendapatan asli daerah, retribusi, retribusi daerah, administrasi pendapatan daerah. Operasionalisasi konsep dijabarkan dari teori administrasi penerimaan pendapatan daerah oleh James McMaster.

Tiga tahapan administrasi penerimaan pendapatan daerah menurut James McMaster dijadikan dimensi dalam operasionalisasi konsep tersebut. Ketiga dimensi tersebut antara lain: identifikasi wajib retribusi daerah, penetapan/penilaian wajib retribusi daerah, dan pemungutan retribusi daerah. Penelitian ini menggunakan pendekatan positivis dengan jenis penelitian deskriptif, murni, *cross sectional* dengan teknik pengumpulan data berupa studi kepustakaan, wawancara, dan observasi.

Hasil dari penelitian ini ada dua. Pertama, dalam administrasi pemungutan retribusi parkir *on street* pada UP.Perparkiran DKI Jakarta terdapat tiga tahapan yang menimbulkan risiko *evasion* dan *fraud and collusion*, yaitu: identifikasi wajib retribusi, penilaian atau penetapan wajib retribusi dan pemungutan retribusi. Dalam hal ini *fraud collusion* lebih besar dari pada *evasion* karena terjadinya penyimpangan lebih kepada petugas pemungut pajak dari pada wajib retribusi. Identifikasi, penilaian dan pemungutan yang baik menurut James McMaster belum terwujud dalam administrasi pemungutan retribusi parkir yang dilaksanakan oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta sehingga masih terdapat celah bagi petugas pemungut untuk melakukan penyimpangan (*fraud and collusion*). Kedua, terdapat beberapa faktor yang menghambat dalam administrasi pemungutan retribusi parkir *on street* pada UP.Perparkiran DKI Jakarta antara lain: parkir liar, penilaian Setoran Wajib Minimum (SWM) yang tidak bisa dihitung secara matematis, kepedulian masyarakat terhadap tiket dan integritas juru parkir yang kurang.

Penelitian terakhir dilakukan oleh Dias Esantika Ningtias dengan judul “Analisis Desain Kebijakan Traif Parkir Berzonasi dalam Retribusi Parkir di Provinsi DKI Jakarta” Program Sarjana Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Jurusan Administrasi Fiskal Universitas Indonesia Tahun 2011. Penelitian yang dilakukan pada tahun 2011 ini bertujuan untuk menganalisis apa saja yang menjadi faktor pendukung diterapkannya kebijakan tarif parkir berzonasi dalam retribusi parkir *on street* di Provinsi DKI Jakarta. Selain itu juga untuk menganalisis apa saja yang menjadi faktor penghambat diterapkannya kebijakan tarif parkir berzonasi dalam retribusi parkir *on street* di Provinsi DKI Jakarta dan apa saja persiapan yang harus dilakukan oleh Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta untuk menerapkan kebijakan tarif parkir berzonasi dalam retribusi parkir *on street* di Provinsi DKI Jakarta.

Pendekatan penelitian yang digunakan oleh Dias adalah pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Sementara itu, teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu studi kepustakaan dan studi lapangan.

Hasil penelitian Dias menunjukkan faktor-faktor pendukung diterapkannya kebijakan tersebut yaitu diperlukannya prioritas penggunaan ruang jalan, tarif parkir sebagai pendorong fungsi *regurelend* parkir *on street*, dan adanya peningkatan potensi pendapatan retribusi parkir *on street* adanya konsep *earmarked*. Sementara itu, faktor-faktor penghambatnya yaitu fasilitas pendukung yang belum memadai, sistem kontrol atau pengawasan yang masih lemah, rendahnya kualitas juru parkir, dan koordinasi antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah. Adapun persiapan yang harus dilakukan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yaitu dilihat dari aspek peraturan/kebijakan pendukung, aspek teknologi, dan aspek sosialisasi.

Dari keempat penelitian terdahulu terdapat persamaan dan perbedaan dengan penelitian yang akan peneliti lakukan. Persamaan penelitian terdapat pada pendekatan yang digunakan. Pendekatan penelitian yang digunakan peneliti sama dengan pendekatan penelitian yang digunakan oleh Dinar dan Tri, yaitu menggunakan pendekatan positivis, sedangkan untuk penelitian Djausin dan Dias, pendekatan yang digunakan berbeda karena Djausin dan Dias menggunakan pendekatan kualitatif. Persamaan lainnya terdapat pada jenis penelitian yang digunakan. Jenis penelitian

yang digunakan peneliti sama dengan jenis penelitian yang digunakan oleh Djausin, Dinar, Tri, dan Dias yaitu menggunakan jenis penelitian deskriptif. Hal yang serupa juga terdapat pada teknik pengumpulan data yang digunakan.

Teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti sama dengan teknik pengumpulan data yang digunakan oleh Djausin, Dinar, Tri, dan Dias yaitu dengan studi kepustakaan dan studi lapangan.

Berbeda dengan penelitian-penelitian sebelumnya, penelitian yang dilakukan oleh peneliti mengambil judul “Pengelolaan Parkir *On Street* oleh Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta (Studi Kawasan Parkir *On Street* Melawai, Jakarta Selatan).” Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengelolaan parkir *on street* oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta di Kawasan Melawai, Jakarta Selatan. Selain itu, teori yang digunakan peneliti khusus untuk pengelolaan parkir. Peneliti menggunakan teori *parking management* Kodransky dan Hermann serta memfokuskan penelitian pada pengelolaan parkir *on street* oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta di Melawai, Jakarta Selatan.

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu studi kepustakaan dan studi lapangan. Studi kepustakaan dilakukan dengan mempelajari karya tulis ilmiah, jurnal, paper, sumber elektronik, media cetak dan lain-lain sedangkan studi lapangan dilakukan dengan observasi dan wawancara mendalam kepada narasumber yang kompeten dalam bidangnya. Perbandingan tinjauan pustaka yang telah disebutkan di atas dapat digambarkan pada tabel sebagai berikut:

Tabel 2.1 Perbandingan Antar Penelitian

Aspek	Peneliti 1	Peneliti 2	Peneliti 3	Peneliti 4	Peneliti 5
Nama	Djausin Silalahi	Dinar Permonowati	Tri Rohidayat	Dias Esantika Ningtias	Benita Safitri
Judul Penelitian	Pengelolaan Parkir di Wilayah DKI Jakarta: Suatu Analisis untuk Mencari Model Pengelolaan Parkir yang Lebih Efisien dan Efektif	Pengelolaan Terminal Terpadu Merak oleh Unit Pelaksana Teknis Dinas Terminal Kota Cilegon	Analisis Administrasi Pemungutan Retribusi Parkir <i>On Street</i> pada Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta	Analisis Desain Kebijakan Tarif Parkir Berzonasi dalam Retribusi Parkir di Provinsi DKI Jakarta	Pengelolaan Parkir <i>On Street</i> oleh Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta (Studi Kawasan Parkir <i>On Street</i> Melawai, Jakarta Selatan)
Tujuan Penelitian	Mengetahui efisiensi pemungutan retribusi parkir dengan melihat beberapa faktor yang mempengaruhi pengelolaan parkir di DKI Jakarta	Menganalisis pengelolaan Terminal Terpadu Merak oleh Unit Pelaksana Teknis Dinas Terminal Kota Cilegon	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menganalisis administrasi pemungutan retribusi parkir pada UPP DKI Jakarta 2. Menganalisis faktor-faktor yang menghambat dalam administrasi pemungutan retribusi parkir pada UPP DKI Jakarta 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menganalisis apa saja yang menjadi faktor pendukung diterapkannya kebijakan tarif parkir berzonasi dalam retribusi parkir <i>on street</i> di Provinsi DKI Jakarta 2. Menganalisis apa saja yang menjadi faktor penghambat diterapkannya kebijakan tarif parkir berzonasi dalam retribusi parkir <i>on street</i> di Provinsi DKI Jakarta 3. Menganalisis persiapan yang harus dilakukan oleh Pemda Provinsi DKI Jakarta untuk menerapkan kebijakan tarif parkir berzonasi dalam retribusi parkir <i>on street</i> di Provinsi DKI Jakarta 	Menganalisis pengelolaan parkir <i>on street</i> oleh UP. Perparkiran DKI Jakarta di Melawai, Jakarta Selatan

Aspek	Peneliti 1	Peneliti 2	Peneliti 3	Peneliti 4	Peneliti 5
Pendekatan Penelitian	Kualitatif	Positivis	Positivis	Kualitatif	Positivis
Jenis Penelitian	Deskriptif	Deskriptif	Deskriptif	Deskriptif	Deskriptif
Teknik Pengumpulan Data	wawancara mendalam, observasi, studi kepustakaan	wawancara mendalam, observasi, studi kepustakaan	wawancara mendalam, observasi, studi kepustakaan	wawancara mendalam, observasi, studi kepustakaan	wawancara mendalam, observasi, studi kepustakaan
Hasil Penelitian	Kondisi organisasi dan suasana kompetisi yang tidak sehat mempengaruhi pengelolaan perparkiran di DKI Jakarta sehingga Pengelolaan perparkirannya belum efisien dan efektif	Pengelolaan Terminal Terpadu Merak belum baik karena dari enam indikator yang digunakan hanya satu indikator yang dikategorikan sudah baik sedangkan empat indikator lainnya belum baik serta satu indikator tidak dapat diukur.	1. Identifikasi, penilaian dan pemungutan yang baik menurut James McMaster belum terwujud dalam administrasi pemungutan retribusi parkir yang dilaksanakan oleh UPP DKI Jakarta sehingga masih terdapat celah bagi petugas pemungut untuk melakukan penyimpangan (<i>fraud and collusion</i>). 2. Terdapat beberapa faktor yang menghambat dalam administrasi pemungutan retribusi	1. Adapun faktor-faktor pendukung diterapkannya kebijakan tarif parkir dalam retribusi parkir <i>on street</i> di Provinsi DKI Jakarta sebagai salah satu alternatif mengatasi kemacetan yaitu sebagai berikut: a. Prioritas penggunaan ruang jalan; b. Tarif parkir sebagai pendorong fungsi <i>regulerend</i> parkir <i>on street</i> ; c. Adanya peningkatan potensi pendapatan retribusi parkir <i>on street</i> ; d. Adanya konsep <i>earmarked</i> . 2. Penerapan kebijakan tarif parkir berzonasi dalam retribusi parkir <i>on street</i> bukanlah suatu hal yang mudah dilaksanakan.	Parkir <i>on street</i> di Melawai terbagi atas parkir <i>on street</i> lingkungan dan parkir <i>on street</i> non lingkungan. Pengelolaan parkir <i>on street</i> lingkungan berjalan dengan baik karena dari kesepuluh indikator yang digunakan terpenuhi. Sementara itu, pengelolaan parkir <i>on street</i> non lingkungan oleh UP. Perparkiran di Melawai belum baik. Dari sepuluh indikator, hanya satu indikator yang terpenuhi, sembilan indikator lainnya tidak terpenuhi.

Aspek	Peneliti 1	Peneliti 2	Peneliti 3	Peneliti 4	Peneliti 5
			<p>parkir <i>on street</i> pada UPP DKI Jakarta antara lain: parkir liar, penilaian Setoran Wajib Minimum (SWM) yang tidak bisa dihitung secara matematis, kepedulian masyarakat terhadap tiket dan integritas juru parkir yang kurang.</p>	<p>Adapun faktor penghambat diterapkannya kebijakan tarif parkir dalam retribusi parkir <i>on street</i> di Provinsi DKI Jakarta yaitu:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Fasilitas pendukung yang belum memadai; b. Sistem kontrol atau pengawasan yang masih lemah; c. Masih rendahnya kualitas juru parkir; d. Koordinasi antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah. <p>3. Sebelum menerapkan kebijakan tarif parkir berzonasi dalam retribusi parkir <i>on street</i>, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta perlu melakukan beberapa persiapan, diantaranya yaitu:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Aspek peraturan/kebijakan pendukung; b. Aspek teknologi; c. Aspek sosialisasi. 	

Sumber: telah diolah kembali, 2012

2.2 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran merupakan komponen terpenting dalam penelitian yang menggunakan pendekatan positivis karena pendekatan ini menguji konsep yang digunakan oleh peneliti. Dalam penelitian ini, kerangka berpikir peneliti dibentuk dari konsep yang berhubungan dengan tema penelitian, yaitu manajemen perkotaan.

2.2.1 Manajemen Perkotaan

Menurut Siagian (2001: 58) manajemen merupakan kemampuan dan seni memperoleh hasil melalui kegiatan orang lain dalam rangka pencapaian tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Manajemen adalah suatu kegiatan organisasi, sebagai suatu usaha dari sekelompok orang yang bekerja sama dalam rangka mencapai suatu tujuan tertentu yang mereka taati sedemikian rupa sehingga diharapkan hasil yang akan dicapai efektif dan efisien (Salam, 2004: 12). Organisasi merupakan bagian penting dalam proses pembangunan. Dengan adanya organisasi yang baik, maka penggunaan modal dan tenaga kerja akan efisien sehingga produktivitas meningkat (Usman, 1997: 8-9). Manajemen melibatkan berbagai elemen organisasi baik internal, eksternal, sarana, prasarana, alat, barang, maupun fungsi dan kedudukan (jabatan) dalam organisasi yang diatur sedemikian rupa dalam mencapai tujuan organisasi.

Balderton (dalam Westra, 1983: 14) mengemukakan bahwa istilah manajemen sama dengan pengelolaan yaitu menggerakkan, mengorganisasikan, dan mengarahkan usaha manusia untuk memanfaatkan secara efektif material dan fasilitas untuk mencapai suatu tujuan. Menurut Harsoyo (1977:121) pengelolaan adalah suatu istilah yang berasal dari kata “kelola” mengandung arti serangkaian usaha yang bertujuan untuk mengali dan memanfaatkan segala potensi yang dimiliki secara efektif dan efisien guna mencapai tujuan tertentu yang telah direncanakan sebelumnya. Dari uraian di atas dapat dilihat bahwa istilah manajemen memiliki pengertian yang sama dengan pengelolaan karena di dalamnya harus diperhatikan mengenai proses kerja yang baik, mengorganisasikan, mengarahkan, dan mengawasi sesuatu pekerjaan sehingga apa yang diharapkan dapat terlaksana dengan baik (Adisasmita, 2011: 22).

Berbagai fungsi manajerial di atas sangat penting diselenggarakan sehingga apa yang diharapkan dapat terlaksana dengan baik. Perencanaan merupakan pemilihan atau penetapan tujuan organisasi dan penentuan strategi, kebijakan, proyek, program, prosedur, metode, sistem, anggaran dan standar yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan (Handoko, 1999: 15). Sementara itu, pelaksanaan adalah berbagai usaha yang dilakukan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan melengkapi segala kebutuhan diperlukan. Selain fungsi perencanaan dan pelaksanaan, juga terdapat fungsi pengawasan. Pengawasan meliputi usaha atau kegiatan untuk menjamin bahwa rencana telah dilaksanakan sesuai dengan yang telah ditetapkan (Handoko, 1999: 25).

Dalam studi Pemerintahan Kota, terdapat pendekatan manajerial. Pendekatan manajerial dalam studi pemerintahan kota lebih memfokuskan bagaimana rancang bangun organisasi pemerintahan kota dalam menghadapi masalah-masalah perkotaan yang mendesak untuk dipecahkan (Nurmandi, 2006: 57). Banyak masalah yang harus dihadapi oleh Pemerintah Kota di kawasan perkotaan. Menurut Nurmandi (2006: 44) masalah yang dihadapi oleh Pemerintah Kota atau pemerintah di daerah perkotaan lebih kompleks dibandingkan dengan yang dihadapi oleh pemerintah di daerah non perkotaan. Pada umumnya, masalah tersebut terkait dengan organisasi spasial perkotaan yang disebabkan oleh pasar bebas: kedudukan kota, arah pembangunan, berkurangnya lahan pertanian, kepadatan yang sangat tinggi dan lain sebagainya (Ortiz dan Bertaud, 2001: 239). Nurmandi (2005: 125) menjelaskan bahwa manajemen perkotaan (*urban management*) merupakan pendekatan yang kontemporer untuk menganalisis permasalahan perkotaan. Oleh karena itu, agar masalah perkotaan tersebut dapat diatasi sehingga pembangunan kota berjalan dengan baik, diperlukan adanya manajemen perkotaan yang baik pula.

Terdapat pandangan yang berbeda mengenai definisi manajemen perkotaan (*urban management*). Manajemen perkotaan merupakan aktivitas yang lebih menyangkut aspek operasi layanan publik dengan berbagai jenis intervensi pemerintah yang akan mempengaruhi kondisi perkotaan secara luas (Pontoh dan Kustiwan, 2009: 293). Definisi lain mengenai manajemen perkotaan juga

dikemukakan oleh Davey. Menurut Davey (1993) dalam Nurmandi (2006: 18), manajemen perkotaan didefinisikan sebagai berikut:

“The policies, plans, programs, and practices that seek to ensure that population growth are matched by access to basic infrastructure, shelter, and employment. While such access will depend as much, if not more, on private initiatives and enterprise. These are critically affected by public sector policies and function that only government can perform.”

Berdasarkan pendapat Davey tersebut dijelaskan bahwa manajemen perkotaan dilakukan oleh banyak aktor. Namun, tetap saja dalam hal ini Pemerintah terutama Pemerintah Kota memiliki peran sentral dan berfungsi sebagai fasilitator. Kebijakan, rencana, program, dan praktik dalam kerangka pengelolaan daerah perkotaan ditujukan untuk mengusahakan keseimbangan antara pertumbuhan penduduk dengan akses terhadap infrastruktur dasar, perumahan, dan lapangan kerja. Akses ini lebih lanjut banyak tergantung pada inisiatif swasta dan perusahaan swasta, dimana pihak ini dipengaruhi oleh kebijakan dan fungsi publik. Kebijakan dan fungsi ini hanya dapat dilakukan oleh pemerintah. Selain itu, definisi lain mengenai manajemen perkotaan juga disebutkan oleh Amos (1989: 208) dalam McGill (1998: 468), sebagai berikut:

“Urban management is the responsibility of municipal government and urban management is concerned with all aspects of urban development, both public and private. It is in no way confined to the services operated by the municipal authority. Good urban management depends on the power to coordinate the activities of a variety of agencies at national and local levels.”

Manajemen perkotaan merupakan tanggung jawab Pemerintah Kota yang berkaitan dengan semua aspek pembangunan perkotaan. Hal tersebut tidak terbatas pada layanan yang dioperasikan oleh otoritas kota saja namun juga bisa dilakukan oleh swasta. Manajemen perkotaan yang baik tergantung pada kekuasaan untuk melakukan koordinasi kegiatan dari berbagai instansi baik pada tingkat nasional maupun lokal.

Sementara itu, menurut Rakodi (1991: 542) manajemen perkotaan bertujuan untuk memastikan pengelolaan berbagai komponen dari sistem perkotaan dilakukan secara baik supaya berfungsi sebagaimana mestinya sehingga mendorong kegiatan ekonomi dan memungkinkan pemenuhan kebutuhan dasar

penduduk seperti tempat tinggal, akses terhadap penggunaan jasa dan kesempatan untuk menghasilkan pendapatan (McGill, 1998: 464), seperti berikut:

“Urban management aims to ensure that the components of the system are managed so that they make possible the daily functioning of a city which will both facilitate and encourage economic activity of all kinds and enable residents to meet their basic needs for shelter, access to utilities and services, and income generating opportunities.” (Rakodi, 1991: 542).

Definisi lain mengenai manajemen perkotaan juga dikemukakan oleh Sharma (1989: 48). Manajemen perkotaan dapat digambarkan sebagai serangkaian kegiatan yang bersama-sama membentuk dan mengarahkan pengembangan sosial, fisik, dan ekonomi suatu area perkotaan.

“Urban management can be described as the set of activities which together shape and guide the social, physical and economic development of urban areas. The main concerns of urban management would be intervention in these areas to promote economic development and well being, and to ensure necessary provision of essential services.” (Sharma, 1989: 48).

Berdasarkan berbagai pendapat di atas, manajemen perkotaan (*urban management*) merupakan suatu upaya pengelolaan pembangunan kota yang dilakukan dengan sistem dan strategi yang terintegrasi, holistik, komprehensif sehingga dapat mencapai tujuan sesuai dengan rencana serta tahapan yang ditetapkan, dan pada akhirnya akan mensejahterakan penduduk kota.

Secara makro ruang lingkup manajemen perkotaan mencakup manajemen lingkungan, manajemen transportasi, manajemen lahan, peran sektor swasta dalam pembangunan perkotaan, manajemen keuangan dan manajemen pembangunan perumahan. Selain itu, Lea dan Courtney membedakan dua pendekatan manajemen perkotaan, yaitu pendekatan *problem-oriented* teknokratis dan pendekatan ekonomi politik struktural. Pendekatan pertama lebih memfokuskan pada peningkatan kinerja lembaga-lembaga yang ada dalam memecahkan masalah perkotaan, sedangkan pendekatan kedua lebih memfokuskan pada akar permasalahan perkotaan dalam konteks struktur ekonomi politik nasional dan internasional (Nurmandi, 2006: 125).

Dalam manajemen perkotaan, Pemerintah Kota memiliki peran penting dalam mengendalikan pembangunan perkotaan. Menurut Pontoh dan Kustiwan (2009: 367) pembangunan perkotaan merupakan upaya yang dilaksanakan untuk meningkatkan kemampuan pengelolaan perkotaan dalam rangka penyediaan prasarana dan sarana serta layanan umum bagi masyarakat dalam kegiatan sosial ekonominya. Pembangunan perkotaan bertujuan untuk menciptakan struktur ruang kota yang efisien, meningkatkan kualitas lingkungan, meningkatkan keterjangkauan perumahan, mengurangi kemacetan di pusat kota dan meningkatkan peluang kerja. Dalam hal ini, Pemerintah Kota mempunyai keleluasaan dalam mengatur tata organisasi pemerintahannya disesuaikan dengan kebutuhan kota (Nurmandi, 2006: 120). Pemerintah Kota didefinisikan sebagai suatu unit organisasi yang memerintah di suatu kota tertentu (Nurmandi, 2006: 41). Pemerintahan Kota telah mendapat mandat, bertanggung jawab dan mempunyai kemampuan untuk mewakili dan bertindak atas nama masyarakat yang mempunyai beragam kepentingan (Soegijoko dkk, 2011: 103). Adanya kepentingan umum yang harus dipenuhi oleh pemerintah, membuat hal tersebut menjadi tugas pemerintah yang dilaksanakan dalam bentuk layanan umum.

2.2.1.1 Layanan Perkotaan (*Urban Services*)

Salah satu fungsi kota adalah menyelenggarakan layanan perkotaan. Menurut Kotler dalam Sampara Lukman, pelayanan (*service*) adalah setiap kegiatan yang menguntungkan dalam suatu kumpulan atau kesatuan, dan menawarkan kepuasan meskipun hasilnya tidak terikat pada suatu produk secara fisik (Sinambela dkk, 2006: 4). Sementara itu, perkotaan (*urban*) merupakan suatu wilayah geografis yang meliputi kota dengan wilayah sekitarnya dimana wilayah tersebut mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi (Pontoh dan Kustiwan, 2009: 22). Devas (1980) mengatakan bahwa pelayanan perkotaan (*urban services*) adalah pelayanan yang diperlukan atau dimungkinkan oleh konsentrasi fisik penduduk. Dengan demikian, pelayanan publik yang disediakan oleh Pemerintah Kota disebut sebagai pelayanan publik perkotaan.

Layanan perkotaan pada hakikatnya merupakan bagian dari layanan publik. Pelayanan publik dapat diartikan sebagai pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara negara. Adisasmita (2011: 145) mengatakan bahwa pelayanan umum/publik merupakan segala kegiatan pelayanan yang dilaksanakan oleh penyelenggara pelayanan umum sebagai upaya pemenuhan kebutuhan penerima pelayanan dalam pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Layanan perkotaan dibutuhkan oleh penduduk kota untuk mendukung segenap kegiatan dan kehidupan perkotaan. Adapun jenis-jenis pelayanan perkotaan antara lain saluran air kotor, pengelolaan limbah padat, drainase, transportasi perkotaan, tenaga listrik, telekomunikasi, pengendalian banjir (Bank Dunia, 2003: 67-70). Menyangkut layanan publik di kawasan perkotaan, Pemerintah Kota dituntut melaksanakan pembangunan secara komprehensif, mengembangkan prinsip demokratisasi, melibatkan pihak swasta, dan menerapkan manajemen publik sehingga dapat mewujudkan pelayanan publik yang berkualitas dan memuaskan kebutuhan masyarakat perkotaan.

Salah satu tugas layanan umum dalam manajemen perkotaan yang dilakukan oleh Pemerintah Kota berdasarkan sifatnya adalah tugas pelayanan yang bersifat penyediaan kebutuhan publik, baik berupa barang maupun jasa seperti layanan transportasi.

Transportasi merupakan salah satu jenis prasarana perkotaan dan menjadi salah satu hal yang tidak dapat dipisahkan dalam kehidupan masyarakat terutama dalam menunjang mobilitas masyarakat untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Prasarana perkotaan merupakan kelengkapan dasar fisik yang memungkinkan kawasan permukiman perkotaan dapat berfungsi sebagaimana mestinya (Pontoh dan Kustiwan, 2009: 242). Prasarana transportasi mencakup jalan darat, terminal, tempat parkir, rambu-rambu lalu lintas, rel kereta api, dan stasiun kereta api (Sadyohutomo, 2008: 121-122). Transportasi sebagai sarana penunjang turut menentukan pengembangan ekonomi suatu kawasan (Salim, 2008: 1).

Keberadaan suatu kota tidak akan terlepas dari sistem transportasi yang ada. Kota akan tertata dalam suatu sistem yang baik apabila didukung oleh sistem transportasi yang memadai. Pemerintah sebagai pemberi layanan kepada

masyarakat tentunya menjadi salah satu pihak yang bertanggung jawab terhadap transportasi khususnya dalam penyediaan prasarana/infrastruktur dan angkutan umum (*public transportation*).

Layanan transportasi berdasarkan pelakunya dalam manajemen transportasi dibedakan menjadi dua, yaitu oleh pemerintah dan swasta. Layanan pemerintah lebih diutamakan kepada pengaturan transportasi, sementara layanan oleh swasta fokusnya lebih kepada penyelenggaraan layanannya. Pengaturan sistem transportasi dilakukan dengan dua pendekatan, yaitu pendekatan dari sisi penyediaan dan sisi permintaan transportasi. Pendekatan dari sisi penyediaan berfokus pada bagaimana mengelola penyediaan prasarana dan sarana transportasi berdasarkan kebutuhan transportasi sedangkan pendekatan dari sisi permintaan fokusnya adalah mengelola pelaku perjalanan.

Transportasi memiliki peran penting dalam pemanfaatan lahan suatu kawasan perkotaan dan parkir merupakan komponen utama dari sistem transportasi tersebut (Obot *et. al*, 2009: 61). Hal senada juga disampaikan de Cerreño (2002) dimana parkir merupakan sebuah komponen penting dari kebijakan transportasi terutama di pusat kota besar, sebagaimana yang dikemukakan de Cerreño (2002: 1-2) berikut:

“Parking is a critical component of transportation policy and management for any locale, but especially for the large central cities. The policies and management practices affecting parking lead to outcomes that, in turn, can affect land use, air quality, traffic congestion, travel behavior, safety, and economic development.” (de Cerreño, 2002: 1-2)

Kebijakan dan praktik pengelolaan perparkiran dapat mempengaruhi penggunaan lahan, kualitas udara, kemacetan lalu lintas, perilaku perjalanan, keselamatan, dan pembangunan ekonomi. Dengan demikian, terlihat jelas bahwa parkir merupakan bagian penting dalam sistem transportasi perkotaan. Setiap pengguna kendaraan membutuhkan lahan parkir untuk memarkirkan kendaraannya pada saat tidak digunakan.

Parkir didefinisikan sebagai keadaan tidak bergerak suatu dalam jangka waktu tertentu di tempat parkir (Adisasmita, 2011: 173). Tempat parkir sebagai salah satu bentuk fasilitas layanan publik membutuhkan pengelolaan yang baik supaya mampu memberikan layanan prima kepada pengguna jasa parkir.

Kodransky dan Hermann (2011) mengemukakan konsep *parking management* sebagai berikut:

“...an effective policy tool to improve the quality of city centers and surrounding areas, saving time and money for shoppers, residents, commuters, and business owners alike.” (Kodransky dan Hermann, 2011: 8).

Dengan demikian, *parking management* merupakan sebuah alat kebijakan yang efektif untuk meningkatkan kualitas wilayah pusat kota dan daerah sekitarnya, serta dapat menghemat waktu dan uang berbagai pengguna jasa. Parkir dapat menghasilkan sumber daya bagi Pemerintah Daerah melalui manajemen atau pengelolaan parkir. Manajemen parkir merupakan serangkaian kebijakan dan program yang digunakan untuk menghasilkan penggunaan sumber daya parkir secara lebih efisien. Menurut Litman (2011) *parking management* adalah penggunaan berbagai strategi untuk mewujudkan layanan parkir yang lebih berkualitas sehingga dapat membantu memecahkan sejumlah permasalahan ekonomi, sosial, dan lingkungan serta memberi keuntungan bagi pengguna.

“Parking management includes a variety of strategies that encourage more efficient use of existing parking facilities, improve the quality of service provided to parking facility users and improve parking facility design...Parking management can help solve numerous economic, social and environmental problems, increase economic productivity, and benefit consumers overall.” (Litman, 2011: 18).

Pengelolaan parkir memiliki banyak manfaat bagi perkembangan kota. Manfaat tersebut antara lain dapat membantu mengatasi masalah ekonomi, sosial, dan lingkungan, meningkatkan produktivitas ekonomi, dan memberi manfaat bagi konsumen secara keseluruhan. Kodransky dan Hermann (2011: 12) menyebutkan bahwa terdapat empat strategi yang dapat digunakan untuk mengelola parkir.

“The main strategies for parking management: pricing mechanisms, regulatory measures, physical design elements, and quality of service contracting” (Empat strategi utama untuk pengelolaan parkir yaitu mekanisme tarif, pengaturan, elemen desain fisik, dan kualitas layanan kontrak).

Terdapat empat strategi atau cara yang dapat dilakukan untuk mengembangkan pengelolaan parkir, sehingga operasional parkir dapat berjalan lancar. Strategi-strategi tersebut antara lain mencakup mekanisme tarif, pengaturan, desain fisik parkir, kualitas layanan kontrak (Kodransky dan Hermann, 2011: 12).

2.2.1.1.1 Mekanisme Tarif (*Pricing Mechanisms*)

Mekanisme adalah sebuah proses dalam pelaksanaan suatu kegiatan. Sementara itu, tarif merupakan nilai suatu jasa pelayanan yang ditetapkan dengan ukuran sejumlah uang. Tarif terkait kepada besaran biaya/pungutan yang harus dikeluarkan oleh masyarakat untuk memperoleh suatu layanan dari pemerintah (Adisasmita, 2011: 110). Mekanisme tarif adalah proses yang dimulai dari penetapan tarif hingga penerimaan dari pengenaan tarif kepada masyarakat.

Tarif parkir merupakan instrumen untuk pengendalian kebutuhan transportasi. Tarif parkir dapat dijadikan alat yang sangat bermanfaat untuk mengendalikan jumlah kendaraan bermotor yang parkir sebagaimana prinsip permintaan dalam ilmu ekonomi, semakin tinggi tarif parkir yang dikenakan maka semakin rendah permintaan/*demand* parkir. Litman (2006) mengatakan bahwa mekanisme tarif memiliki implikasi penting untuk efisiensi dan pilihan kebijakan. *“Pricing mechanisms can have important implications for efficiency and for policy options such as price setting”* (Asian Development Bank, 2011: 36).

Penetapan tarif tersebut akan mempengaruhi perilaku perjalanan terutama pada wilayah yang memiliki *demand* parkir yang tinggi. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Kodransky dan Hermann (2011) berikut:

“The price of parking linked to the number of available spaces influences travel behavior in areas that have a high demand for parking. These demands vary based on whether the area has a concentration of commercial, residential, industrial or other uses” (Kodransky dan Hermann, 2011: 13-15).

Semakin tinggi tarif parkir, maka masyarakat sebagai pengguna jasa parkir akan semakin enggan untuk menggunakan fasilitas parkir. Menurut (Adisasmita, 2011: 188) tarif untuk *on street parking* harus lebih tinggi dari pada *off street parking* karena ini berpengaruh pada pengambilalihan fungsi ruas jalan.

Penetapan tarif *on street* yang murah justru mengakibatkan kemacetan lalu lintas dan inefisiensi penggunaan fasilitas parkir *off street*. Para pengguna kendaraan bermotor cenderung memilih lokasi parkir *on street* dengan tarif yang terjangkau tersebut dibandingkan harus membayar tarif parkir *off street* yang lebih mahal. Hal ini sejalan dengan pendapat yang dikemukakan Litman (2011) berikut:

“Efficiently pricing is particularly important for on-street parking, since these tend to be the most visible and convenient spaces, and establish a maximum price for off-street parking; if on-street parking is free or inexpensive, motorists will cruise around looking for an available space rather than paying for off-street parking, resulting in parking and traffic congestion, and inefficient utilization of off-street facilities.” (Litman, 2011: 4).

Pengenaan *pricing* melalui pengenaan tarif parkir yang lebih mahal dapat digunakan sebagai alat untuk membatasi lalu lintas kendaraan pribadi. Dengan memberikan biaya tambahan kepada pengguna kendaraan pribadi, diharapkan masyarakat akan mengurangi perjalanan menuju pusat kota dengan kendaraan pribadi dan beralih dengan menggunakan angkutan umum. Suatu kota harus meminimalkan jumlah ruang publik yang disediakan untuk parkir. Sedapat mungkin, pengemudi kendaraan harus membayar langsung untuk penggunaan ruang parkir dengan tarif yang ditetapkan untuk menciptakan ruang parkir yang paling nyaman untuk penggunaan jangka pendek dan memberikan pemasukan bagi program transportasi (Litman, 2002 dalam Adisasmita, 2011: 182).

Salah satu strategi *pricing* untuk parkir *on street* adalah dengan *progressive pricing*.” (San Francisco County Transportation Authority, 2009: 32). Semakin lama kendaraan parkir di suatu tempat, semakin mahal/tinggi pengguna jasa dikenakan tarif.

“Progressive pricing can be implemented in conjunction with relaxed time limits. By charging a higher hourly meter rate for each additional hour, short-term parking is encouraged and turnover increases, while providing flexibility and convenience to users.” (San Francisco County Transportation Authority, 2009: 31).

Pada hakikatnya, parkir *on street* harus dibatasi karena keberadaannya sudah mengurangi kapasitas jalan. Oleh karena itu, penetapan tarif parkir *on street* perlu diatur sedemikian rupa yaitu dengan tarif progresif. Hal ini bertujuan agar

tarif parkir *on street* dapat berfungsi sebagai alat untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi sehingga mampu mendukung kelancaran sistem transportasi.

Sebagai salah satu bentuk layanan perkotaan, penyediaan parkir sangat bergantung pada dana yang telah dialokasikan. Setiap jenis layanan perkotaan memiliki alokasi yang berbeda-beda, untuk membiayai penyediaan prasarana dan layanan tersebut, ada sumber dana tersendiri. Sumber dana tersebut meliputi penyaluran dana dari pusat daerah termasuk hibah untuk belanja pembangunan dan rutin dan pendapatan pusat yang diserahkan seluruhnya atau sebagian kepada Pemerintah Daerah; pendapatan asli daerah termasuk pajak dan retribusi daerah; dan pinjaman Pemerintah Daerah (Hoff dan Steinberg, 1993: 82-83).

Dalam menggali dan mengembangkan berbagai potensi kawasan perkotaan sebagai sumber penerimaan daerah, peranan Pemerintah Daerah menjadi sangat penting. Peran Pemerintah Daerah dalam hal ini Pemerintah Kota sangat menentukan keberhasilan pelaksanaan tugas pemerintah, pembangunan dan layanan masyarakat di daerah. Pemerintah Kota diharapkan dapat menggali potensi yang dimilikinya untuk meningkatkan pendapatannya. Dengan begitu, daerah (kota) memiliki kemandirian dalam membiayai belanja pemerintahan dan kegiatan pembangunan tanpa tergantung pada pusat (Chalid, 2005: 6). Salah satu upaya yang ditempuh oleh pemerintah daerah adalah memaksimalkan pendapatan yang berasal dari retribusi daerah.

Retribusi didefinisikan sebagai pembayaran wajib dari penduduk kepada negara karena adanya jasa tertentu yang diberikan negara bagi penduduknya secara perorangan (Tunggal, 1995: 16). Menurut Kaho (1991: 151) pengertian retribusi secara umum adalah pembayaran kepada negara yang dilakukan oleh mereka yang menggunakan jasa negara atau merupakan iuran kepada pemerintah yang dapat dipaksakan dan jasa balik secara langsung dapat ditunjuk. Retribusi pada umumnya terkait dengan adanya prestasi kembali yang didapat secara langsung. Pendapat lainnya mengenai retribusi datang dari Fisher yang menyatakan sebagai berikut:

“User charges is prices charged by governments for specific services or privilege and used to pay for all of part the cost of providing those services, which one function is to make consumers face the true costs of consumption decisions, and creating an incentive for efficient choice” (Fisher, 1996: 174).

Menurut Fisher, retribusi merupakan biaya yang langsung dilimpahkan kepada konsumen yang menggunakan fasilitas atau mengkonsumsi barang dan jasa serta menggunakan layanan yang disediakan pemerintah. Selain itu, senada dengan Fisher, Davey (1988: 132) memberikan pendapat mengenai retribusi, yakni pembayaran langsung oleh mereka yang menikmati layanan yang disediakan pemerintah dan dimaksudkan untuk menutup seluruh atau sebagian dari biaya layanannya.

Berdasarkan pengertian retribusi di atas, dapat diketahui pemungutan retribusi berbeda dengan pemungutan pajak karena di dalam kebijakan pemungutan retribusi pihak yang diwajibkan membayar adalah pengguna layanan yang diberikan atau disediakan oleh pemerintah. Sifat pungutan tersebut dikaitkan dengan pemberian layanan tertentu yang diberikan pemerintah (pusat/daerah) sebagai imbalan langsung kepada masyarakat yang bersangkutan (Barata dan Trihartanto, 2004: 52). Adapun objek retribusi adalah berbagai jenis jasa tertentu yang disediakan oleh pemerintah daerah. Tidak semua yang diberikan oleh pemerintah daerah dapat dipungut retribusinya, tetapi hanya jenis-jenis jasa tertentu yang menurut pertimbangan sosial ekonomi layak dijadikan sebagai objek retribusi. Jasa tertentu tersebut dikelompokkan ke dalam tiga golongan, yaitu jasa umum, jasa usaha, dan perizinan tertentu (Yani, 2008: 64). Retribusi parkir *on street* termasuk ke dalam jenis retribusi jasa umum (Darise, 2009: 50). Menurut (Adisasmita, 2011: 113) retribusi harus dikelola dengan sistem administrasi yang baik dan teratur. Untuk itu, diperlukan tenaga-tenaga yang terampil dan jujur.

Parkir *on street* merupakan salah satu sumber pendapatan asli daerah (PAD) melalui pemungutan retribusinya sehingga pengelolaannya menjadi penting untuk ditingkatkan. Selain penetapan tarif progresif dan kejelasan mekanisme pemungutan retribusi, hal yang juga perlu dilihat dalam mekanisme tarif adalah pendapatan retribusi tersebut (*parking revenue*). Pengelolaan pendapatan parkir harus jelas dan *accountable*.

“Price-based management requires clear and accountable policies regarding the use of on-street parking revenues.” (San Francisco County Transportation Authority, 2009: 33).

Untuk menjamin agar pengelolaan pendapatan dapat dilaksanakan dengan baik dan benar, maka diperlukan penetapan secara jelas tujuan dan sasaran yang ingin dicapai.

2.2.1.1.2 Pengaturan (*Regulatory Measures*)

Hukum diartikan sebagai kumpulan peraturan atau kaedah yang mempunyai isi bersifat umum dan normatif, umum karena berlaku bagi setiap orang dan normatif karena menentukan apa yang seyogyanya dilakukan, apa yang tidak boleh dilakukan atau harus dilakukan serta menentukan bagaimana caranya melaksanakan kepatuhan pada kaedah-kaedah (Mertokusumo, 2003: 41). Peraturan adalah sesuatu yang disepakati dan mengikat sekelompok orang atau lembaga dalam rangka mencapai suatu tujuan dalam hidup bersama. Pengaturan mengenai perpajakan diciptakan dalam rangka mengatur pelaksanaan layanan perpajakan. Menurut Kodransky dan Hermann (2011: 16-17) mekanisme pengaturan dalam pengelolaan parkir dapat dilihat dari:

- **Pengaturan Lokasi Parkir (*Regulating the Location of Parking*)**

Peraturan mengenai lokasi parkir sangat dibutuhkan karena peraturan tersebut yang akan mengatur bagaimana penetapan lokasi parkir sehingga bisa mendukung sistem transportasi. Lokasi menggambarkan posisi pada suatu ruang (Tarigan, 2008: 77). Tidak diragukan lagi bahwa parkir di jalan sangat mengganggu kelancaran lalu lintas, namun parkir kendaraan adalah akhir dari satu proses perjalanan sehingga parkir tidak dapat dihindarkan (Adisasmita, 2011: 175). Menurut Dine (2010), pengaturan parkir biasanya sulit dimengerti atau menimbulkan kebingungan. Untuk itu, kejelasan pengaturan parkir menjadi hal yang sangat penting untuk diperhatikan.

“Parking regulation is often difficult to understand or confusing which leads to poor public perceptions of parking. It is important to regulate parking in a way that is simple and legible and therefore contributes to user convenience.” (Dine, 2010: 5)

Terkait dengan pengaturan lokasi parkir, di setiap negara terdapat otoritas baik Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah yang akan merumuskan dan melaksanakan berbagai keputusan yang akan mengikat seluruh penduduk yang berada di dalam wilayahnya. Keputusan-keputusan tersebut antara lain berbentuk

undang-undang dan berbagai peraturan lainnya. Dalam hal ini pemerintah bertindak atas nama negara dan menyelenggarakan kekuasaan negara (Budiarjo, 2008: 53-54). Menurut Budiarjo (2008: 295-296) pemerintah yang berwenang membuat peraturan perundangan adalah badan eksekutif dan legislatif. Kekuasaan badan eksekutif meliputi beberapa bidang, diantaranya adalah administratif (kekuasaan untuk melaksanakan undang-undang dan peraturan perundangan lainnya serta menyelenggarakan administrasi negara) dan legislatif (membuat rancangan undang-undang dan membimbingnya dalam badan perwakilan rakyat sampai menjadi undang-undang). Di tingkat daerah, Pemda memiliki kewenangan untuk membuat Perda karena esensi dari otonomi daerah adalah kewenangan mengatur yang dimiliki oleh pemerintahan daerah. Daerah otonom dicirikan oleh adanya DPRD yang mempunyai kewenangan untuk membuat Perda (Prasojo dkk, 2006: 24-25).

Berdasarkan tata letaknya, jenis lokasi parkir dibedakan atas parkir di badan jalan (*on street parking*) dan parkir di luar badan jalan (*off street parking*). (Adisasmita, 2011: 174). Tempat parkir di badan jalan (*on street parking*) adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan sedangkan tempat parkir di luar badan jalan (*off street parking*) merupakan fasilitas parkir kendaraan di luar tepi jalan umum yang dibuat khusus atau penunjang kegiatan yang dapat berupa tempat parkir atau gedung parkir. Perparkiran yang ideal adalah berparkir di luar jalan berupa fasilitas pelataran (taman) parkir atau bangunan (gedung) parkir (Adisasmita, 2011: 175).

Parkir di badan jalan (*on street*) hanya dapat disediakan dimana jalan memiliki ruang yang cukup, tidak menghalangi arus lalu lintas, tidak menyerobot jalur pejalan kaki, diatur dan dikenakan tarif untuk memberikan prioritas bagi pemakai (Istianto, 2011: 151). Parkir di badan jalan berarti mengurangi kapasitas jalan yang bersangkutan. Oleh karena itu, kejelasan pengaturan lokasi parkir menjadi penting diperhatikan supaya dapat mendukung keberlangsungan sistem transportasi (Kodransky dan Hermann, 2011: 70).

- **Pembatasan Penyediaan Parkir (*Parking Supply Caps*)**

Pada umumnya, konsep penyediaan parkir terbagi dua yaitu pola penyediaan parkir minimum dan pola penyediaan parkir maksimum. Penerapan

batasan parkir minimum bertujuan untuk menjamin tersedianya area yang cukup memadai untuk parkir dan optimalisasi lokasi parkir itu sendiri. Sementara batasan parkir maksimum merupakan pembatasan jumlah satuan ruang parkir maksimum yang disediakan sesuai dengan peruntukan bangunan. Tujuan penerapan parkir maksimum adalah untuk membatasi pergerakan kendaraan pribadi mendapatkan ruang parkir dan mendorong penggunaan moda angkutan umum. Dengan pengelolaan yang baik, maka parkir dapat menjadi salah satu alat dalam membatasi penggunaan kendaraan pribadi. Pola penyediaan minimum harus bergeser menjadi pola penyediaan maksimum. Dengan sistem ini maka pengelola/penyelenggara parkir harus membatasi ruang parkir dengan menetapkan jumlah kebutuhan maksimum ruang parkir. Pada akhirnya, paradigma atau pola pemikiran dari masyarakat secara perlahan dirubah untuk mempertimbangkan urgensi dari pemakaian kendaraan pribadi. Meskipun demikian, penerapan pola pembatasan ini harus tetap bisa menjamin aksesibilitas dari masyarakat untuk mencapai lokasi tujuan, misalnya dengan menggunakan angkutan umum yang sudah dikembangkan dengan baik.

Litman (2011) mendefinisikan parkir maksimum merupakan batas teratas atau maksimal terhadap penyediaan perparkiran pada suatu tempat parkir/batasan parkir. Batasan maksimum ini berlaku tergantung pada standar dan perencanaan yang ditetapkan.

“Parking maximums means that an upper limit is placed on parking supply, either at individual sites or in an area. Area-wide limits are called parking caps. These can be in addition to or instead of minimum parking requirements. Excessive parking supply can also be discouraged by reducing public parking supplies, imposing a special parking tax, and by enforcing regulations that limit temporary parking facilities. Maximums often apply only to certain types of parking, such as long-term, single-use, free, or surface parking, depending on planning objectives” (Litman, 2011: 15).

Sementara itu Hamilton (2006) mengatakan bahwa penerapan strategi pembatasan ini pada pusat kota dapat mengurangi kelebihan penyediaan parkir, mendorong penggunaan alternatif moda transportasi, menciptakan pola pembangunan terpadu, dan membuat lalu lintas lebih teratur (Litman, 2011: 23). Pembatasan kegiatan parkir terhadap parkir *on street* terutama di jalan-jalan utama

dan pusat kota atau kegiatan bertujuan untuk melancarkan arus lalu lintas. Oleh karena itu, dalam pengelolaan parkir *on street* perlu adanya pengaturan mengenai pembatasan parkir seperti melalui pembatasan parkir pada lokasi dan waktu-waktu tertentu.

- **Penegakan Peraturan (*Parking Enforcement*)**

Menurut Kerley (2007), penegakan peraturan parkir secara efektif merupakan bagian penting dari kebijakan transportasi yang terintegrasi dan hal tersebut akan memberikan kontribusi pada pencapaian sejumlah sasaran dari kebijakan transportasi. *“Effective parking enforcement is an important part of an integrated transport policy and will contribute to the achievement of a number of transport objectives”* (Kerley, 2007: 519-530). Penegakan peraturan parkir secara efektif sangat penting untuk memastikan bahwa program pengelolaan parkir terselenggara dengan baik sesuai dengan peraturan yang berlaku. Penegakan tersebut juga berfungsi untuk mendukung keselamatan publik tertentu, transit, dan sasaran manajemen lalu lintas.

“The enforcement of parking regulations is typically accomplished by the issuance of parking citations/fines, as well as further measures such as towing and booting. Effective and sufficient enforcement is crucial to ensuring the efficacy of parking regulations and is a necessary component of any parking management program. Enforcement also serves to support certain public safety and transit and traffic management objectives.” (San Francisco County Transportation Authority, 2009: 29).

Sementara itu, Litman (2011: 38) mengatakan bahwa *parking enforcement* harus diprioritaskan pada daerah yang paling banyak terjadi pelanggaran peraturan parkir. Penegakan peraturan parkir biasanya dilakukan dengan pemberian denda serta tindakan-tindakan lainnya seperti penderekan. Selain itu, upaya penegakan peraturan tersebut juga dapat dilaksanakan oleh pegawai. Pegawai tersebut harus diberikan pelatihan yang memadai dan pedoman yang jelas mengenai cara menegakkan peraturan parkir, sebagaimana yang dikemukakan oleh Litman (2011) berikut:

“Parking enforcement officers must be given adequate training and clear guidelines concerning how to enforce parking rules. Parking passes sold or allocated to employees, officials or visitors should have clear

limitations regarding where, when and by whom they may be used. They should be audited regularly” (Litman, 2011: 38).

Dalam penegakan peraturan, penguatan fungsi pengawasan menjadi sangat penting. Pengawasan merupakan penerapan cara untuk menjamin bahwa rencana telah dilaksanakan sesuai dengan yang telah ditetapkan (Handoko, 1999: 25). Kontz dan O’Donnel dalam Admosudirjo (1973: 147) mengemukakan bahwa pengawasan meliputi aktivitas-aktivitas dan tindakan-tindakan untuk mengamankan rencana dan keputusan yang telah dibuat dan sedang dilaksanakan serta diselenggarakan.

Pengawasan adalah bagian yang tidak terpisahkan dari pengelolaan parkir. Pengawasan terhadap layanan parkir merupakan suatu keharusan, dan dilakukan dengan pengawasan oleh petugas parkir atau polisi lalu lintas. Patroli dilakukan secara berkala atas ruas jalan bebas parkir dan bebas terbatas. (Adisasmita, 2011: 175-176).

2.2.1.1.3 Desain Fisik Parkir (*Physical Design*)

Desain atau rancangan merupakan suatu proses perencanaan dalam pembuatan sebuah objek, sistem, komponen dan struktur. Perancangan pelataran parkir harus sedemikian rupa sehingga dapat digunakan secara optimum, nyaman, dan aman bagi keluar masuknya kendaraan (Susilo, 2011: 145). Kodransky dan Hermann (2011) menyebutkan bahwa dalam desain fisik parkir harus terdapat beberapa fasilitas pendukung yang memadai seperti *bollards*, *striped lines*, *street geometry*. Adanya papan tarif retribusi, papan himbauan, garis marka parkir, rambu parkir, karcis, sangat membantu untuk mendukung penyelenggaraan parkir.

Desain fasilitas parkir mengacu pada tata letak fisik. Peningkatan desain dan operasi yang lebih baik dapat meningkatkan kualitas layanan, memberi dukungan dalam manajemen parkir, dan membantu mengatasi berbagai masalah (Mukhija dan Shoup, 2006). Besarnya permintaan parkir pada suatu kawasan ruas jalan sangat dipengaruhi oleh pola tata guna lahan di kawasan yang bersangkutan, sehingga di dalam desain fisik parkir harus diikuti dengan pengaturan pola tata guna lahan yang disesuaikan dengan Rencana Detail Tata Ruang di setiap kota. Menurut Supriyatno (2009: 28) tata ruang didefinisikan sebagai suatu proses

kegiatan dalam rangka menata atau menyusun bentuk struktur dan pola pemanfaatan ruang secara efisien dan efektif.

Perencanaan kota mengacu pada pengertian perencanaan secara umum sebagai proses untuk menentukan tindakan masa depan yang tepat, melalui urutan pilihan, dengan memperhitungkan sumber daya yang tersedia (Pontoh dan Kustiwan, 2009: 7). Fasilitas/lokasi parkir harus dirancang terintegrasi dengan fasilitas keseluruhan serta rancangan dan gaya kota (Adisasmita, 2011: 188). Dine (2010) menyebutkan bahwa fasilitas parkir harus dirancang dengan memperhatikan prinsip-prinsip desain wilayah perkotaan, aksesibilitas, dan keamanan. *“Parking facilities should be designed so as to support, urban design principles, accessibility, security.”* (Dine, 2010: 4).

Lokasi parkir tergantung pada kepadatan dan distribusi penduduk, lokasi pusat kegiatan, fasilitas parkir yang sudah ada, harga dan tersedianya tanah, dan kemudahan jalan masuk ke lokasi parkir yang akan dibangun. Pertimbangan-pertimbangan ini menghindarkan pembangunan ruang parkir yang mubazir (Susilo, 2011:145). Ruang merupakan landasan dari lokasi (Tarigan, 2008: 77). Tanpa ruang, maka tidak ada lokasi. Ruang adalah wadah yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lain hidup, melakukan kegiatan, dan memelihara kelangsungan hidupnya (Hasni, 2008: 380). Dengan demikian, rancangan fisik parkir harus sesuai dengan perencanaan ruang kota.

Pembangunan fasilitas parkir harus mudah dijangkau oleh pengguna jasa. Lokasi tempat parkir dengan tempat yang dituju harus berada dalam jarak yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki, karena kebutuhan tempat parkir adalah fungsi dari kegiatan (Adisasmita, 2011: 173). Lokasi parkir yang mudah dijangkau dan terletak pada pusat komersial suatu kawasan perkotaan berkaitan dengan kemudahan akses yang diperoleh pengguna. Akses merupakan kemampuan untuk memperoleh keuntungan dari berbagai hal dan memperluas definisi klasik ini sebagai hak untuk memperoleh keuntungan dari berbagai hal (Ribot dan Peluso, 2003: 153). Dengan demikian, akses merupakan semua cara yang mungkin dilakukan oleh seseorang untuk memperoleh keuntungan dari

berbagai hal. Pengguna layanan parkir seharusnya dapat mengakses layanan parkir dengan mudah dan cepat sehingga akan lebih menghemat waktu.

Selain itu, fasilitas parkir harus dirancang supaya aman. Supaya penggunaan lokasi parkir menjadi efisien, tidak macet, dan tidak terjadi kecelakaan, maka diperlukan pengaturan mengenai spesifikasi elemen desain, luas parkir, lebar yang cukup, dan lampu penerangan yang memadai di waktu malam (Susilo, 2011: 141). Dengan begitu, fasilitas parkir harus dirancang supaya aman. Keamanan ini dapat didukung dengan adanya kegiatan patroli oleh pihak yang berwenang (Mukhija dan Shoup, 2006). Para petugas parkir dan aparat yang berwenang lainnya harus mampu menyediakan keamanan dan perlindungan kepada pengguna jasa parkir maupun masyarakat secara umum untuk mengurangi tindak kekerasan dan kejahatan seperti premanisme dan pencurian. Salah satu cara menyediakan layanan parkir yang aman adalah dengan adanya jaminan asuransi.

2.2.1.1.4 Kualitas Layanan Kontrak (*Quality of Service Contracting*)

Tampubolon (2004: 82) mengatakan bahwa kualitas atau mutu adalah kemampuan suatu produk baik itu barang maupun jasa/layanan untuk memenuhi keinginan pelanggannya sehingga setiap barang atau jasa selalu diacu untuk memenuhi mutu yang diminta pelanggan melalui pasar. Sementara itu, Goetsch dan Davis (dalam Tjipto, 1996: 51) mengemukakan bahwa kualitas merupakan suatu kondisi dinamis yang berhubungan dengan produk, jasa, manusia, proses dan lingkungan yang memenuhi atau melebihi harapan. Berdasarkan berbagai pendapat tersebut dapat disimpulkan bahwa kualitas pada dasarnya terkait dengan pelayanan yang terbaik untuk memenuhi keinginan pelanggan/masyarakat.

Layanan (*service*) pada dasarnya merupakan kegiatan atau manfaat yang ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain dan pada dasarnya tidak berwujud (*intangible*) serta tidak menghasilkan kepemilikan sesuatu (Kotler dalam Tjipto, 1996: 6). Terdapat dua pihak yang terlibat dalam suatu layanan, yaitu pelayan dan pelanggan. Dalam hal ini pelayan adalah pihak yang menyediakan layanan bagi kebutuhan pelanggan. Pada organisasi publik pengertian pelanggan masih jarang digunakan sebagai istilah pengganti masyarakat dalam hubungannya dengan pelayanan. Pelayanan publik dapat dikerjasamakan dengan pihak swasta

sepanjang mampu memberikan kepuasan maksimal kepada masyarakat (Adisasmita, 2011: 146).

Untuk mengatasi ketidakmampuan Pemerintah Kota dalam memproduksi dan memprovisi pelayanan publik, berbagai kerja sama dengan pihak swasta dan masyarakat menjadi alternatif terbaik, salah satunya dapat dilakukan dengan kontrak (Nurmandi, 2006: 336). Kontrak adalah suatu bentuk kesepakatan yang melibatkan dua pihak berdasarkan hukum dan kepatutan yang berlaku. Dengan demikian, kualitas layanan kontrak merupakan salah satu strategi utama dalam pengelolaan parkir melalui kesepakatan kerja sama antara Pemerintah Kota dengan pihak swasta terutama dalam hal penggunaan teknologi untuk mendukung kualitas layanan perparkiran.

Penerapan teknologi baru merupakan suatu hal yang tidak dapat dihindari dalam mempercepat pemberian pelayanan (Nurmandi, 2006: 258). Kodransky dan Hermann (2011: 6-7) menyebutkan bahwa pengelolaan parkir perlu melibatkan pihak ketiga dalam penyelenggaraan teknologi untuk meningkatkan kualitas layanan kontrak tersebut. Pihak swasta dapat lebih memenuhi persyaratan kontrak atas layanan parkir yang ditawarkan. Adanya kerja sama dalam pengelolaan parkir dapat meningkatkan efisiensi pengelolaan parkir dan meningkatkan *cost recovery* dari retribusi parkir dan denda (Kodransky dan Hermann, 2011: 74).

“Technological advancements in the last decade have allowed cities to meet parking-related goals more effectively. Private companies can better fulfill contract terms for services offered to cities.” (Kodransky dan Hermann, 2011: 20).

Penggunaan teknologi dalam manajemen parkir dapat membantu terwujudnya tujuan dan sasaran pengelolaan parkir di suatu kota. Teknologi baru harus dipakai untuk meningkatkan layanan bagi pemakai dan kontrol pemasukan (Adisasmita, 2011: 188). Teknologi yang digunakan dapat mempengaruhi aktivitas kerja dan tuntutan teknis pekerjaan (Robbins, 1994: 428). Teknologi informasi tersebut dapat mempercepat proses administrasi yang dilakukan secara rutin, meningkatkan efisiensi dalam penyediaan layanan melalui komputerisasi, dan menciptakan tantangan bagi manjer umum (Schedler dan Schmidt dalam Greve, 2008: 59). Hal yang sama juga terjadi dalam pengelolaan parkir.

Penggunaan teknologi canggih dalam parkir dapat digunakan dalam sistem pembayaran, pemberian informasi yang akurat yang bermanfaat bagi pengguna jasa parkir (*San Francisco County Transportation Authority, 2009: 30*).

Berbagai pendapat mengenai manfaat teknologi tersebut sejalan dengan yang dikemukakan oleh Kodransky dan Hermann (2011: 20) bahwa penggunaan teknologi tersebut berkaitan dengan kejelasan mekanisme pemantauan dalam sistem pembayaran sehingga diharapkan dapat menunjang pendapatan parkir dan meningkatkan kualitas layanan kepada pengguna. Untuk itu, penggunaan teknologi dalam pengelolaan parkir diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam meningkatkan kualitas layanan perparkiran.

Dalam pengoperasian teknologi tersebut, tentunya tidak terlepas dari kemampuan sumber daya manusia (SDM) yang ada. Kemampuan merupakan kapasitas seorang individu untuk melakukan beragam tugas dalam suatu pekerjaan (Robbins dan Judge, 2008: 57). Sumber daya manusia yang handal sangat diperlukan dalam upaya pengembangan dan peningkatan layanan parkir. Sumber daya manusia (SDM) merupakan *resources* yang paling strategis yang terdapat dalam organisasi (Siagian, 1998: 153). Suatu organisasi harus memiliki sumber daya manusia yang handal agar mampu mencapai tujuan organisasi dengan efisien dan efektif, termasuk dalam penggunaan teknologi untuk meningkatkan kualitas parkir.

2.3 Operasionalisasi Konsep

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan teori Kodransky dan Hermann mengenai *parking management* atau pengelolaan parkir. Dalam konsep yang dikemukakan tersebut, terdapat empat strategi yang digunakan untuk menggambarkan pengelolaan parkir, yaitu mekanisme tarif, pengaturan, desain fisik parkir, dan kualitas layanan kontrak. Peneliti menggunakan keempat strategi tersebut sebagai dimensi dalam operasionalisasi konsep. Berdasarkan dimensi-dimensi tersebut, peneliti akan menggambarkan pengelolaan parkir *on street* yang dilakukan oleh Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta di Melawai, Jakarta Selatan.

Tabel 2.2 Operasionalisasi Konsep

Konsep	Variabel	Dimensi	Indikator
Pengelolaan	Pengelolaan Parkir <i>On Street</i>	<i>Pricing Mechanism</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Penetapan tarif parkir progresif - Kejelasan pemungutan retribusi - Pencapaian pendapatan retribusi parkir
		<i>Regulatory Measures</i>	<p style="text-align: center;">Pengaturan Lokasi Parkir</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kesesuaian produk hukum di tingkat pusat dengan daerah mengenai lokasi parkir - Kejelasan pengaturan lokasi parkir resmi
			<p style="text-align: center;">Pembatasan Penyediaan Parkir</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adanya pengaturan pembatasan parkir <i>on street</i> - Kejelasan pengaturan pembatasan parkir <i>on street</i>
			<p style="text-align: center;">Penegakan Peraturan</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adanya prosedur hukum yang jelas - Adanya upaya penegakan peraturan - Adanya pemberian sanksi terhadap pelanggaran - Adanya pengawasan terhadap operasional parkir
		<i>Physical Design</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Kesesuaian desain parkir dengan <i>urban design</i> - Adanya fasilitas pendukung yang memadai
<i>Quality of Service Contracting</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Penggunaan teknologi untuk meningkatkan kualitas layanan - Kemampuan SDM dalam mengoperasikan teknologi 		

Sumber: telah diolah kembali, 2012

BAB 3

METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan salah satu komponen penting dalam penelitian karena akan berpengaruh terhadap hasil penelitian. Perumusan metode penelitian yang tepat harus dilakukan agar memperoleh gambaran penelitian yang objektif sehingga dapat menjelaskan dan menjawab permasalahan penelitian yang telah ditetapkan sebelumnya. Pada bagian ini, ada beberapa hal yang akan diuraikan, yaitu pendekatan penelitian, jenis penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, narasumber/informan, proses penelitian, penentuan lokasi penelitian, dan keterbatasan penelitian.

3.1 Pendekatan Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan positivis. Hal ini didasarkan atas pemahaman peneliti mengenai pendekatan positivis sebagaimana yang disebutkan oleh Neuman sebagai berikut:

“an organized method for combining deductive logic with precise empirical observations of individual behavior in order to discover and confirm a set of problematic causal laws that can be used to predict general patterns of human activity” (Neuman, 2006: 82).

Pendekatan positivis didefinisikan sebagai metode yang tersusun untuk mengkombinasikan logika deduktif dengan pengamatan empiris terhadap perilaku individual guna menemukan dan menegaskan sejumlah kemungkinan hukum sebab akibat yang dapat digunakan untuk menarik generalisasi dari aktivitas manusia. Peneliti mencoba untuk menemukan pemahaman atas realitas sosial dalam bentuk studi kasus yang akan dilakukan melalui pengkajian teori yang terkait. Pendekatan positivis digunakan untuk mencapai pemahaman yang mendalam dan komprehensif mengenai berbagai fakta sosial yang ada dengan menggunakan alur berpikir deduktif dengan menurunkan teori awal yang ada. Sejalan dengan hal tersebut pola yang umum adalah kerangka teoritis yang digunakan sedangkan pola yang khusus merupakan realitas yang ditemukan peneliti di lapangan (Creswell, 1994: 1-2). Selain itu, pendekatan ini juga bersifat

nomotetik dimana peneliti hanya mengangkat faktor-faktor krusial dan mengabaikan faktor-faktor lainnya dalam suatu penelitian. Dalam pendekatan positivis, teori yang digunakan peneliti akan diuji keberlakuannya. Peneliti menggunakan pola umum ke khusus dalam penelitian ini. Pola umum ini dapat dilihat dari teori awal yang digunakan peneliti yaitu tentang pengelolaan yang kemudian mengarah pada pola spesifik yaitu pengelolaan parkir. Selain itu, peneliti hanya melihat faktor-faktor yang krusial yang berkaitan dengan teori yang peneliti gunakan serta memahami lebih dalam lagi mengenai pengelolaan parkir *on street* oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta di Kawasan Melawai.

3.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian menurut Prasetyo dan Jannah (2005: 37) merupakan sebuah upaya untuk mengklasifikasikan penelitian yang sudah ada yang bertujuan untuk memudahkan peneliti. Jenis penelitian dapat dilihat berdasarkan tujuan penelitian, manfaat penelitian, dimensi waktu penelitian, dan teknik pengumpulan data. Penelitian yang berjudul “Pengelolaan Parkir *On Street* oleh Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta (Studi Kawasan Parkir *On Street* Melawai, Jakarta Selatan)” menggunakan jenis penelitian sebagai berikut:

3.2.1 Berdasarkan Tujuan Penelitian

Berdasarkan tujuannya, penelitian ini merupakan jenis penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif dilakukan untuk memberikan gambaran yang lebih detail mengenai suatu gejala atau fenomena (Prasetyo dan Jannah, 2005: 42). Menurut Mardalis (2007: 26) penelitian deskriptif bertujuan untuk memperoleh informasi-informasi mengenai keadaan saat ini, dan melihat kaitan antara variabel-variabel yang ada. Dengan demikian, penelitian ini bersifat deskriptif karena penelitian ini berusaha untuk menggambarkan bagaimana pengelolaan parkir *on street* oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta di Melawai, Jakarta Selatan.

3.2.2 Berdasarkan Manfaat Penelitian

Berdasarkan manfaat, penelitian ini dikategorikan penelitian murni. Menurut Nawawi (1985: 30) penelitian murni merupakan penelitian yang

bertujuan untuk memperluas dan memperdalam pengetahuan secara teoritis. Sementara itu, menurut Jannah dan Prasetyo (2005: 38-39) penelitian murni dilakukan dalam kerangka akademis dan ditujukan bagi pemenuhan keinginan atau kebutuhan peneliti di mana peneliti memiliki kebebasan untuk menentukan permasalahan yang akan diteliti. Penelitian ini termasuk dalam penelitian murni karena peneliti memiliki kebebasan untuk menentukan permasalahan yang akan diteliti serta hasil penelitian lebih difokuskan pada pemenuhan kebutuhan intelektual dan memperdalam pengetahuan mengenai pengelolaan parkir *on street* oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta khususnya di Melawai, Jakarta Selatan.

3.2.3 Berdasarkan Dimensi Waktu

Berdasarkan dimensi waktu, penelitian ini termasuk dalam penelitian *cross-sectional*. Penelitian *cross-sectional* adalah penelitian yang dilakukan dalam waktu yang tertentu dan tidak akan dilakukan penelitian lain di waktu yang berbeda untuk diperbandingkan (Prasetyo dan Jannah, 2005: 45). Oleh karena itu, penelitian ini dikategorikan penelitian *cross-sectional* karena penelitian hanya dilakukan pada satu waktu tertentu yakni pada saat mengumpulkan data di lapangan yang dimulai dari bulan Maret 2012 hingga Mei 2012 sedangkan pengumpulan data sekunder sudah dimulai sejak bulan Oktober 2011 hingga bulan Mei 2012 dan tidak melakukan perbandingan.

3.2.4 Berdasarkan Teknik Pengumpulan Data

Dalam melakukan pengumpulan data, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yaitu dengan studi kepustakaan (*library research*) dan studi lapangan (*field research*). Berikut merupakan penjelasan mengenai studi kepustakaan dan studi lapangan.

3.2.4.1 Studi Kepustakaan (*Library Research*)

Dalam penelitian ini, peneliti melakukan studi kepustakaan untuk memperoleh data sekunder. Data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan dengan mengumpulkan, membaca, serta menelaah berbagai literatur atau artikel terkait penelitian baik melalui media massa, buku, dan internet. Menelusuri

literatur yang ada serta menelaahnya secara tekun merupakan kerja kepustakaan yang sangat diperlukan dalam mengerjakan penelitian (Nazir, 1988: 111).

Studi kepustakaan merupakan hal yang sangat penting karena tidak ada suatu penelitian ilmiah yang tidak melibatkan kajian kepustakaan oleh penelitiannya. Hal ini dikarenakan sumber utama data adalah kepustakaan, maka kualitas penelitian kepustakaan ini juga sangat tergantung pada kualitas dokumen-dokumen yang dikaji. Semakin otentik dokumen semakin bagus data. Semakin *up to date*, semakin bagus hasil penelitian dan seterusnya (Irawan, 2000: 65). Hasil pengumpulan dan penelaahan dari studi kepustakaan dijadikan sebagai data sekunder dalam penelitian.

3.2.4.2 Studi Lapangan (*Field Research*)

Dalam studi lapangan, instrumen yang digunakan hanya berisi tentang pedoman wawancara. Pedoman wawancara ini dapat berkembang sesuai dengan kondisi yang ada di lapangan (Prasetyo dan Jannah, 2005: 49-50). Dalam penelitian ini, peneliti ingin mengetahui bagaimana proses manajemen yang dilakukan oleh pihak pengelola parkir sehingga peneliti menggunakan wawancara agar data yang diperoleh lebih detail dan mampu menjelaskan permasalahan yang diangkat peneliti.

a. Wawancara Mendalam

Wawancara adalah teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti untuk mendapatkan keterangan-keterangan lisan melalui bercakap-cakap dan berhadapan muka dengan orang yang dapat memberikan keterangan pada si peneliti (Mardalis, 2007: 64). Wawancara ini dapat dipakai untuk melengkapi data yang diperoleh melalui observasi. Definisi lain juga dikemukakan oleh Bungin (2008: 126) bahwa wawancara merupakan sebuah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dengan responden atau orang yang diwawancarai, dengan atau tanpa menggunakan pedoman wawancara. Teknik wawancara dalam metode kualitatif dibagi menjadi tiga kategori, yaitu wawancara dengan cara melakukan pembicaraan informal (*informal conversational interview*), wawancara umum

yang terarah (*general interview guide approach*), dan wawancara terbuka yang standar (*standardized open-ended interview*) (Patton dalam Sarwono, 2006: 224). Wawancara mendalam atau wawancara tidak terstruktur adalah wawancara yang bebas di mana peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang telah tersusun secara sistematis dengan lengkap untuk pengumpulan datanya. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan wawancara mendalam dengan berbagai pihak yang terlibat langsung maupun tidak langsung dalam pengelolaan parkir *on street* di Kawasan Melawai. Hasil dari wawancara mendalam ini akan digunakan sebagai data primer penelitian.

b. Observasi

Observasi merupakan suatu studi yang disengaja dan sistematis tentang keadaan atau fenomena sosial dan gejala-gejala psikis dengan jalan mengamati dan mencatat digunakan dalam rangka mengumpulkan data dalam suatu penelitian (Mardalis, 2007: 63). Selain itu, Bungin (2008: 133-134) mendefinisikan observasi sebagai kegiatan keseharian manusia dengan menggunakan panca indra mata sebagai alat bantu utamanya selain panca indra lainnya seperti telinga, penciuman, mulut, dan kulit. Berdasarkan berbagai definisi di atas, dapat dikatakan bahwa metode observasi adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menghimpun data penelitian, data-data penelitian tersebut dapat diamati oleh peneliti. Pada penelitian ini, peneliti mengamati berbagai hal yang berkaitan dengan indikator penelitian yang digunakan khususnya pada pengelolaan parkir *on street* oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta khususnya di Kawasan Melawai seperti pemungutan tarif, lokasi parkir, ketersediaan fasilitas pendukung.

3.3 Teknik Analisis Data

Analisis data menurut Paton yang dikutip oleh Moleong adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar. Paton membedakannya dengan penafsiran, yaitu memberikan arti yang signifikan terhadap hasil analisis, menjelaskan pola uraian, dan mencari hubungan diantara dimensi-dimensi uraian (Moleong, 2000: 280). Setelah seluruh

data terkumpul, selanjutnya peneliti melakukan analisis data. Analisis data adalah proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dan sederhana. Analisis data dilakukan untuk memahami apa yang terdapat dalam data itu, meringkasnya menjadi suatu rumusan yang kompak dan mudah dimengerti, serta menemukan suatu pola umum yang timbul dari data tersebut (Soehartono, 1995: 92). Analisis data dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung dan setelah selesai pengumpulan data. Peneliti kemudian analisis data yang telah terkumpul baik data primer maupun data sekunder.

Teknik analisis data yang digunakan oleh peneliti adalah teknik analisis data kualitatif. Menurut Miles dan Huberman, teknik analisis kualitatif menguraikan serta menginterpretasikan data yang diperoleh dari penelitian lapangan berupa hasil wawancara mendalam dan observasi (Sugiyono, 2007: 92-99). Analisis data kualitatif menurut Bogdan dan Biklen seperti yang dikutip oleh Irawan adalah proses mencari dan mengatur secara sistematis transkrip interview, catatan di lapangan, dan bahan-bahan lain yang didapatkan yang dikumpulkan untuk meningkatkan pemahaman terhadap suatu fenomena (Irawan, 2000: 100).

Ada tiga tahapan dalam proses analisis data kualitatif ini, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Pertama, reduksi data merupakan suatu bentuk analisis yang menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu, dan mengorganisasi data dengan cara demikian rupa sehingga dapat ditarik sebuah kesimpulan. Kedua, penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang tersusun, yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan. Penyajian data yang paling sering digunakan pada data kualitatif adalah bentuk teks naratif. Ketiga, penarikan simpulan merupakan sebagian dari suatu kegiatan konfigurasi yang utuh. Simpulan juga harus diversifikasi selama penelitian berlangsung. Artinya, makna-makna yang muncul dari data harus diuji kebenaran, kekokohan, dan kecocokannya.

Dalam penelitian ini proses analisis data dimulai dengan menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber. Proses tersebut dilanjutkan dengan reduksi data dengan cara merangkum data yang terkait dengan penelitian, sehingga data yang diperoleh dapat menjadi informasi yang berkualitas. Selanjutnya, peneliti melakukan interpretasi atas informasi yang telah dirangkum

tersebut. Hasil interpretasi disajikan dalam bentuk teks naratif. Pada akhirnya, peneliti akan menarik simpulan dan melakukan verifikasi atas simpulan tersebut.

3.4 Narasumber/Informan

Pemilihan narasumber dalam penelitian yang menggunakan metode penelitian kualitatif menjadi hal yang penting karena informasi yang akan digunakan dalam analisis data berasal dari narasumber. Data primer yang dikumpulkan oleh peneliti berasal dari wawancara mendalam yang dilakukan oleh peneliti dengan narasumber atau informan.

Dalam menentukan informan, peneliti menggunakan teknik *purposive sampling*. Informan dipilih berdasarkan keterlibatan dan pengetahuannya terkait dengan pengelolaan parkir *on street* di Melawai. Wawancara mendalam akan dilakukan kepada beberapa narasumber/informan yang dianggap potensial sebagai sumber informasi. Untuk memenuhi keterwakilan dan kelengkapan informasi, maka peneliti mengambil perwakilan dari masing-masing pihak yang terlibat. Dengan demikian, pihak-pihak yang menjadi narasumber atau informan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bapak Syaefudin Zuhri selaku Manajer Perencanaan UP.Perparkiran DKI Jakarta. Informasi yang dibutuhkan dari narasumber ini antara lain penetapan tarif parkir, mekanisme pemungutan, pencapaian pendapatan, pengaturan lokasi parkir, lokasi parkir resmi, pembatasan parkir, prosedur hukum, penegakan peraturan, kendala, penggunaan teknologi, koordinasi dengan instansi-instansi terkait, ketersediaan fasilitas pendukung.
2. Bapak Wesly D. Simamora selaku Manajer Operasional Wilayah Jakarta Selatan. Informasi yang dibutuhkan antara lain tarif parkir progresif, kejelasan mekanisme pemungutan, pencapaian pendapatan, pengaturan lokasi parkir, lokasi parkir resmi, pembatasan parkir *on street*, upaya penegakan peraturan, hambatan yang ditemukan dalam operasional pengelolaan parkir *on street*, upaya-upaya yang dilakukan, penggunaan teknologi informasi, kemampuan SDM.
3. Bapak Anti Dorman Rangkuti selaku Asisten Manajer Tepi Jalan Wilayah Jakarta Selatan. Informasi yang dibutuhkan antara lain, tarif parkir,

pemungutan, pendapatan parkir *on street*, pengaturan lokasi parkir, penegakan peraturan, parkir ilegal, desain disik, fasilitas pendukung, desain fisik, kerja sama, penggunaan teknologi informasi, kemampuan SDM.

4. Wiyoto, Dedi, dan Bambang selaku Juru Parkir. Informasi yang dibutuhkan meliputi kondisi fasilitas parkir dan kegiatan operasional parkir seperti pemungutan retribusi, pemberian karcis, penyetoran uang parkir, layanan yang diberikan.
5. Bapak Izzul Waro selaku Peneliti Institut Studi Transportasi. Informasi yang dibutuhkan mencakup masalah pengelolaan parkir *on street*, tarif parkir, upaya yang dapat dilakukan, penggunaan teknologi informasi, pembatasan parkir *on street*.
6. Bapak Azas Tigor Nainggolan selaku Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta. Informasi yang dibutuhkan mencakup masalah pengelolaan parkir *on street*, pemungutan retribusi, pendapatan retribusi parkir, kejelasan lokasi parkir resmi, penggunaan teknologi informasi, kemampuan SDM.
7. Andre, Hamdan, Dimas, Magdalena, dan Sigit selaku Pemakai Jasa Parkir. Informasi yang dibutuhkan dari narasumber ini terkait dengan kondisi parkir, retribusi parkir yang dibayar, penggunaan karcis, kemudahan akses, kenyamanan dan keamanan pengguna, dan ketersediaan fasilitas pendukung parkir *on street*.

3.5 Proses Penelitian

Proses penelitian menurut Neuman (2006: 9-10) terdiri dari tujuh tahapan yaitu *select topic* (menentukan topik), *focus question* (menentukan fokus permasalahan), *design study* (menentukan bagaimana penelitian dilakukan), *collect data* (mengumpulkan data di lapangan), *analyze data* (menganalisis data), *interpret data* (menginterpretasikan data), dan *inform others* (menuliskan ke dalam laporan). Proses penelitian yang dilakukan peneliti diawali dengan menentukan topik penelitian, yaitu pengelolaan parkir selanjutnya peneliti menentukan fokus permasalahan yang akan diteliti serta mencari teori yang relevan untuk penelitian. Dalam hal ini peneliti menetapkan fokus permasalahan

pada pengelolaan parkir *on street* secara kelembagaan oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta. Setelah itu, peneliti mencari kerangka teori yang berkaitan dengan konsep manajemen perkotaan dan pengelolaan parkir. Peneliti kemudian membuat rencana penelitian dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode kualitatif. Peneliti menyiapkan instrumen penelitian dengan menggunakan pedoman wawancara yang telah disesuaikan dengan operasionalisasi konsep. Selanjutnya, peneliti melakukan pengumpulan data pada UP.Perparkiran DKI Jakarta dan organisasi terkait lainnya melalui wawancara mendalam, observasi maupun mencari data-data sekunder sebagai data pendukung. Data yang telah terkumpul tersebut selanjutnya diperiksa keabsahannya yaitu dengan memadukan kesesuaian jawaban informan dengan objek kajian penelitian dan kemudian baru dianalisis oleh peneliti berdasarkan kerangka pemikiran atau teori-teori yang digunakan. Akhirnya, peneliti melakukan interpretasi data dan disajikan dalam bentuk teks naratif dan laporan tertulis.

3.6 Penentuan Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah Kelurahan Melawai, Jakarta Selatan. Lokasi ini dipilih dengan alasan bahwa Melawai merupakan satu-satunya tempat di Jakarta yang telah menerapkan sistem pengelolaan parkir terpadu. Selain itu, berdasarkan Peraturan Gubernur No. 64 Tahun 2011, dari seluruh lokasi yang diizinkan untuk parkir *on street* di Jakarta Selatan, sebagian besar lokasi tersebut berada di Kelurahan Melawai, yaitu parkir *on street* non lingkungan sebanyak 295 SRP dan parkir *on street* lingkungan sebanyak 273 SRP. Hal ini menunjukkan besarnya potensi parkir *on street* di Kawasan Melawai. Selanjutnya, pengelolaan parkir *on street* oleh UP.Perparkiran di Melawai tidak menunjukkan perkembangan yang signifikan karena terbukti masih maraknya parkir liar pada lokasi yang tidak diperbolehkan sehingga mengganggu ketertiban dan kelancaran arus lalu lintas. Berbagai alasan tersebut yang kemudian menjadi alasan peneliti dalam memilih Melawai sebagai lokasi penelitian.

3.7 Keterbatasan Penelitian

Dalam melakukan penelitian, peneliti menyadari benar adanya keterbatasan dalam penelitian ini. Adapun keterbatasan tersebut yaitu sebagai berikut:

- Peneliti tidak mendapatkan data realisasi pendapatan parkir *on street* non lingkungan di setiap ruas jalan di Melawai pada tahun 2012 maupun tahun-tahun sebelumnya. Hal ini dikarenakan UP.Perparkiran DKI Jakarta belum memiliki data yang jelas mengenai berapa pencapaian pendapatan retribusi di setiap ruas jalannya dari tahun ke tahun khusus untuk Melawai. Selain itu, ketidakterbukaan narasumber dalam memberikan data realisasi pendapatan juga menjadi salah satu kendala yang tidak dapat dihindari. Peneliti hanya berusaha menghitung berapa potensi pendapatan selama tahun 2012 ini berdasarkan target setoran yang ditetapkan.
- Keterbatasan peneliti lainnya yaitu berada pada keterbatasan waktu dan biaya. Padatnya aktivitas narasumber membuat peneliti sulit untuk menemukan jadwal yang sesuai untuk dimintai keterangan.
- Berbagai jawaban dari narasumber tidak sedikit yang bersifat normatif dan diplomatis dengan alasan untuk menjaga kerahasiaan instansi.
- Sulitnya birokrasi perizinan untuk mengadakan penelitian di Provinsi DKI Jakarta juga menjadi keterbatasan peneliti dalam melakukan penelitian. Panjangnya alur birokrasi dan lamanya waktu yang diperlukan untuk mendapatkan izin penelitian cukup menyita waktu peneliti.

BAB 4

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

Bab ini berisi tentang gambaran umum lokasi penelitian yang mendeskripsikan secara umum mengenai sejarah pengelolaan parkir *on street* di Provinsi DKI Jakarta, kondisi parkir *on street* di Melawai serta UP.Perparkiran sebagai organisasi yang mengelola parkir *on street*. Selain itu, akan dijelaskan Visi Misi UP.Perparkiran, tugas pokok dan fungsi serta struktur organisasi.

4.1 Sejarah Pengelolaan Perparkiran di DKI Jakarta

Pengelolaan perparkiran dari masa ke masa terus menjadi persoalan tersendiri bagi Kota Jakarta. Persoalan tersebut muncul karena adanya kesalahan tata kelola (Nainggolan dkk, 2008: 13). Berikut akan dijelaskan mengenai sejarah pengelolaan perparkiran di Jakarta.

- **Sebelum Tahun 1955**

Perparkiran di DKI Jakarta telah muncul sejak masa-masa awal kemerdekaan Indonesia. Setidaknya sejak tahun 1950-an, di Jakarta telah ada pihak-pihak yang mengelola parkir di jalan-jalan. Kegiatan parkir tumbuh secara alamiah pada masa itu dari penduduk setempat dan belum ada ketentuan perundangan yang mengatur pengelolaan perparkiran. Kegiatan parkir pada masa itu dikenal sebagai pekerjaan “Jaga Otto”. Pengelolaan parkir pada saat itu masih terbatas di beberapa pusat kegiatan kota, berdekatan dengan wilayah-wilayah tempat tinggal orang-orang Belanda dan China.

Individu yang memiliki kendaraan bermotor dan non motor di Jakarta masih sedikit dan terbatas hanya dari kalangan kedua suku bangsa tersebut. Tempat-tempat parkirnya pun pada masa itu masih terbatas berada di sekitar daerah yang sekarang dikenal dengan Pasar Baru, Jakarta Kota, Harmoni, Glodok, Thamrin dan Sudirman (Nainggolan dkk, 2008: 13). Daerah-daerah tersebut kala itu memang telah menjadi kawasan tempat tinggal, gedung-gedung perkantoran maupun bisnis yang merupakan peninggalan masa penjajahan Belanda. Gedung-gedung di sana beralih kepemilikan dan fungsinya menjadi ruang bisnis atau

perkantoran yang meramaikan Kota Jakarta di masa awal setelah kemerdekaan Indonesia. Sesuai dengan kondisinya, pada waktu itu jenis kendaraan yang diparkir adalah sepeda dan sedikit mobil. Pengelolaannya lebih banyak dilakukan secara “bebas” oleh individu maupun berbagai kelompok masyarakat. Pihak yang menguasai parkir adalah orang-orang yang disegani atau ditakuti di wilayah dimana lokasi parkir berada. Sebagai penguasa, semua penghasilan menjadi pendapatan milik pribadi karena memang belum ada badan atau institusi Pemerintah Daerah Jakarta yang bertanggung jawab.

- **Tahun 1955**

Pada tahun 1955, pengelolaan perparkiran dilakukan oleh Dinas Pekerjaan Umum (DPU). Dinas Pekerjaan Umum mengambil alih parkir dengan alasan besarnya pendapatan di sektor ini. Dalam perkembangannya, perparkiran di Jakarta bertambah ramai apalagi ketika Jakarta pertama kali ditunjuk sebagai tuan rumah pelaksanaan Asian Games pada tahun 1962. Kota Jakarta pada saat itu banyak melakukan pembangunan fisik untuk menyediakan sarana bagi para tamu yang akan mengikuti perhelatan olahraga tersebut.

Proyek persiapan Asian Games di Jakarta ini rupanya membuat banyak lokasi baru seperti munculnya wilayah bisnis dan pemukiman baru yang terus berkembang dan semakin ramai. Kondisi itu juga berpengaruh terhadap arus lalu lintas kota yang akhirnya berdampak pada penambahan lokasi-lokasi parkir. Pembangunan wilayah pemukiman baru juga dilakukan di daerah Kebayoran Baru dan sekitar Blok M, Jakarta Selatan. Lokasi parkir di sana dikuasai oleh kelompok masyarakat dari Surabaya di bawah pimpinan Sugiman. Begitu pula dengan daerah Pasar Baru. Lokasi parkir di sana dikuasai oleh kelompok masyarakat Betawi di bawah koordinasi Samid Kicau yang dijuluki sebagai *Raja Parkir*. Sementara itu, Glodok yang merupakan wilayah perdagangan dikuasai oleh kelompok Banten yang diketuai oleh seorang tokoh yang bernama Animuar. Selain Glodok, wilayah lainnya seperti Jakarta Kota juga dikelola oleh seorang jawara bernama Nurmansyah yang memiliki banyak anak buah sebagai pelaksana di lapangan. Penguasaan pengelolaan parkir secara swadaya oleh individu atau kelompok masyarakat Jakarta pada waktu itu dilatarbelakangi oleh kenyataan

penghasilan yang lumayan besar dari usaha perparkiran (Nainggolan dkk, 2008: 15).

- **Tahun 1968**

Pengelolaan parkir dilakukan oleh walikota masing-masing. Hal ini berdasarkan Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. Db/5/6/68. Pada saat itu masih banyak oknum/pribadi yang menguasai perparkiran (UP.Perparkiran, 2011). Pengelolaan secara individu tanpa harus menyetor harus berakhir pada tahun 1970. Para pejabat dan pegawai Pemerintah Daerah DKI Jakarta (terutama pegawai Pemda dari Dinas PU serta Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya) ketika itu mulai mengorganisir untuk kepentingan pribadi dengan meminta setoran hasil pengelolaan parkir pada pengelola swadaya di jalanan. Walaupun sudah ada penyetoran ke Pemda namun pengelolaannya belumlah diorganisir secara jelas dalam satu atap pelayanan daerah. Pada saat itu ternyata merupakan masa-masa peralihan dimana pengelolaan parkir baru mulai akan diambil alih oleh Pemda di bawah komando Gubernur Ali Sadikin. Masa peralihan tersebut berakhir pada tahun 1972 dengan pembentukan PT.Parkir Jaya oleh Pemda sebagai satu-satunya badan pengelola perparkiran Kota Jakarta (Nainggolan dkk, 2008: 15).

- **Tahun 1972**

Pengelolaan perparkiran dilakukan oleh PT.Parkir Jaya berdasarkan Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. Db/5/1/1972. Pendirian PT.Parkir Jaya bertujuan untuk menghimpun uang melalui pengelolaan parkir bagi pembangunan Jakarta. Untuk mengimplementasikannya, dimulailah pengelolaan awal di semua pelataran jalan (*on street*). Sebagai Direktur PT. Parkir Jaya yang pertama diangkatlah mantan Ajudan Presiden Soekarno yaitu Kolonel Bambang Wijarnako. Dalam pengelolaan parkir pada saat itu, orientasi lebih kepada Pendapatan Asli Daerah (PAD). Namun, target tidak pernah tercapai dan pelayanan terabaikan. Pada perjalanan berikutnya karena tidak mampu memenuhi target yang telah ditentukan, PT.Parkir Jaya dibubarkan.

- **Tahun 1977**

Sebagai pengganti PT.Parkir Jaya kemudian pada tanggal 5 Juni 1977 Pemerintah Daerah membentuk Badan Pengelola Otorita Pengelolaan Parkir (BPOPP). Badan tersebut diketuai oleh mantan Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (Dinas LLAJR), P. Harahap melalui Keputusan Gubernur No. 256 Tahun 1977 tertanggal 6 Mei 1977 dan Keputusan Gubernur No. 529 Tahun 1977 tertanggal 5 Juni 1977. Badan Pengelola Otorita Pengelolaan Parkir berakhir masa kerjanya dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Gubernur No. 531 Tahun 1979 tentang Penetapan Badan Pengelola Perparkiran Pemerintah DKI Jakarta serta Susunan dan Tatakerjanya. Badan tersebut dibubarkan dan digantikan dengan Badan Pengelola Perparkiran Provinsi DKI Jakarta (BP Perparkiran). Pembubaran dan penggantian badan tersebut terjadi karena belum tercapainya pendapatan Rp 20 juta tiap tahun seperti yang ditargetkan oleh Gubernur (Nainggolan dkk, 2008: 15-16).

- **Tahun 1979**

Berdasarkan Surat Keputusan (SK) Gubernur No. 531 Tahun 1979 tentang Penetapan Badan Pengelola Perparkiran Pemerintah DKI Jakarta serta Susunan dan Tatakerjanya maka dibentuklah BP.Perparkiran sebagai aparat pelaksana teknis Pemerintah Daerah (Pemda) yang memiliki tugas mengelola tempat parkir Pemda serta membina dan mengawasi perparkiran lainnya di wilayah DKI Jakarta. Dalam SK Gubernur tersebut secara khusus juga disebutkan bahwa dibentuknya BP.Perparkiran ini adalah bertujuan untuk menanggulangi kemacetan lalu lintas serta secara perlahan mengurangi parkir tepi jalan. Dalam pengelolaannya sebagai Badan Pengelola, BP.Perparkiran pun dijadikan sebuah instansi setingkat dengan Dinas di tubuh Pemda Jakarta dan berada di bawah koordinasi Sekretariat Daerah.

Melalui SK Gubernur No. 938 Tahun 1986 terbentuklah penyempurnaan organisasi dan tata kerja BP.Perparkiran. Berdasarkan SK Gubernur No. 938 Tahun 1986, BP.Perparkiran ditetapkan sebagai operator dan regulator sektor perparkiran. Perubahan mendasar lainnya yang diatur oleh SK Gubernur No. 938 Tahun 1986 adalah didesentralisasikannya tugas penyelenggaraan kegiatan

pengelolaan perparkiran dengan pembentukan satuan tugas perparkiran wilayah di setiap wilayah kota. Perparkiran wilayah ini bertugas menyelenggarakan serta mengendalikan pelayanan parkir kendaraan di tepi jalan, lingkungan/pelataran parkir dan gedung parkir. Penyempurnaan berikutnya terhadap organisasi dan tata kerja BP.Perparkiran diperbaiki kembali melalui SK Gubernur No. 523 Tahun 1987.

- **Tahun 2007 hingga 2012**

Pada tahun 2007, BP.Perparkiran diganti lagi menjadi Unit Pengelola Perparkiran sesuai dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 14 Tahun 2007 yang disempurnakan dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 128 Tahun 2007. Perpindahan UP.Perparkiran menjadi bagian dari Dinas Perhubungan ini sebenarnya menandakan Pemprov Jakarta ingin pengelolaan parkir tidak hanya melihat potensi pendapatan semata tetapi juga sebagai bagian dari sistem transportasi. Penyempurnaan terakhir ditetapkan melalui Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 110 Tahun 2010. Unit Pengelola Perparkiran menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah (PPK-BLUD) sesuai dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 180 Tahun 2008 (UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012).

4.2 Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan (*On Street*)

Parkir merupakan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan bermotor dalam jangka waktu tertentu di tempat parkir. Sebagai sub sistem dari sistem transportasi, parkir mempunyai peranan penting dalam mendukung terciptanya suatu sistem transportasi yang baik bagi masyarakat. Pembangunan yang dilakukan oleh Pemerintah Kota terutama di pusat kota menjadikan kebutuhan terhadap transportasi tersebut sebagai alat mobilisasi menjadi tinggi. Hal ini akan menimbulkan kebutuhan perjalanan yang tinggi. Tingginya kebutuhan perjalanan diperkotaan tentunya akan berdampak pada kebutuhan ruang parkir yang memadai baik dari segi kualitas maupun kuantitasnya. Karena kendaraan tidak selamanya bergerak, pada suatu saat akan berhenti, menjadikan parkir sebagai elemen penting dalam transportasi.

Kegiatan perparkiran tergolong ke dalam sistem lalu lintas. Keberadaan lokasi parkir khususnya parkir *on street* berada pada jaringan jalan atau badan ruang jalan. Kebijakan pengelolaan perparkiran harus berorientasi kepada perencanaan lalu lintas yang diterapkan. Salah satu produk hukum yang memuat mengenai kebijakan parkir yaitu Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, parkir *on street* hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu seperti di jalan kabupaten, jalan desa atau jalan kota yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan. Dengan demikian, fasilitas parkir *on street* hanya boleh dilakukan di jalan kabupaten/kota, dan jalan desa. Hal ini bertujuan agar parkir tidak menjadi penghambat di jalan nasional dan jalan provinsi yang didesain dengan *Level of Service (LoS)* yang tinggi. Oleh karena itu, penggunaan parkir *on street* harus dapat dikendalikan sedemikian rupa agar tidak dapat mendukung kelancaran sistem transportasi di jalan raya. Selama ini parkir hanya dijadikan sebagai alat untuk pemasukan bagi kas daerah namun ternyata juga dapat berfungsi sebagai pengendali penggunaan kendaraan pribadi sehingga tidak menimbulkan kemacetan serta kerugian bagi masyarakat.

Implementasi kebijakan parkir pada dasarnya dilakukan di tingkat daerah (Kabupaten/Kota). Oleh karena itu, hal-hal teknis yang mengatur mengenai penyelenggaraan parkir *on street* diatur oleh Peraturan Daerah. Salah satu bagian yang dapat diatur oleh Pemerintah Daerah yaitu penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas parkir untuk umum. Dalam menetapkan hal tersebut tentunya Pemerintah Daerah harus mempertimbangkan:

- a. Rencana Umum Tata Ruang;
- b. Analisis Dampak Lalu Lintas; dan
- c. Kemudahan Bagi Pengguna Jasa.

Sebagai Provinsi yang tidak mempunyai tingkat administrasi pemerintahan Kabupaten/Kota, kebijakan parkir di Jakarta diatur melalui Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta dan berbagai peraturan yang berada dibawahnya. Kebijakan perparkiran di Provinsi DKI Jakarta secara umum diatur dalam Peraturan Daerah

Khusus Ibukota Jakarta No. 5 Tahun 1999 tentang *Perparkiran*. Pada bagian ini akan dijelaskan mengenai parkir *on street* di Melawai. Berikut merupakan gambaran parkir *on street* di Melawai.

4.2.1 Parkir On Street di Melawai, Jakarta Selatan

Melawai adalah kelurahan yang terletak di Kecamatan Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, Provinsi DKI Jakarta. Pada awalnya, Kecamatan Kebayoran Baru dibagi berdasarkan blok mulai dari Blok A sampai Blok S sesuai dengan tipe peruntukan dan ukuran perumahan yang dibuat. Hingga saat ini, penyebutan dengan blok-blok tersebut lebih populer dari pada penyebutan nama kelurahannya, salah satunya seperti Blok M yang terletak di Kelurahan Melawai. Penyebutan Blok M sendiri lebih terkenal dibandingkan Kelurahan Melawai. Blok M merupakan sebuah kompleks pertokoan yang bersama-sama dengan kawasan perumahan menengah ke atas Blok N membentuk Kelurahan Melawai.

Kelurahan ini berbatasan dengan Kelurahan Selong di sebelah utara, Kelurahan Kramat Pela di sebelah barat, Kelurahan Petogogan di sebelah timur dan Kelurahan Pulo di sebelah selatan. Kelurahan Melawai mempunyai jumlah penduduk sebesar 3.918 jiwa dengan luas wilayah 1.253 km².

Parkir *on street* di Melawai terbagi atas parkir *on street* lingkungan dan parkir *on street* non lingkungan. Parkir *on street* lingkungan adalah parkir tepi jalan yang berada dalam suatu lingkungan parkir sehingga sering disebut sebagai lingkungan parkir/Kawasan Terpadu Blok M. Sementara itu, parkir *on street* non lingkungan merupakan parkir tepi jalan yang tidak berada di dalam lingkungan parkir, namun berada pada jalan-jalan tertentu yang telah ditetapkan sebagai lokasi parkir.

4.2.1.1 Parkir On Street Lingkungan

Parkir *on street* lingkungan di Melawai biasanya disebut lingkungan parkir Blok M. Lingkungan parkir Blok M telah ada sejak tahun 1977. Pengelolaan perparkiran terpadu di Blok M diperuntukan sebagai kawasan lingkungan parkir berbeda kondisinya dengan parkir *on street* non lingkungan. Lingkungan parkir tersebut merupakan perpaduan atau pertemuan dari jalan-jalan yang kemudian

dikasih pagar sehingga terbentuklah lokasi parkir di dalam sebuah lingkungan. Hal ini sebagaimana penuturan Bapak Wesly D. Simamora berikut:

“Jadi, kawasan ini sebenarnya, eee, jalan raya untuk umum ya. Jalan raya untuk umum, terus, jalan raya ini, perpaduan titiknya dipagarin. Nah, jadi pertemuan antara jalan-jalan ini dikasih pagar nih, di komplek, dikasih pagar. Pada saat ini dipagar, jadilah dia sebuah lingkungan. Ya, terus dia otomatis parkirnya di gardu pos, karena dia di dalam satu lingkungan yang terbagi atas jalan-jalan, Jl. Melawai I sampai Melawai IX. Jadi, eee, lingkungan ini awal mulanya itu, eee...adanya tahun 1977.” (Wawancara dengan Wesly D. Simamora, 19 April 2012).

Parkir *on street* lingkungan terdiri dari delapan ruas jalan, yaitu Jl. Melawai I s.d Jl. Melawai IX. Hal ini diatur sesuai dengan Peraturan Gubernur No. 64 Tahun 2011 tentang *Perubahan atas Peraturan Gubernur No. 111 Tahun 2010 tentang Tempat Parkir Umum di Lokasi Milik Pemerintah Daerah*. Parkir di kawasan tersebut merupakan arus tujuan bukan arus lintasan. Lokasi parkir *on street* lingkungan di Melawai dapat dilihat pada tabel 4.1 berikut:

Tabel 4.1 Klasifikasi Lokasi Parkir *On Street* Lingkungan di Melawai

No	Nama Jalan	Golongan	Klasifikasi Jalan
1	Jl. Melawai I	KPP	Lokal
2	Jl. Melawai III	KPP	Lokal
3	Jl. Melawai IV	KPP	Lokal
4	Jl. Melawai V	KPP	Lokal
5	Jl. Melawai VI	KPP	Lokal
6	Jl. Melawai VII	KPP	Lokal
7	Jl. Melawai VIII	KPP	Lokal
8	Jl. Melawai IX	KPP	Lokal

Sumber: UP. Perparkiran DKI Jakarta, telah diolah kembali, 2012

Lingkungan parkir Blok M terdiri dari delapan ruas jalan yang semuanya tergolong KPP. Artinya, semua ruas jalan yang berada di dalam lingkungan parkir Blok M memiliki intensitas kepadatan yang sangat tinggi.

Lingkungan parkir Blok M ini sekarang dikelola secara terpadu sehingga disebut juga sebagai Kawasan Terpadu Blok M. Pengelolaan parkir terpadu ini secara resmi dimulai pada tanggal 9 Maret 2011.

Penetapan Kawasan Terpadu Blok ini pada mulanya diwarnai oleh adanya konflik. Pada awalnya, parkir yang ada di lingkungan parkir Blok M berada di delapan ruas jalan (Jl. Melawai I s.d Jl. Melawai IX) dikelola oleh UP.Perparkiran. Pada awal tahun 2006 dilakukan pembangunan Blok M Square dimana gedung parkir Blok M Square terdapat di dalam kawasan lingkungan parkir Blok M. Pihak Blok M Square memiliki fasilitas parkir penunjang yang pengelolaan tersendiri pula. Selanjutnya pihak Blok M Square menginginkan akses masuk dari seluruh pintu (*gate*) parkir UP.Perparkiran. Jika hal tersebut terjadi maka seluruh *gate* yang ada harus dibongkar.

Kemudian pada Januari 2009, pihak Blok M Square mengajukan permohonan izin kepada UP.Perparkiran melalui operator PT.ISS Parking namun izin belum dapat diterbitkan. Selanjutnya, pada Juni 2009 dilakukan pemungutan jasa parkir oleh Blok M Square sehingga terjadi pemungutan ganda retribusi parkir dalam satu kawasan lingkungan parkir. Menanggapi kondisi itu, pada tanggal 7 Juli 2009 dikeluarkanlah Surat Sekda No. 602/-1.811.4 Tahun 2009 ke Direktur PD.Pasar Jaya. Surat tersebut berisi bahwa pemungutan retribusi parkir di Kawasan Blok M (diakui sebagai tempat parkir umum milik Pemda Provinsi DKI Jakarta sesuai Peraturan Gubernur No. 86 Tahun 2006) hanya dapat dilakukan satu kali dan pemungutan tersebut dilakukan oleh UP.Perparkiran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta.

Pada tanggal 26 Agustus 2009, terjadi pertikaian di lapangan sehingga diselenggarakan rapat di bagian asisten perekonomian. Dari hasil rapat tersebut tercipta kesepakatan mekanisme pemungutan retribusi parkir di lingkungan parkir Blok M. Hasil kesepakatan tersebut antara lain: Pemakai Jasa Parkir (PJP) mengambil struke pada gardu masuk milik UP.Perparkiran kemudian PJP yang masuk gedung parkir Blok M Square membayar jasa parkir pada gardu gedung tersebut (satu kali bayar tanpa progresif). Untuk keluar dari kawasan lingkungan parkir, PJP menunjukkan bukti pembayaran gedung parkir agar tidak dikenakan biaya retribusi parkir progresif.

Keputusan rapat tersebut berdampak pada penurunan *income* retribusi parkir pemungutan dan pengelolaan oleh UP.Perparkiran. Kemudian pada tanggal 30 Maret 2010, menanggapi surat Blok M Estate Management No.029/BM-Estate/XII/09 dan No.098/BMS-BM/II/10, tanggal 1 Februari 2010 perihal Pengelolaan Perparkiran di Kawasan Blok M, maka keluar Surat Walikota ke Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 285/-1.754.11. Permasalahan tersebut semakin meruncing karena adanya sorotan pers, LSM dan warga masyarakat. Selain itu, kurangnya koordinasi antara pihak UP.Perparkiran dengan pihak Blok M Estate Management menjadi salah satu penyebab terjadinya pertikaian tersebut. Akhirnya, masyarakat juga terkena imbasnya. Pemakai jasa parkir yang memarkirkan kendaraan di lingkungan parkir tersebut harus membayar parkir ganda. Oleh karena itu, disarankan penyelesaian masalah tersebut di tingkat Provinsi. Selanjutnya, pada tanggal 3 September, dibuatlah Nota Dinas oleh Kepala Biro Perekonomian kepada Asisten Perekonomian No.4116/-1.811.4. Isinya menyatakan bahwa telah dilakukan koordinasi antara berbagai pihak yaitu Dinas Perhubungan, Biro Prasarana, Biro Perekonomian, Biro Hukum, UP.Perparkiran, dan pihak Blok M Square pada tanggal 30 Juli 2010. Disamping itu, perlu adanya kesepakatan antara UP.Perparkiran dengan pihak Blok M Square. Adapun saran yang diberikan dalam nota dinas tersebut antara lain yaitu pungutan retribusi parkir dilakukan hanya 1 (satu) kali, parkir di Kawasan Blok M dilakukan oleh UP.Perparkiran, dan mengingat sarana pintu masuk disiapkan oleh UP.Perparkiran, maka pihak Blok M Square dikenakan biaya administrasi. Pada Oktober 2010, pihak Blok M Square mengajukan permohonan izin kepada UP.Perparkiran melalui operator PT. *Secure Parking*, namun izin tetap belum dapat diterbitkan.

Melihat keadaan yang tidak kunjung membaik, Gubernur Provinsi DKI Jakarta mengambil jalan tengah dengan meminta supaya pihak UP.Perparkiran dan Blok M Square melakukan rekonsiliasi, seperti penuturan Manajer Perencanaan UP.Perparkiran berikut:

“Akhirnya ribut, karena terjadi parkir ganda kan. Di kita dipungut, di dia juga dipungut. Masyarakat susah, kan gitu. Akhirnya Pak Gubernur minta supaya kita melakukan apa ya, rekonsiliasi lah ya. Akhirnya terciptalah suatu sistem yang namanya *clearing house*, yaitu sistem pengelolaan di dua tempat yang berbeda, tapi dia bisa

meng-*account*, menghitung di lingkungan parkir berapa, di gedung berapa dan dilaksanakan per Maret 2011.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Pada akhirnya terciptalah suatu sistem yang namanya *clearing house*, yaitu sistem pengelolaan di dua tempat yang berbeda namun sistem tersebut mampu menghitung pendapatan parkir di kedua tempat tersebut. Inilah yang dinamakan sistem pengelolaan parkir terpadu di Blok M yang diresmikan Maret 2011. Setelah setahun berjalan, penerapan sistem ini menampakkan hasil yang positif terutama dari sisi pendapatan.

4.2.1.2 Parkir *On Street* Non Lingkungan

Parkir *on street* non lingkungan di Melawai telah ada sejak tahun 1950-an. Pada awal 1950-an mulai dilakukan pembangunan Blok M sebagai pusat bisnis, hiburan, dan pertemuan banyak orang dipusat kota satelit Kebayoran Baru. Selain itu, pada 1955 juga dilakukan pembangunan wilayah pemukiman baru. Pembangunan tersebut dilakukan di daerah Kebayoran Baru dan sekitar Blok M, Jakarta Selatan. Maraknya pembangunan serta melihat strategisnya Kawasan Melawai ini, maka muncul berbagai lokasi parkir di kawasan tersebut. Pada masa itu, lokasi parkir di Melawai dikuasai oleh kelompok masyarakat dari Surabaya di bawah pimpinan Sugiman.

Parkir *on street* non lingkungan di Kawasan Melawai terdiri dari 13 (tiga belas) ruas jalan, yaitu Jl. Falatehan I, Jl. Melawai Raya, Jl. Panglima Polim hingga Jl. Sultan Hasanuddin, Jl. Melawai SMP 56, Jl. Panglima Polim II, Jl. Panglima Polim III, Jl. Panglima Polim IX, Jl. Sunan Ampel, Jl. Wijaya VI, Jl. Wijaya VII, Jl. Wijaya VIII, Jl. Wijaya IX. Penggolongan ruas jalan di Melawai yang ditetapkan sebagai lokasi parkir *on street* non lingkungan dapat dilihat pada tabel 4.2 berikut:

Tabel 4.2 Klasifikasi Lokasi Parkir *On Street* Non Lingkungan di Melawai

No	Nama Jalan	Golongan	Klasifikasi Jalan
1	Jl. Falatehan I	KPP	Lokal
2	Jl. Melawai Raya	KPP	Kabupaten
3	Jl. Panglima Polim	KPP	Provinsi
4	Jl. Sultan Hasanuddin	KPP	Lokal
5	Jl. Melawai SMP 56	Golongan A	Lokal
6	Jl. Panglima Polim II	Golongan A	Lokal
7	Jl. Panglima Polim III	Golongan A	Lokal
8	Jl. Panglima Polim IX	Golongan A	Lokal
9	Jl. Sunan Ampel	Golongan A	Lokal
10	Jl. Wijaya VI	Golongan A	Lokal
11	Jl. Wijaya VII	Golongan A	Lokal
12	Jl. Wijaya VIII	Golongan A	Lokal
13	Jl. Wijaya IX	Golongan A	Lokal

Sumber: UP. Perparkiran DKI Jakarta, telah diolah kembali, 2012

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa sebagian besar lokasi parkir *on street* non lingkungan di Kelurahan Melawai diklasifikasikan sebagai jalan lokal kecuali Jl. Melawai Raya dan Jl. Panglima Polim. Jalan Melawai Raya ditetapkan sebagai jalan kabupaten sedangkan Jl. Panglima Polim ditetapkan sebagai jalan provinsi. Dari 13 ruas jalan yang ditetapkan sebagai tempat parkir *on street* non lingkungan, empat ruas jalan termasuk golongan Kawasan Pengendalian Parkir (KPP) sedangkan sembilan ruas jalan lainnya tergolong ke dalam jalan Golongan A. Kawasan Pengendalian Parkir merupakan jalan dengan intensitas kepadatan yang sangat tinggi. Sementara itu, jalan yang termasuk ke dalam golongan A merupakan jalan yang memiliki intensitas yang rapat padat namun tidak sepadat KPP. Sebagai tambahan, ada satu lagi penggolongan jalan yang disebut jalan golongan B dimana jalan dengan kategori tersebut merupakan jalan dengan tingkat kepadatan yang rendah. Di Melawai tidak ada jalan yang ditetapkan sebagai jalan golongan B karena memang intensitas kepadatan lalu lintas di Melawai tergolong tinggi. Dengan demikian, jalan-jalan yang ditetapkan sebagai lokasi parkir *on street* non lingkungan di Melawai merupakan jalan-jalan yang memiliki intensitas kepadatan tinggi. Oleh karena itu, jelas sangat diperlukan

pengelolaan parkir yang tepat sebagai upaya menunjang kelancaran sistem transportasi di kawasan tersebut.

Dalam mengelola perparkiran terutama parkir *on street*, Gubernur sebagai Kepala Daerah Provinsi DKI Jakarta menunjuk suatu Badan untuk melaksanakan pengelolaan dan penyelenggaraan parkir *on street*. Saat ini badan tersebut berupa Badan Layanan Umum Daerah yaitu Unit Pengelola Perparkiran di bawah Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta.

4.3 Organisasi Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta

Unit Pengelola Perparkiran (UP.Perparkiran) merupakan Unit Pelaksana Teknis (UPT) Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan pengelolaan perparkiran. Unit Pengelola Perparkiran dipimpin oleh seorang Kepala Unit yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta.

4.3.1 Visi dan Misi UP.Perparkiran DKI Jakarta

Dalam mengemban tugas dan fungsi, UP.Perparkiran mempunyai visi, yaitu: “Mewujudkan pelayanan perparkiran yang tertib, aman, nyaman dan terkendali”. Guna mewujudkan visi tersebut, UP.Perparkiran melaksanakan misi sebagai berikut:

- membentuk Sumber Daya Manusia (SDM) perparkiran yang berkualitas dan profesional.
- membentuk sistem perparkiran untuk menunjang kelancaran lalu lintas dan mengoptimalkan fungsi jalan.
- meningkatkan efisiensi perparkiran dengan fasilitas pendukung.
- meningkatkan dan mengembangkan fungsi Satuan Ruang Parkir (SRP) tepi jalan sepanjang tidak mengganggu kelancaran lalu lintas.
- mengoptimalkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang bersumber dari retribusi parkir.

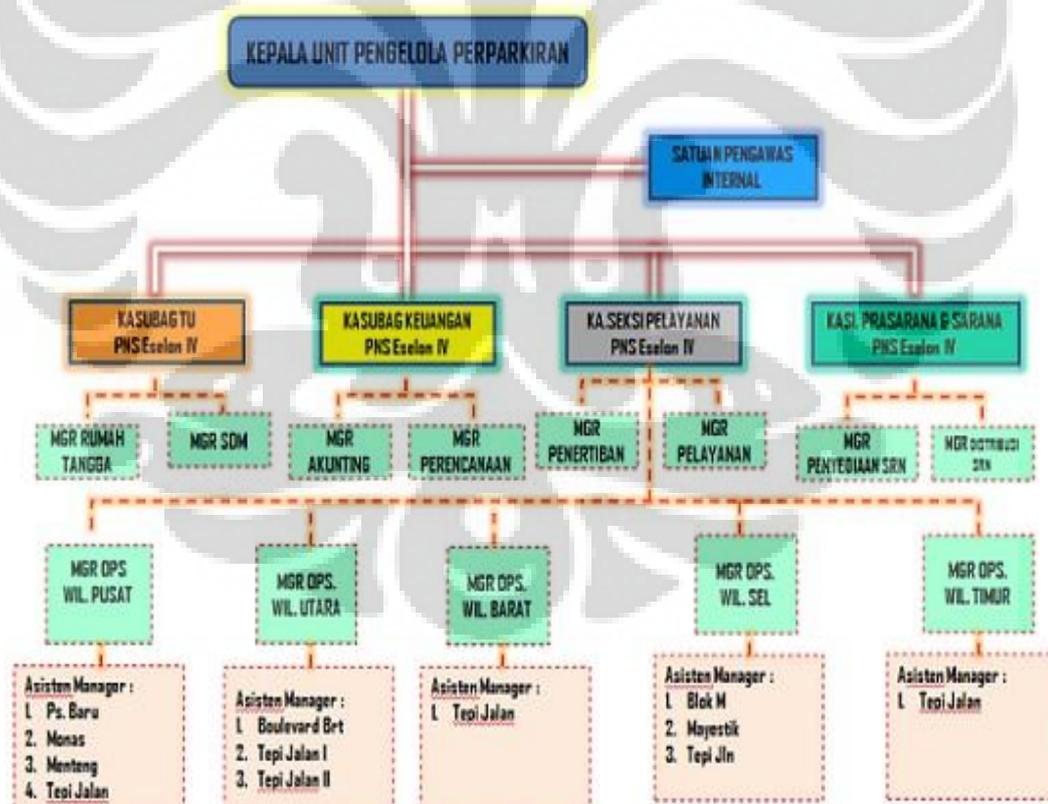
4.3.2 Tugas Pokok dan Fungsi

Tugas pokok dan fungsi UP.Perparkiran diatur berdasarkan Peraturan Gubernur No. 110 Tahun 2010 tentang *Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Perparkiran*. Unit Pengelola Perparkiran mempunyai tugas pokok melaksanakan pengelolaan perparkiran di Provinsi DKI Jakarta. Dalam melaksanakan tugas tersebut, UP.Perparkiran menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) dan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA) Unit Pengelola Perparkiran.
- pelaksanaan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA) Unit Pengelola Perparkiran.
- penyusunan rencana strategis Unit Pengelola Perparkiran.
- penyusunan standar dan prosedur pelayanan perparkiran.
- penyusunan rencana kebutuhan, penyediaan, pemeliharaan dan perawatan prasarana dan sarana perparkiran.
- pelayanan perizinan perparkiran.
- pelaksanaan perhitungan biaya jasa pelayanan perparkiran.
- penyelenggaraan pelayanan perparkiran di tempat parkir.
- pengaturan teknis kelancaran lalu lintas di tempat parkir.
- pemungutan, penyetoran, pelaporan dan pertanggungjawaban penerimaan retribusi parkir.
- pelaksanaan koordinasi pengawasan, pengendalian dan penertiban parkir.
- penjagaan ketertiban dan keamanan serta pemeliharaan kebersihan di tempat parkir.
- pelaksanaan monitoring, pengawasan lokasi dan pembinaan penyelenggaraan perparkiran di luar badan jalan.
- pelaksanaan penyediaan, pemeliharaan dan perawatan prasarana dan sarana parkir milik pemerintah daerah.
- pelaksanaan pengawasan dan pembinaan penyelenggaraan perparkiran pada badan jalan dan luar badan jalan.
- pelaksanaan kerja sama pengelolaan perparkiran dengan pihak ketiga/swasta.

- pelaksanaan kerja sama teknis pengelolaan perparkiran.
- pelaksanaan publikasi kegiatan.
- pengelolaan teknologi informasi Unit Pengelola Perparkiran.
- pelaksanaan kegiatan ketatausahaan.
- pelaksanaan pengelolaan kepegawaian, keuangan dan barang.
- penyiapan bahan laporan Dinas yang berkaitan dengan tugas dan fungsi Unit Pengelola Perparkiran.
- pelaporan dan mempertanggungjawabkan pelaksanaan tugas dan fungsi.

Untuk menyelenggarakan fungsi tersebut, dibentuklah susunan organisasi UP.Perparkiran. Susunan organisasi UP.Perparkiran terdiri dari Kepala Unit, Subbagian Tata Usaha, Subbagian Keuangan, Seksi Pelayanan, Seksi Prasarana dan Sarana, dan Satuan Pengawas Internal. Struktur organisasi UP.Perparkiran dapat dilihat pada gambar 4.1 berikut:



Gambar 4.1 Struktur Organisasi Unit Pengelola Perparkiran

Sumber: UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012

Peraturan Gubernur (Pergub) Provinsi DKI Jakarta Nomor 110 Tahun 2010 mengatur tentang pembentukan UP.Perparkiran Provinsi DKI Jakarta untuk mengelola dan mengendalikan kegiatan perparkiran. Dalam Perda ini dijabarkan juga tupoksi masing-masing bagian. Tupoksi tersebut akan berpengaruh terhadap penyusunan program kerja UP.Perparkiran.

Kepala UP.Perparkiran mempunyai tugas memimpin, mengkoordinasikan, melaporkan, dan mempertanggungjawabkan pelaksanaan tugas dan fungsi UP.Perparkiran. Sementara itu, subbagian tata usaha merupakan satuan kerja staf dalam pelaksanaan administrasi umum UP.Perparkiran yang dipimpin oleh seorang kepala subbagian yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada kepala UP.Perparkiran. Adapun tugas dari subbagian tata usaha diantaranya menyusun bahan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) dan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA) sesuai dengan lingkup tugasnya, melaksanakan kegiatan surat menyurat, kearsipan, administrasi kepegawaian, pemeliharaan dan perawatan fasilitas kerja, pengelolaan teknologi informasi, menjaga keamanan, ketertiban, keindahan, dan kebersihan kantor, menghimpun, menganalisis, mengajukan, menerima, menyimpan, dan mendistribusikan kebutuhan inventaris perlengkapan kantor, mengkoordinasikan penghapusan barang, penyusunan formula pemberian imbalan jasa kepada pegawai dan juru parkir, menyiapkan bahan laporan, serta melaporkan dan mempertanggungjawabkan pelaksanaan tugas subbagian tata usaha.

Selanjutnya adalah subbagian keuangan. Subbagian keuangan dipimpin oleh seorang kepala subbagian yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada kepala UP.Perparkiran. Subbagian keuangan adalah satuan kerja staf UP.Perparkiran yang bertugas dalam pelaksanaan pengelolaan keuangan dan perencanaan. Adapun tugas pokok Subbagian keuangan diantaranya adalah merencanakan dan melaksanakan kegiatan seperti menyusun bahan RKA dan DPA sesuai dengan lingkup tugasnya, melaksanakan DPA, mengkoordinasikan penyusunan RKA dan DPA serta rencana strategis, monitoring, pengendalian, dan evaluasi pelaksanaan DPA, menerima dan meneliti kelengkapan serta memproses Surat Permintaan Pembayaran (SPP), Surat Perintah Membayar (SPM), menerima, mencatat, membukukan dan melaporkan penerimaan, menyusun

perhitungan besaran tarif retribusi parkir dan biaya parkir, melaporkan dan mempertanggungjawabkan pelaksanaan tugas subbagian keuangan. Untuk seksi pelayanan dipimpin oleh seorang kepala seksi yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada kepala UP.Perparkiran. Seksi pelayanan merupakan satuan kerja lini UP.Perparkiran dalam pelaksanaan kegiatan layanan perparkiran.

Selain seksi pelayanan, terdapat juga seksi prasarana dan sarana serta satuan pengawas internal. Seksi prasarana dan sarana juga merupakan satuan kerja lini yang bertugas dalam melaksanakan pengelolaan prasarana dan sarana. Seksi prasarana dan sarana ini dipimpin oleh seorang kepala seksi yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada kepala UP.Perparkiran. Sementara itu, Satuan Pengawas Internal (SPI) merupakan unsur pengawas internal UP.Perparkiran sebagai unit kerja Dinas Perhubungan yang menerapkan PPK-BLUD dimana anggotanya terdiri dari seorang kepala merangkap anggota, seorang sekretaris merangkap anggota, dan satu orang anggota. Satuan Pengawas Internal berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada kepala UP.Perparkiran. Dalam melaksanakan tugasnya, SPI tidak dapat dipengaruhi oleh kepala subbagian, kepala seksi dan/atau pegawai UP.Perparkiran. Satuan Pengawas Internal melaksanakan tugas pengawasan internal terhadap pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya (manusia, keuangan, perlengkapan, dan metode) UP.Perparkiran.

BAB 5

ANALISIS PENGELOLAAN PARKIR *ON STREET* OLEH UNIT PENGELOLA PERPARKIRAN DI MELAWAI

Dalam bab ini peneliti akan memaparkan analisis hasil penelitian berdasarkan konsep yang digunakan. Bab ini berisi penjelasan mengenai pengelolaan parkir *on street* oleh UP.Perpustakaan DKI Jakarta di Melawai.

5.1 Pengelolaan Parkir *On Street* di Melawai

Pengelolaan parkir *on street* mempunyai peranan penting karena tanpa dikelola dengan baik, layanan yang disediakan tidak akan berjalan maksimal sehingga dapat mengganggu kelancaran lalu lintas. Sebagai bagian pendukung sistem pengelolaan transportasi, pengelolaan parkir memiliki kemampuan membantu memecahkan masalah-masalah transportasi seperti kepadatan lalu lintas. Pentingnya pengelolaan parkir *on street* ini pun selaras dengan pernyataan dari Bapak Syaefudin Zuhri sebagai Manajer Perencanaan UP.Perpustakaan DKI Jakarta, seperti berikut:

“Parkir *on street* penting banget ya. Pentingnya begini, kita mesti tahu dulu berapa kebutuhan per hari perjalanan di Jakarta. Berdasarkan kajian itu 20,7 juta perjalanan per hari. Dari 20,7 juta itu, 98,5 % didominasi oleh kendaraan pribadi, cuma 1,5 % lah yang itu kendaraan umum. Nanti bisa dilihat dari PTM (Pola Transportasi Makro). Pertumbuhan jalan di DKI ini cuma 0,01 %. Pertumbuhan kendaraan itu bisa mencapai 9-12 %. Nah, sekarang kita bicara bahwa parkir itu kan sebenarnya sesuatu yang ada di hilir, bukan di hulu. Hulunya apa sih? Hulunya ya pembelian kendaraan bermotor. Nah itu kalau nggak diimbangi oleh suatu pengelolaan yang benar, maka parkir itu bisa menyebabkan kemacetan di semua tempat. Intinya parkir di tepi jalan itu harus dikelola sedemikian rupa agar tertib ya. Artinya tertib itu, kelancaran arus lalu lintas tetap bisa dilaksanakan...Oleh karenanya harus dikelola...Jadi intinya seberapa penting parkir di jalan? Sangat sangat penting. Kalau nggak dikelola dengan baik, dia akan menimbulkan kemacetan dimana-mana. Tapi pada prinsipnya parkir di tepi jalan itu tidak bisa dihapuskan untuk sementara ini karena parkir *off street* ini belum bisa menampung secara keseluruhan. Disamping memang jalan-jalannya itu berdasarkan undang-undang dibatasi hanya pada jalan kabupaten, jalan kota dan jalan desa.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Sementara itu, pentingnya pengelolaan parkir *on street* di Melawai juga diperkuat oleh penuturan Bapak Anti Dorman Rangkuti berikut:

“Sebagian besar ruas jalan yang ditetapkan sebagai tempat parkir *on street* di wilayah Jakarta Selatan itu ada di Melawai. Di sana juga banyak pusat perbelanjaan, seperti *mall*, swalayan, toko, perkantoran, dan lainnya itu membuat keberadaan parkir jadi penting. Masyarakat yang bawa kendaraan ke sana pasti butuh tempat parkir...Nah, itu butuh suatu pengelolaan yang baik, ya biar ngedukung sistem transportasi yang ada. Aaa...selain itu, Melawai, Blok M itu satu-satunya lingkungan parkir yang dikerjasamakan ya...parkir disana jadi *pilot project* pengelolaan parkir terpadu di Jakarta.” (Wawancara dengan Anti Dorman Rangkuti, 11 Mei 2012).

Parkir *on street* di Melawai terbagi atas parkir *on street* lingkungan dan parkir *on street* non lingkungan. Hal ini diatur sesuai dengan Peraturan Gubernur Nomor 64 Tahun 2011. Parkir *on street* lingkungan merupakan parkir tepi jalan yang berada dalam suatu lingkungan parkir sehingga sering disebut sebagai parkir lingkungan atau Kawasan Parkir Terpadu Blok M. Sementara itu, parkir *on street* non lingkungan adalah parkir tepi jalan yang tidak berada di dalam lingkungan parkir, namun berada pada bagian jalan-jalan tertentu yang telah ditetapkan sebagai lokasi parkir.

Pengelolaan parkir yang tepat di Melawai mampu mendukung sistem transportasi yang ada di Jakarta Selatan. Hal ini dikarenakan sebagian besar lokasi yang ditetapkan sebagai tempat parkir tepi jalan di Jakarta Selatan berada di Kelurahan Melawai. Selain itu, keberadaan pusat perbelanjaan, perkantoran, toko, swalayan dan kegiatan lainnya yang merupakan tarikan/bangkitan kegiatan ekonomi di Melawai membuat keberadaan parkir *on street* sangat dibutuhkan oleh masyarakat yang membawa kendaraan pribadi ke tempat tersebut. Oleh karena itu, dibutuhkan langkah yang benar dalam pengelolaan parkir *on street* oleh UP.Perparkiran di Melawai. Pengelolaan parkir yang tepat dapat dicapai melalui mekanisme tarif, pengaturan, desain fisik, dan kualitas layanan kontrak (Kodransky dan Hermann, 2011: 12).

Berdasarkan temuan di lapangan selama periode penelitian, yaitu Maret-Mei 2012, terdapat beberapa hal yang menjadi penentu apakah dalam pengelolaan parkir *on street* di Melawai sudah memenuhi indikator yang ada atau belum, sebagai berikut:

5.1.1 Mekanisme Tarif

Mekanisme tarif adalah sebuah proses yang dimulai dari penetapan tarif hingga penerimaan dari pungutan tarif parkir kepada masyarakat. Dalam mekanisme tarif ini, terdapat beberapa indikator yang digunakan untuk menjelaskan bagaimana mekanisme tarif yang berlaku dalam pengelolaan parkir *on street* oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta di Melawai. Adapun indikator-indikator tersebut antara lain penetapan tarif/biaya parkir progresif, kejelasan pemungutan retribusi, dan pencapaian target pendapatan retribusi.

5.1.1.1 Penetapan Tarif Parkir

Biaya parkir menjadi salah satu bahan pertimbangan bagi masyarakat terutama menentukan perilaku perjalanan masyarakat tersebut. Perilaku perjalanan yang dimaksudkan dalam hal ini yaitu berupa pemilihan rute perjalanan dan preferensi penggunaan kendaraan pribadi. Biaya parkir direpresentasikan dengan tarif parkir yang dikenakan kepada masyarakat yang menggunakan fasilitas parkir. Penetapan tarif parkir merupakan proses awal dalam mekanisme tarif. Di Melawai, parkir *on street* dibedakan atas parkir *on street* lingkungan dan parkir *on street* non lingkungan. Berikut akan dijelaskan mengenai penetapan tarif pada parkir *on street* lingkungan dan parkir *on street* non lingkungan di Melawai.

5.1.1.1.1 Penetapan Tarif Parkir *On Street* Lingkungan

Penetapan biaya parkir di Kawasan Terpadu Blok M atau lingkungan parkir diatur secara khusus karena di lingkungan parkir tersebut berlaku Perjanjian Kerja Sama (PKS), sesuai dengan penuturan Bapak Wesley D. Simamora berikut:

“Di Kawasan Melawai, Blok M itu berlaku perjanjian kerja sama (PKS). Perjanjian kerja sama ini memberlakukan dua sistem tarif. Blok M Square, itu biaya parkir namanya, dia diatur oleh SK Gubernur, kita oleh Perda. Jadi, beda tarif tuh. Jadi, suatu sistem memberlakukan dua tarif, perjanjian kerja sama-nya. Jadi tarif kita diatur oleh Perda, tarif mereka diatur oleh

SK Gubernur. Kalau kita masuknya Rp 3.000,00, mereka masuknya Rp 2.000,00. Jadi, satu diambil di pintu masuk, ini mekanismenya, ya.” (Wawancara dengan Wesly D. Simamora, 19 April 2012).

Perjanjian Kerja Sama di Blok M ini memberlakukan dua sistem tarif atau yang disebut juga dengan sistem *clearing house*. Dengan demikian, penetapan biaya parkir di Kawasan Terpadu Blok M itu berbeda antara parkir *on street* dengan parkir *off street*. Biaya parkir *off street* di Kawasan Parkir Terpadu Blok M diatur dalam Peraturan Gubernur No. 48 Tahun 2004 sedangkan tarif parkir *on street* di dalam Kawasan Parkir Terpadu Blok M tersebut diatur berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 1 Tahun 2006 tentang *Retribusi Daerah*. Dengan demikian, penetapan tarif parkir *on street* baik untuk kategori parkir lingkungan maupun non lingkungan sama-sama diatur oleh Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 1 Tahun 2006.

Penetapan tarif parkir *on street* lingkungan berbeda dengan parkir *on street* non lingkungan. Penetapan tarif parkir *on street* lingkungan mengacu pada Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 1 Tahun 2006 dan juga diatur dalam Perjanjian Kerja Sama (PKS).

Tarif yang berlaku pada parkir *on street* lingkungan bagi kendaraan mobil dan sejenisnya adalah sebesar Rp 3.000,00 untuk jam pertama dan Rp 1.500,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam. Sementara itu, tarif parkir motor yang berlaku pada parkir *on street* lingkungan sama dengan tarif parkir motor pada parkir *on street* non lingkungan, yaitu sebesar Rp750,00 untuk satu kali parkir dan Rp750,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.

Hingga sekarang, belum dilakukan peninjauan kembali terhadap tarif parkir *on street* non lingkungan yang berlaku apakah masih relevan dengan situasi dan kondisi yang terjadi sekarang, apakah tarif tersebut masih dapat menutupi biaya-biaya yang dikeluarkan untuk menyediakan fasilitas parkir *on street* tersebut dan sebagainya. Begitu juga dengan tarif parkir *off street*. Dalam rentang waktu delapan tahun dari terakhir kali ditetapkannya tarif parkir *off street*, berbagai biaya yang dikeluarkan dalam penyediaan fasilitas parkir *off street* juga terus mengalami perubahan. Namun, tarif parkir baik *on street* maupun *off street* belum sedikitpun

mengalami perubahan yang disesuaikan dengan peningkatan biaya yang dikeluarkan oleh pengelola parkir. Selain itu, tarif progresif juga diterapkan untuk parkir *on street* lingkungan di Melawai. Dengan pemberlakuan tarif progresif, kendaraan tidak akan berlama-lama parkir di kawasan tersebut. Hal ini dikarenakan semakin lama kendaraan parkir di tempat tersebut, semakin mahal tarif yang dikenakan.

Dengan demikian, parkir *on street* di Kawasan Terpadu Blok M sudah menerapkan tarif progresif. Hal ini berarti tarif di kawasan tersebut sudah berfungsi sebagai alat untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi.

5.1.1.1.2 Penetapan Tarif Parkir *On Street* Non Lingkungan

Penetapan tarif parkir *on street* non lingkungan diatur melalui Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 1 Tahun 2006 tentang *Retribusi Daerah*. Tarif parkir dapat menjadi alat yang tepat untuk membatasi penggunaan kendaraan bermotor. Hal ini dikarenakan tarif parkir dapat mempengaruhi permintaan parkir seperti halnya prinsip permintaan dalam ilmu ekonomi, semakin tinggi tarif parkir yang dikenakan, semakin rendah permintaan parkir. Dengan demikian, semakin tinggi kenaikan tarif parkir maka masyarakat akan semakin enggan untuk menggunakan fasilitas parkir. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa tarif mempengaruhi perilaku masyarakat terhadap permintaan parkir. Begitu pula yang disampaikan oleh Bapak Azas Tigor Nainggolan selaku Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta berikut:

“Parkir dijadikan alat untuk menekan *demand* masyarakat. Kalau tarif dinaikkan maka akan *demand*-nya akan menurun.” (Wawancara dengan Azas Tigor Nainggolan, 25 April 2012).

Melihat kondisi parkir *on street* yang dinyatakan sebagai salah satu penyumbang kemacetan di Provinsi DKI Jakarta, tarif parkir *on street* harus lebih tinggi dibandingkan dengan tarif parkir *off street*. Dengan tarif parkir *on street* yang lebih tinggi dibandingkan tarif parkir *off street*, akan mendorong masyarakat untuk mengurangi parkir di tepi jalan. Hal ini juga diterapkan di banyak negara dan berhasil mengganti preferensi masyarakat dari parkir *on street* menjadi parkir *off street*. Namun, sebaliknya di seluruh wilayah DKI Jakarta termasuk di

Melawai, aturan seperti ini belum diatur sehingga tarif parkir *on street* non lingkungan justru lebih murah dibandingkan dengan tarif parkir *off street*. Adapun tarif parkir *on street* yang berlaku di Jakarta dapat dilihat pada tabel 5.1 berikut:

Tabel 5.1 Tarif Parkir On Street di Provinsi DKI Jakarta

Golongan	Tarif Parkir Berdasarkan Jenis Kendaraan			
	Sedan, Jeep, Minibus, <i>Pick up</i> dan Sejenisnya	Bus, Truk dan Sejenisnya	Sepeda Motor	Jenis Pungutan
Jalan Golongan A	Rp1.000,00 untuk jam pertama. Rp1.000,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.	Rp2.000,00 untuk jam pertama. Rp2.000,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.	Rp500,00 untuk satu kali parkir.	Retribusi Jasa Umum
Jalan Golongan B	Rp1.000,00 untuk satu kali parkir.	Rp2.000,00 untuk satu kali parkir.	Rp500,00 untuk satu kali parkir.	Retribusi Jasa Umum
Kawasan Pengendalian Parkir	Rp1.500,00 untuk jam pertama. Rp1.500,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.	Rp3.000,00 untuk jam pertama. Rp3.000,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.	Rp750,00 untuk satu kali parkir. Rp750,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.	Retribusi Jasa Umum

Sumber: telah diolah kembali, 2012

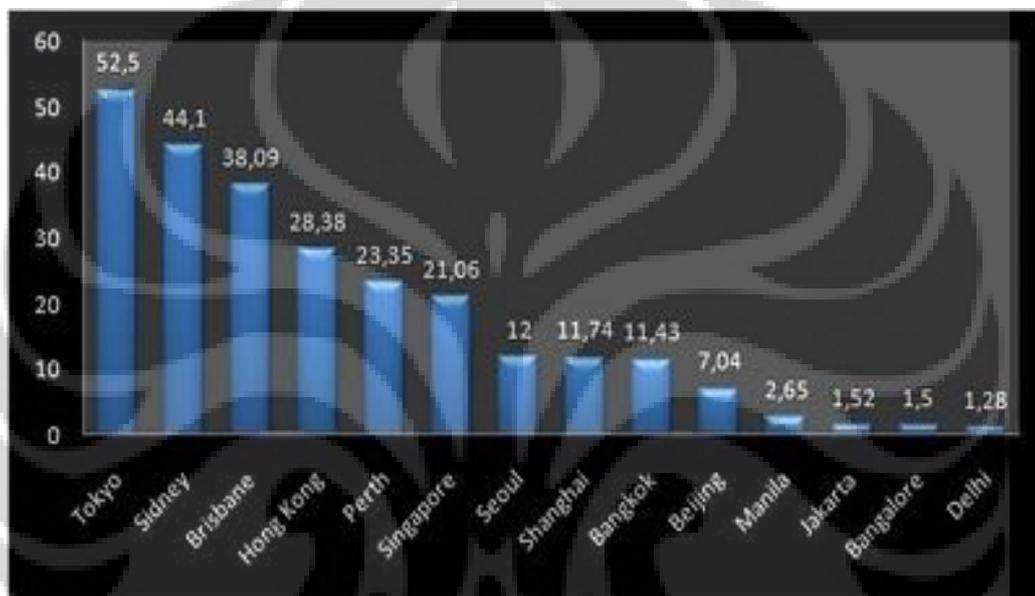
Sementara itu, untuk tarif parkir *off street* diatur dalam Peraturan Gubernur No. 48 Tahun 2004 tentang *Biaya Parkir pada Penyelenggaraan Parkir untuk Umum di Luar Badan Jalan di Provinsi DKI Jakarta*. Lebih jelasnya tarif parkir *off street* yang berlaku di Jakarta dapat dilihat pada tabel 5.2 berikut:

Tabel 5.2 Tarif Parkir *Off Street* di Provinsi DKI Jakarta

Golongan	Tarif Parkir Berdasarkan Jenis Kendaraan			
	Sedan, Jeep, Minibus, <i>Pick up</i> dan Sejenisnya	Bus, Truk dan Sejenisnya	Sepeda Motor	Jenis Pungutan
Pusat Perbelanjaan dan hotel atau Kegiatan Parkir yang Menyatu	Rp1.000,00 s/d Rp2000,00 untuk jam pertama. Rp1.000,00 s/d Rp2.000,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.	Rp2.000,00 s/d Rp3000,00 untuk jam pertama. Rp2.000,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.	Rp500,00 per jam.	Pajak Parkir
Perkantoran dan Apartemen	Rp1.000,00 s/d Rp2000,00 untuk jam pertama. Rp1.000,00 s/d Rp1.500,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.	Rp2.000,00 s/d Rp3000,00 untuk jam pertama. Rp2000,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.	Rp500,00 per jam.	Pajak Parkir
Tempat Parkir Umum (Pasar, Tempat Rekreasi, Rumah Sakit, dll)	Rp1.000,00 s/d Rp1500,00 untuk jam pertama. Rp1.000,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.	Rp2.000,00 untuk jam pertama. Rp2.000,00 untuk setiap jam berikutnya, kurang dari satu jam dihitung satu jam.	Rp500,00 per jam.	Pajak Parkir

Sumber: telah diolah kembali, 2012

Berdasarkan kedua tabel di atas terlihat bahwa tarif parkir *on street* yang berlaku di seluruh wilayah Jakarta lebih rendah dibandingkan dengan tarif parkir *off street*. Padahal untuk mengubah preferensi masyarakat untuk lebih memilih parkir *off street*, tarif parkir *on street* harus lebih tinggi dibandingkan dengan tarif parkir *off street*. Apabila dibandingkan dengan Ibukota negara lain di Asia dan Australia, tarif parkir *on street* yang dikenakan di Provinsi DKI Jakarta sangat rendah. Hal ini didasarkan pada survei yang dilakukan oleh R.J Moore yang diperlihatkan dalam gambar berikut:



Gambar 5.1 Tarif Parkir di Beberapa Ibukota Negara di Asia dan Australia (dalam US \$) Tahun 2009

Sumber: Moore, R.J, 2009. Parking Rates, Global CBD Parking Rates Survey, Colliers International

Jakarta menduduki urutan termurah ketiga untuk tarif parkir *on street* diantara Ibukota negara lainnya. Hal ini jelas menunjukkan bahwa pemerintah belum menggunakan tarif parkir sebagai instrumen untuk pengendalian penggunaan kendaraan bermotor. Berbeda dengan berbagai negara maju lainnya seperti Jepang, Australia, Singapura yang telah menyadari bahwa tarif parkir dapat mempengaruhi dalam penggunaan kendaraan bermotor melalui pengenaan tarif parkir yang tinggi.

Rendahnya tarif parkir *on street* yang dikenakan di seluruh wilayah Provinsi DKI Jakarta saat ini semakin mendorong masyarakat untuk melakukan parkir *on street*. Begitu pula yang terjadi di Kawasan Melawai. Masyarakat seakan “dimanjakan” dengan tarif parkir *on street* non lingkungan yang rendah. Hal ini juga diakui oleh pemakai jasa parkir *on street* non lingkungan di Melawai, Andre dan Hamdan dalam wawancara mendalam dengan peneliti:

“Gampang aja, di sini mudah parkirnya...hmm, nggak ribet dan juga lebih murah tarifnya. Parkir di sini palingan saya bayar cuma sekitar Rp1.000,00, nah kalau di gedung kayak di Blok M Square itu bisa dua kali lipatnya.” (Wawancara dengan Andre, 23 Maret 2012).

Sebagai salah satu pemakai jasa parkir *on street* di Melawai, Andre mengakui salah satu alasan pemilihan parkir di tepi jalan adalah karena tarifnya yang murah dibandingkan parkir *off street* di Blok M Square. Selain itu, murahness tarif juga membuat Hamdan sebagai salah seorang pemakai jasa parkir di Melawai lebih memilih untuk memarkirkan kendaraannya di tepi jalan.

“Parkir di pinggir jalan ini tarifnya jauh lebih murah dibandingin parkir di lingkungan, bisa hemat setengahnya. Semakin dekat ya semakin bagus. Kalau lokasi parkirnya dekat dengan tempat yang dituju dan tarifnya lebih murah, ya parkir di tempat itu.” (Wawancara dengan Hamdan, 5 April 2012).

Untuk mengatasi masalah kemacetan, tarif parkir yang ditetapkan untuk jenis kendaraan mobil dan sejenisnya perlu dinaikkan. Hal ini dikarenakan parkir mobil lebih banyak menghabiskan ruang dibandingkan motor. Meskipun secara riil tarif parkir mobil lebih mahal dibandingkan motor, namun kalau dilihat dari pemakaian ruangnya kendaraan seperti mobil dan sejenisnya justru lebih banyak memakan ruang/badan jalan. Saat ini tarif parkir yang berlaku untuk mobil adalah sebesar Rp 2.000,00 sedangkan tarif motor kurang lebih sebesar Rp 1.000,00. Satu tempat parkir mobil diasumsikan dapat dijadikan tempat parkir motor sebanyak dua sampai tiga motor. Dengan demikian, parkir satu mobil sebesar Rp 2.000,00 sama dengan parkir tiga motor sebesar Rp 3.000,00. Jadi, secara logika tarif parkir mobil yang ditetapkan lebih murah dibandingkan motor. Oleh karena itu, perlu dilakukan peninjauan lagi terhadap penetapan tarif parkir terutama tarif parkir

untuk mobil dan sejenisnya. Analisis peneliti ini juga sejalan dengan yang disampaikan oleh Bapak Izzul Waro berikut:

“Itulah salah kaprahnya, yang punya mobil justru diberi tarif parkir yang lebih murah dari pada motor. Ya kalau memang logika yang digunakan bahwa orang yang menggunakan motor itu adalah lebih rendah tingkat ekonominya, ya harusnya mobilnya yang dimahalin tarif parkirnya. Karena memang mobil lah yang paling boros ruangan gitu loh.” (Wawancara dengan Izzul Waro, 24 Maret 2012).

Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, penetapan tarif parkir *on street* non lingkungan di Melawai diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 1 Tahun 2006 tentang *Retribusi Daerah*. Parkir *on street* non lingkungan di Melawai maupun di Jakarta tidak memberlakukan tarif progresif. Padahal dengan adanya tarif progresif membuat kondisi parkir *on street* menjadi lebih terkendali karena kendaraan tidak akan berlama-lama parkir di tempat tersebut. Tarif progresif di Jakarta hanya terdapat pada parkir *off street*. Walaupun peraturan sudah membolehkan pemungutan parkir *on street* dengan menggunakan tarif progresif, namun sampai sekarang tidak ada alat ukur pungutnya sehingga tarif progresif tersebut tidak dapat diterapkan untuk parkir *on street*. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Wesly D.Simamora berikut:

“Kalau tepi jalan, dia murni retribusi kan dan tidak dipungut secara progresif. Sekarang peraturan membolehkan tuh, tapi alat ukur pungutnya tidak ada.” (Wawancara dengan Wesly D.Simamora, 19 April 2012).

Dari segi penetapan tarif, tarif parkir *on street* non lingkungan yang berlaku di Melawai lebih rendah dibandingkan tarif *off street*. Rendahnya tarif parkir *on street* tersebut dan belum adanya penetapan tarif progresif untuk parkir *on street* semakin mendorong pemakai jasa parkir untuk parkir di tepi jalan. Dengan demikian, tarif parkir sebagai salah satu alat untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi dan mendukung kelancaran lalu lintas belum berfungsi sebagaimana mestinya. Walaupun telah tersedia parkir *off street* dalam jumlah memadai di Melawai, namun tetap saja karena tarif yang lebih murah, pemakai jasa parkir lebih memilih untuk parkir di lokasi parkir *on street*.

5.1.1.2 Pemungutan Retribusi Parkir

Retribusi adalah pungutan yang dilakukan oleh pemerintah berdasarkan undang-undang (regulasi tertentu) kepada masyarakat dengan memberikan imbalan jasa secara langsung. Sifat pungutan tersebut dikaitkan dengan pemberian layanan tertentu yang diberikan pemerintah (pusat/daerah) sebagai imbalan jasa secara langsung. Retribusi tersebut menjadi salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD). Jenis retribusi yang dipungut adalah retribusi parkir. Pemungutan retribusi parkir merupakan suatu proses memungut retribusi parkir. Retribusi parkir *on street* tergolong ke dalam jenis retribusi jasa umum. Retribusi jasa umum merupakan pembayaran yang dikenakan berdasarkan layanan yang disediakan Pemerintah Daerah untuk kepentingan umum serta dapat dinikmati oleh orang atau badan, dan tarif yang dikenakan harus memperhatikan kemampuan masyarakat.

Berdasarkan ketentuan tarif parkir *on street* yang ditetapkan dalam Perda No. 1 Tahun 2006, UP.Perparkiran memungut retribusi kepada setiap kendaraan yang parkir sesuai dengan jenisnya. Khusus untuk Melawai, sistem pemungutan retribusi berbeda antara parkir *on street* lingkungan dengan parkir *on street* non lingkungan.

5.1.1.2.1 Pemungutan Retribusi Parkir *On Street* Lingkungan

Berbeda dengan parkir *on street* non lingkungan, parkir *on street* di Kawasan Parkir Terpadu Blok M atau sistem *gate* sudah menggunakan komputer. Tarif parkirnya sudah menggunakan tarif progresif seperti yang dikatakan oleh Bapak Syaefudin Zuhri berikut:

“Khusus yang sistem *gate*, karena dia sistemnya itu sudah diatur dengan komputer, uang itu adanya di pintu keluar. Di pintu keluar itu kemudian di setiap lingkungan maka pendapatan itu disesuaikan dengan parkir yang ada di komputer itu. Yang ada di komputer itu disetorkan langsung ke loket. Begitu mekanismenya.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Khusus untuk parkir lingkungan terpadu Blok M, juru parkir yang ditempatkan di lokasi tersebut disebut sebagai juru parkir jalur. Berbeda dengan

jukir yang bertugas di lokasi parkir tepi jalan biasa, jukir jalur ini atau yang bekerja seperti di lingkungan parkir terpadu Blok M tidak melakukan pemungutan tarif parkir. Jukir di lingkungan parkir Blok M mempunyai tugas sebagai berikut:

- memandu masuk dan keluarnya kendaraan ditempat parkir;
- mengatur kelancaran lalu lintas ditempat parkir; dan
- membantu menjaga keamanan, ketertiban dan kebersihan ditempat parkir.

Meskipun juru parkir lingkungan ini tidak ditugaskan untuk melakukan pemungutan, namun pada kenyataannya tetap ada juru parkir *on street* di Kawasan Terpadu Blok M yang meminta tambahan pungutan kepada pemakai jasa parkir yang memarkirkan kendaraannya di dalam lingkungan parkir tersebut. Hal ini sebagaimana penuturan Bapak Syaefudin Zuhri berikut:

“...Nah, cuma yang dikeluhkan oleh orang, ada tambahan pungutan dari jukirnya. Kalau menurut saya, itu balik lagi ke kita. Kalau nggak mau ngasih, ya nggak usah dikasih.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Adanya tambahan pungutan meskipun telah diberlakukannya sistem pembayaran satu atap di Melawai juga diperkuat oleh pernyataan pemakai jasa parkir berikut:

“...Tapi kadang ada jukir sini yang minta tambahan Mba. Tetep aja pungutan ganda.” (Wawancara dengan Sigit, 18 April 2012).

Kondisi ini masih menjadi kendala tersendiri karena seharusnya dengan adanya pengelolaan parkir terpadu, masyarakat tidak perlu lagi membayar parkir ganda. Oleh karena itu, pemakai jasa parkir yang merasa dirugikan karena adanya pungutan ganda ini dapat melaporkan juru parkir yang bersangkutan kepada pihak pengelola parkir terpadu yaitu pihak Blok M Square dan UP.Perparkiran.

Juru parkir *on street* yang bekerja di dalam Kawasan Terpadu Blok M dulunya merupakan petugas parkir UP.Perparkiran. Namun, kemudian juru parkir tersebut direkrut menjadi juru parkir di dalam Kawasan Terpadu Blok M. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Wesly D.Simamora berikut:

“...Beda *chasing*, cuma beda kulit aja. Kalau dulu pakaiannya Pemda kita, sekarang pakaiannya *Best Parking*. Padahal orangnya..orangnya, dulunya

orang kita. Orang kita digaji ama mereka, gitu. Ya itu, sama aja, dia-dia juga.” (Wawancara dengan Wesly D.Simamora, 19 April 2012).

Dengan demikian, dari segi kualitas juru parkir *on street* yang bekerja di dalam lingkungan parkir sama dengan juru parkir *on street* non lingkungan. Adapun juru parkir *on street* lingkungan Blok M dapat dilihat pada gambar 5.2 berikut:



Gambar 5.2 Juru Parkir *On Street* di Kawasan Parkir Terpadu

Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Juru parkir *on street* untuk Kawasan Terpadu di Melawai, Blok M, mendapatkan gaji bulanan, dilindungi Jamsostek, dan mendapatkan Tunjangan Hari Raya (THR). Artinya, kesejahteraannya lebih terjamin dibandingkan juru parkir tepi jalan non lingkungan. Hal ini juga diperkuat oleh pernyataan Bapak Wesly D.Simamora berikut:

“...Jadi, kalau di lingkungan, dia tenaganya, tenaga organik. Jadi, punya gaji, punya kesra, punya NRK. Kalau di tepi jalan, dia non-organik. Non organik ini sistemnya upah, 25 % di bawa pulang, 75 % wajib setor. Hak mereka hanya dua yaitu pertama THR tiap tahunnya. Kedua, pakaian dinas parkir cuma dua stel. Itu perbedaannya.” (Wawancara dengan Wesly D. Simamora, 19 April 2012).

Sementara itu, untuk parkir *on street* Kawasan Terpadu Blok M tidak ditarget karena sudah mengikuti jumlah jurnal sistem komputer yang ada. Untuk penyetoran pendapatan parkir *on street* di Kawasan Terpadu Blok M, pihak *Best Parking* dan Blok M Square langsung menyetorkan pendapatan tersebut ke rekening UP.Perparkiran di Bank DKI Cempaka Mas. Biasanya pihak *Best Parking* dan Blok M Square melaporkan hasil setoran selama sebulan pada

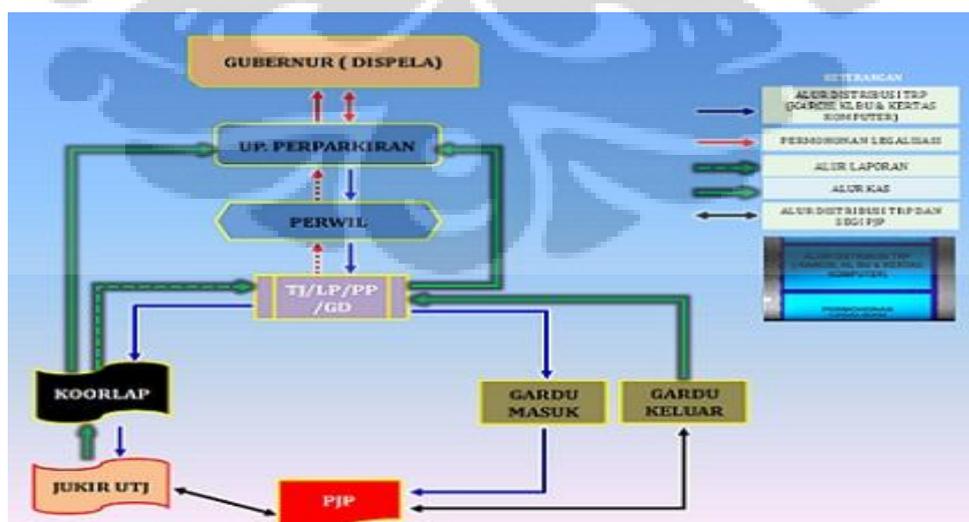
tanggal 15 setiap bulannya ke UP.Perparkiran, seperti penuturan Bapak Wesly D.Simamora berikut:

“...Semenjak kerja sama ini terjadi 2011, lingkungan Blok M, penyeterannya langsung ke rekening. *Best Parking* dan Blok M Square menyetorkan langsung ke rekening UPP yang ada di Bank DKI Cempaka Mas. Mereka yang menyetorkan langsung terus kita terima laporan dari dia hasil *report* sebulan setorannya.” (Wawancara dengan Wesly D. Simamora, 19 April 2012).

Jadi, sistem pemungutan parkir di Kawasan Terpadu Blok M tidak lagi menggunakan tenaga manual, tapi sudah menggunakan teknologi. Selain itu, untuk pendapatannya tidak lagi ditargetkan karena sudah cukup dengan mengikuti jurnal yang tertera pada komputer. Dengan penggunaan teknologi dalam pemungutan retribusi, membuat uang setoran parkir lebih terkontrol. Namun, di lapangan masih ditemukan juru parkir *on street* yang bertugas di Kawasan Parkir Terpadu meminta tambahan pungutan kepada pemakai jasa parkir secara paksa sehingga membuat pemakai jasa parkir harus membayar tarif ganda.

5.1.1.2.2 Pemungutan Retribusi Parkir *On Street* Non Lingkungan

Mekanisme pemungutan parkir *on street* non lingkungan di Melawai diatur dalam Peraturan Gubernur No. 160 Tahun 2007 tentang *Petunjuk Teknis Pemungutan Retribusi Daerah Pelayanan Perparkiran*. Adapun alur pemungutan lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 5.3 berikut:



Gambar 5.3 Alur Pemungutan Retribusi Parkir

Sumber: UP. Perparkiran DKI Jakarta, 2012

Pemungutan retribusi parkir *on street* non lingkungan dilakukan oleh juru parkir (jukir) yang ada di lapangan. Setelah terkumpul, uang retribusi tersebut diserahkan kepada koordinator lapangan (korlap). Terdapat beberapa tahapan yang harus dilalui dalam pemungutan retribusi hingga retribusi itu disetorkan ke rekening UP.Perparkiran yang ada di Bank DKI. Tahap pertama adalah pemungutan yang dilakukan oleh juru parkir berdasarkan kendaraan yang parkir setiap harinya. Selain bertugas memungut tarif parkir, juru parkir tersebut juga mempunyai tugas lain, yaitu:

- memandu masuk dan keluar kendaraan yang parkir;
- mengatur kelancaran lalu lintas ditempat parkir;
- membantu menjaga keamanan, ketertiban dan kebersihan ditempat parkir.

Juru parkir yang bekerja di tepi jalan (non lingkungan) merupakan pekerja harian lepas (PHL) dan para juru parkir tersebut tidak digaji. Juru parkir tersebut mendapatkan pendapatan dari sisa uang setoran. Kelebihan uang di luar target yang ditetapkan menjadi uang yang dapat dibawa pulang oleh juru parkir. Hal ini diungkapkan oleh Wiyoto, juru parkir di Jl. Melawai Raya berikut: *“Saya dibayar dari sisa setoran. Biasanya kalau ada kelebihan target ya di bawa pulang.”* (Wawancara dengan Wiyoto, 18 April 2012).

Rendahnya pendapatan yang diterima oleh juru parkir berpengaruh terhadap tingkat kesejahteraannya. Sampai sekarang, juru parkir sebagai pekerja lapangan belum mendapatkan santunan yang berarti. Potret kesejahteraan yang tidak memadai terlihat dari hal yang diungkapkan oleh Wiyoto, seorang juru parkir di Jl. Melawai Raya *“Kendalanya ya itu, kurang penghasilan, nggak cukup buat makan apalagi buat yang lainnya”* (Wawancara dengan Wiyoto, 18 April 2012). Setiap harinya rata-rata Wiyoto dapat mengantongi pendapatan sebesar Rp 60.000,00 sampai Rp 70.000,00 dan membawa pulang uang tersebut sekitar Rp 40.000,00 sampai Rp 50.000,00 setelah dikurangi dengan setoran ke korlap (Wawancara dengan Wiyoto, 18 April 2012). Dalam sebulan Wiyoto mengumpulkan uang dengan kisaran Rp 1.200.000,00 sampai Rp 1.500.000,00. Begitu juga halnya dengan dua orang juru parkir lainnya, yaitu Dedi dan Bambang. Dedi yang bertugas menjadi juru parkir di Jl. Sultan Hasanuddin dalam

sehari mendapat upah dengan kisaran Rp 30.000,00 hingga Rp 35.000,00, seperti yang diungkapkan oleh Dedi “*Yah, kecil lah Mba. Sehari itu saya cuma dapet Rp 30.000,00 sampai Rp 35.000,00.*” Dengan demikian, dalam sebulan Dedi mengantongi uang sebesar Rp 900.000,00 hingga Rp 1.050.000,00. Sementara itu Bambang yang bertugas di Jl. Wijaya IX dalam sehari dapat membawa pulang uang sebesar Rp 30.000,00 sampai Rp 40.000,00 sehingga dalam sebulan pendapatan Bambang mencapai kisaran Rp 900.000,00 hingga Rp 1.200.000,00.

Apabila dibandingkan dengan ketentuan Upah Minimum Provinsi (UMP) di Provinsi DKI Jakarta yang diatur dalam Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 117 Tahun 2011 tentang *Upah Minimum Provinsi Tahun 2012*, pendapatan ketiga juru parkir tersebut berada di bawah UMP DKI Jakarta. Upah Minimum Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2012 ditetapkan sebesar Rp 1.529.150,00 sedangkan ketiga juru parkir tersebut hanya dapat mengantongi pendapatan sebesar Rp 900.000,00 hingga Rp 1.500.000,00. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kesejahteraan juru parkir di Melawai tergolong rendah karena berada di bawah ketentuan UMP DKI Jakarta.

Kesejahteraan juru parkir tersebut juga tidak didukung dengan anggaran yang memadai dari UP.Perparkiran. Pihak UP.Perparkiran DKI Jakarta mengatakan bahwa tidak ada anggaran wilayah untuk kesejahteraan juru parkir seperti penuturan Bapak Anti Dorman Rangkuti berikut:

“UPT.Parkir nggak ada anggaran wilayah untuk kesejahteraan juru parkir. Apa ya, permasalahannya kompleks. Itu eee...nggak ada jalan keluarnya. UPT juga nggak bisa mengupayakan karena di Pemda DKI Jakarta nggak ada dianggarkan.” (Wawancara dengan Anti Dorman Rangkuti, 11 Mei 2012).

Hingga sekarang, status juru parkir terlihat mengambang dan tidak ada perlindungan dari segi ketenagakerjaan. Kesejahteraan hidup juru parkir semestinya sudah harus dipikirkan oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta mengingat juru parkir berperan sebagai ujung tombak perparkiran yang langsung berhubungan dengan pemakai jasa parkir.

Juru parkir yang bertugas di Melawai jumlahnya berbeda di setiap ruas jalan. Penempatan juru parkir tergantung berapa besar potensi pendapatan parkir di suatu ruas jalan. Semakin besar potensi parkir di suatu ruas jalan, maka

semakin banyak juru parkir yang bertugas di lokasi tersebut. Adapun jumlah juru parkir di setiap ruas jalan di Kelurahan Melawai beserta shift kerjanya dapat dilihat pada tabel 5.3 berikut:

Tabel 5.3 Shift Kerja Juru Parkir di Melawai

No	Lokasi	Jumlah Jukir	Shift Kerja
1	Jl. Falatehan I	18	Long Shift
2	Jl. Melawai Raya I	5	Shift I
	Jl. Melawai Raya II	12	Shift I-II
3	Jl. Panglima Polim	19	Long Shift
4	Jl. Sultan Hasanuddin	9	Shift I
5	Jl. Melawai SMP 56	-	-
6	Jl. Panglima Polim II	1	Shift I
7	Jl. Panglima Polim III	1	Shift I
8	Jl. Panglima Polim IX	-	-
9	Jl. Sunan Ampel	4	Shift I
10	Jl. Wijaya VI	-	-
11	Jl. Wijaya VII	4	Shift I
12	Jl. Wijaya VIII	3	Shift I
13	Jl. Wijaya IX	-	-

Sumber: UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa jumlah juru parkir paling banyak terdapat di Jl. Panglima Polim, yaitu sebanyak 19 orang. Hal ini dikarenakan potensi pendapatan di jalan ini lebih besar dibandingkan lokasi lainnya. Selanjutnya, diikuti oleh juru parkir yang bertugas di Jl. Falatehan sebanyak 18 orang. Juru parkir yang bertugas di sepanjang Jl. Melawai Raya adalah sebanyak 17 orang. Jalan Melawai Raya ini terbagi dua, untuk Jl. Melawai Raya yang terletak dari lampu merah ke arah timur, juru parkir yang bertugas di sana adalah sebanyak 5 (lima) orang sedangkan sebagian lagi Jl. Melawai Raya yang terletak dari lampu merah ke arah barat, juru parkir yang bertugas di sana adalah sebanyak 12 orang. Untuk Jl. Sultan Hasanuddin, jumlah juru parkir yang ditempatkan di sana adalah sebanyak 9 orang sedangkan sisanya 4 orang di Jl. Sunan Ampel, 4 orang di Jl. Wijaya VII, 3 orang di Jl. Wijaya VIII, dan 1 orang masing-masingnya di Jl. Panglima Polim II dan Jl. Panglima Polim III. Sementara itu, di Jl. Melawai SMP 56, Jl. Panglima Polim IX, Jl. Wijaya VI dan Jl. Wijaya

IX tidak terdapat kegiatan perparkiran sehingga tidak ditempatkan juru parkir pada jalan-jalan tersebut. Di luar itu, ternyata terdapat satu ruas jalan lagi yaitu Jl. Wijaya IV dimana pada jalan tersebut ditempatkan satu orang juru parkir. Padahal Jl. Wijaya IV tidak termasuk dalam lokasi parkir *on street* berdasarkan Peraturan Gubernur No. 64 Tahun 2011. Hal ini menunjukkan bahwa UP.Perparkiran melakukan pemungutan di luar lokasi yang telah ditetapkan sebagai lokasi parkir *on street*.

Juru parkir yang tersebar di 13 ruas jalan Melawai memiliki perbedaan shift kerja. Juru parkir di Jl. Falatehan I dan Jl. Panglima Polim bekerja dari shift I hingga shift III (long shift). Shift I dimulai dari pukul 08.00 s.d 16.00, kemudian shift II berlangsung pada pukul 16.00 s.d 24.00, dan shift III dari pukul 24.00 s.d 08.00. Sementara itu, juru parkir di Jl. Melawai Raya bekerja dari shift I hingga shift II sedangkan sisanya juru parkir yang bekerja di Jl. Sultan Hasanuddin, Jl. Panglima Polim II, Jl. Panglima Polim III, Jl. Sunan Ampel, Jl. Wijaya VII, Jl. Wijaya VIII hanya bertugas pada shift I.

Berdasarkan hasil pengamatan di Melawai, tarif parkir yang dikenakan kepada pemakai jasa parkir tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku dalam Perda No. 1 Tahun 2006 tentang *Retribusi Daerah*. Tarif parkir yang dipungut oleh juru parkir untuk jenis kendaraan motor dikenakan biaya sebesar Rp 1.000,00 atau lebih untuk satu kali parkir. Padahal tarif parkir motor sesuai dengan ketentuannya ditetapkan hanya sebesar Rp 500,00 untuk golongan A, golongan B dan Rp 750,00 untuk KPP. Namun, kenyataannya justru yang dipungut oleh juru parkir lebih besar dari ketentuan yang berlaku seperti yang diungkapkan oleh pemakai jasa parkir Melawai berikut: *“Saya bayar Rp 1.000,- untuk sekali parkir. Tapi, eee kadang-kadang bisa lebih, ya nambah gopek lah.”* (Wawancara dengan Andre, 23 Maret 2012). Selain Andre, pemakai jasa parkir lainnya di Melawai, Hamdan juga mengakui bahwa tarif yang dikenakan tidak sesuai dengan ketentuannya. *“Sekitar Rp 2.000,-. Lebih mahal dari ketentuannya”* (Wawancara dengan Hamdan, 5 April 2012). Dengan demikian jelas terlihat bahwa dalam pemungutan retribusi, tarif yang dikenakan kepada pemakai jasa parkir di Melawai tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan.

Menanggapi hal tersebut, pihak UP.Perparkiran mengakui bahwa hal tersebut memang sebuah kesalahan dan tidak boleh dilakukan. Pemungutan retribusi harus sesuai dengan tarif yang ditentukan dalam Perda No. 1 Tahun 2006. Tarif yang dikenakan kepada pemakai jasa parkir tidak boleh ditambah ataupun dikurangi. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Wesley D. Simamora selaku Manajer Operasional Wilayah Jakarta Selatan.

“Jadi begini, sebenarnya kita nggak mau memungut di luar aturan. Yang pasti kita memungut sesuai aturan tapi setidaknya-tidaknya berkembangnya di masyarakat ini kadang-kadang, eeee, apa ya? Jawabannya klasik, gitu. Pengguna jasanya yang memberikan secara sukarela. Klasik gitu. Pada saat kita menentukan target, nah, target ini kalau juga ketinggian, eee, mereka tidak mampu, dikira nggak kerja. Akhirnya untuk mencapai target, segala cara, gitu. Padahal sebenarnya secara aturan tidak nggak boleh dilakukan, ya. Yang pasti tarif itu satu dan tidak boleh ditambah dan tidak boleh berkurang. Tapi kalau kita lihat di lapangan, apa ya? eee, tarif yang berlaku dengan tingkat kebutuhan manusianya ya, manusianya itu jukirnya. Jadi, jukir ini juga kadang-kadang di lapangan punya pembantu. Jukir yang resmi punya lagi pembantu. Udah kayak tuan tanah nih. Pembantunya itu bisa tiga, jadi kalau ditambah sama jukir resminya bisa empat. Kalau empat ini punya anak dua, ya ini kebutuhannya...Jadi maksud saya begini, kalau kita maklumin sebenarnya nggak boleh. Tapi kalau kita tidak maklumin apa iya mereka bisa hidup dengan pendapatan yang sekian...Itulah, apa ya, maksud saya kalau Anda lihat itu sebagai kesalahan, saya akui itu kesalahan. Tapi setidaknya-tidaknya ada dasar yang kuat mengapa mereka melakukan itu. Pertama, dari mereka juga, dari pengguna jasanya membayar seribu nggak jadi masalah. Nah, ini kebiasaan, yang tadinya kesalahan tapi dipupuk. Akhirnya pada saat orang ngasih Rp 500,00 kurang nih, semuanya jadi ngasih Rp 1.000,00 gitu. Kan jadi kebiasaan gitu. Itu salah tuh, benar-benar salah.” (Wawancara dengan Wesley D. Simamora, 19 April 2012).

Untuk membedakan juru parkir atau petugas parkir yang resmi dengan yang juru parkir liar, dapat dilihat dari beberapa hal, yaitu juru parkir resmi berseragam warna biru, memiliki NRK (tanda pengenalan), dan memiliki surat tugas. Apabila tidak memiliki kelengkapan tersebut maka juru parkir tersebut, dapat dikategorikan sebagai juru parkir liar, seperti yang diungkapkan oleh Bapak Syaefudin Zuhri sebagai berikut:

“Rata-rata sih sebenarnya jukir itu diberi surat tugas, tapi ada juga yang liar gitu kan. Nah itu seragamnya dari kita lain. Biasanya seragamnya ada, surat tugasnya nggak ada. Jadi, yang resmi itu jukir yang berseragam, ber-NRK dan ada surat tugasnya. Kalau surat tugas mesti ditanya tuh, karena

dia nggak dibawa kemana-mana kan.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Para juru parkir dibekali karcis parkir untuk memungut tarif parkir. Karcis merupakan alat bukti pembayaran retribusi parkir. Bentuk karcis yang diberikan kepada pemakai jasa parkir di seluruh ruas jalan di Melawai dapat dilihat pada gambar 5.4 berikut:



Gambar 5.4 Bukti Pembayaran Retribusi Parkir untuk KPP dan Gol. A

Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Karcis sebagai alat bukti pembayaran dalam penggunaannya seringkali tidak efektif sebagai bukti pembayaran sekaligus alat kendali. Adanya keengganan dari pemakai jasa parkir untuk meminta karcis dan ketidakpedulian juru parkir untuk memberikan karcis kepada pemakai jasa parkir membuat keberadaan karcis sebagai bukti pembayaran tidak berjalan efektif. Hal ini juga senada dengan yang disampaikan oleh Bapak Wesly D. Simamora berikut:

“Jadi begini, awalnya kenapa karcis ini diperhitungkan, karena memang bentuk pemungutan itu harus ada, aaaa, ada sarana pemungutan, itu karcis. Sarana pemungutan itu lembaran berharga, itu karcis. Jadi karcis ini awalnya diberikan kepada pengguna jasa, harus. Karena pola berpikir pengguna jasa sendiri, karcis ini justru ngotorin mobil, tidak perlu gitu. Dia perlunya tarif aja yang berlaku berapa. Akhirnya, kebiasaan ini digunakan juga oleh juru parkir untuk memberitahukan tarif yang tidak seharusnya, karena tertera di karcis, kan gitu. Dua-duanya butuh nih, butuh apa ya. Satu, mereka tidak butuh karcis untuk informasi dan pelayanan, yang satu butuh uang. Ya, jadi dua keinginan ini bersatu. Akibatnya, parkir ini ngikutin uang. Jadi uang berapa terkumpul, karcis itulah yang berapa terjual. Jadi kebalik kan? Kebalik. Parameter nya kebalik. Karcis ini memang sangat sangat tidak dibutuhkan oleh masyarakat. Jadi sudah terbiasa gitu budaya yang jelek. Budaya yang tidak mendisiplinkan rakyat.

Jadi, pengguna jasa sendiri menolak.” (Wawancara dengan Wesly D. Simamora, 19 April 2012).

Kurangnya kepedulian dan keengganan pemakai jasa parkir untuk meminta karcis parkir ini juga dapat diakui oleh pemakai jasa parkir *on street* di Melawai, yaitu Andre dan Hamdan berikut:

“Pernah...pernah minta...tapi itu kadang-kadang juga. Ya kadang-kadang minta, kadang-kadang nggak...Itu...eee...males aja mintanya...nantinya toh akan dibuang juga...eee...kalau nggak dikasih ya nggak apa-apa, tapi kalau dikasih ya diterima.” (Wawancara dengan Andre, 23 Maret 2012).

Sebagai salah satu pemakai jasa parkir *on street* di Melawai, Andre mengakui bahwa adanya rasa malas untuk meminta karcis kepada juru parkir. Selain itu, jarangny pemakai jasa parkir untuk meminta karcis ini juga diakui oleh Hamdan berikut:

“Eee...ya kadang-kadang...Itu...eee...saya jarang minta karcisnya... Tergantung kondisinya ya...Kalau saya inget ya diminta, tapi kalau terburu-buru atau lupa, eeee...nggak sempat itu minta karcis segala.” (Wawancara dengan Hamdan, 5 April 2012).

Bentuk ketidakpedulian tersebut bukan hanya dari pemakai jasa parkir saja, tapi juga berasal dari juru parkir yang bertugas. Karcis hanya diberikan oleh juru parkir ketika pemakai jasa parkir memintanya sehingga mengakibatkan jumlah karcis tidak terkontrol, seperti penuturan Bapak Syaefudin Zuhri berikut:

“...Kalau Mba lewat tol, Mba bayar, cuma bedanya kalau di tol itu lo mau minta atau nggak minta, itu karcisnya pasti dikasih. Kalau jukir kita nggak, kalau nggak minta, kita nggak dikasih. Walaupun di tol itu kita ambil, di depannya dua meteran ada tong sampah, kita buang juga akhirnya. Itu ukurannya kertas karcis tol nya kecil, kalau di kita ukurannya segini Mba, lebih besar. Jadi, orang lebih males lagi. Tapi, sebenarnya itulah sebagai satu-satunya alat kendali, dan itu nggak jalan.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Penyediaan karcis parkir oleh UP.Perparkiran jumlahnya dapat dikatakan memadai karena percetakannya dilakukan secara terus menerus setiap tahunnya. Namun, penggunaan karcis tersebut di lapangan sangat minim. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Wesly D. Simamora dalam wawancara dengan peneliti berikut:

“...Padahal kalau kita lihat sekarang, karcis ini sangat-sangat tidak kurang, malah lebih begitu. Kalau kita lihat juru parkir resmi atau pembantu pasti dia mengantongi karcis karena memang yang membutuhkan pasti dikasih ama mereka. Jarang lah kalau dia butuh, juru parkir nya ngomong karcisnya nggak ada, lapor ke saya deh. Sebab kenapa saya bilang begitu? Di kita ini berlebih karcis. Mau berapa aja ada, karena memang percetakannya terus, pengadaannya terus. Penggunaan di lapangannya minim.” (Wawancara dengan Wesly D. Simamora, 19 April 2012).

Minimnya penggunaan karcis di lapangan tidak sebanding dengan pengadaan yang dilakukan. Hal ini mengakibatkan terjadinya pemborosan. Adanya pemborosan ini sudah ditemukan oleh BPK, BPKP, dan Inspektorat, seperti yang disampaikan oleh Bapak Wesly D. Simamora berikut:

“Ini ditemukan oleh BPK, BPKP, dan Inspektorat mengenai pemborosan ini. Tapi setidaknya-tidaknya harus karena kalau tidak dicetak, itu ada dasarnya. Setiap pemungutan retribusi apapun itu mau hiburan kek, mau pasar, terminal, itu harus menggunakan alat, ya. Alat atau sarana pemungutan, bentuknya karcis, karena dia benda berharga. Dia kelompoknya benda berharga. Ini yang mengharuskan mereka mencetak sesuai dengan *income* yang didapat, ya.” (Wawancara dengan Wesly D. Simamora, 19 April 2012).

Selain itu, penghitungan terhadap penggunaan karcis untuk layanan parkir *on street* sulit dilakukan. Dengan kondisi sistem pungutan langsung yang masih menggunakan karcis tanpa adanya kontrol membuat sistem tersebut menjadi tidak transparan. Ketidaktransparanan sistem pungutan parkir *on street* ini juga diakui oleh Manajer Perencanaan UP.Perparkiran berikut:

“...Sebenarnya memang agak sulit menghitung secara kalkulasi matematik untuk perhitungan karcis parkir yang tepi jalan, kecuali yang sistem gate ya, sistem yang menggunakan komputer tadi. Untuk tepi jalan, saya sendiri nggak merasa yakin, kalau sistem pungutannya masih seperti itu, saya pikir ini tidak transparan. Makanya kita tetap menggunakan sistem kewajiban setor atau target...Intinya, setoran tepi jalan itu, sistem pungutannya aaa cenderung amat sangat dapat membuat pungutan itu menjadi tidak transparan.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Dengan demikian, sistem pemungutan retribusi parkir *on street* yang berlangsung saat ini mempunyai celah yang besar terjadinya korupsi karena

tidaknya adanya sistem kontrol. Hal ini juga diperkuat oleh penuturan Bapak Azas Tigor Nainggolan berikut:

“Kalau yang sekarang ini masih sangat dimungkinkan terjadinya korupsi secara besar-besaran. Mulai dari bawah sampai UPT nya sendiri. Ya, karena nggak ada kontrol.” (Wawancara dengan Azas Tigor Nainggolan, 25 April 2012).

Pada tahap pertama pemungutan retribusi, dapat dilihat bahwa banyak kendala yang ditemukan. Sistem pemungutan yang berlangsung saat ini masih menggunakan karcis sebagai bukti pembayaran. Namun, penggunaan karcis juga tidak efektif karena ketidakpedulian pemakai jasa parkir untuk meminta karcis dan begitu juga dengan juru parkir yang tidak peduli untuk memberikan karcis kepada pemakai jasa parkir. Minimnya penggunaan karcis menyebabkan pemborosan karena percetakan karcis dilakukan secara terus menerus.

Melihat banyaknya kebocoran yang terjadi dan besarnya peluang korupsi, maka kedepannya UP.Perparkiran perlu membenahi sistem pemungutan dengan karcis tersebut. Salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah mengurangi proses pembayaran secara tunai (*cash*) seperti mengganti penggunaan karcis dengan sarana pemungutan retribusi lainnya yang relatif murah, misalnya penggunaan *voucher* ataupun dengan pemanfaatan teknologi yang berbasis *online system*. Inovasi ini harus didukung oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan membuat regulasi dan teknologi yang tepat guna di lapangan.

Untuk mengaktifkan penggunaan sistem karcis pada saat ini, upaya yang dapat dilakukan oleh UP.Perparkiran adalah melalui sosialisasi kepada masyarakat. Tidak efektifnya penggunaan karcis di lapangan salah satunya disebabkan oleh ketidakpedulian pemakai jasa parkir terhadap penggunaan karcis. Masyarakat perlu diberikan sosialisasi secara berkala mengenai pentingnya penggunaan karcis sebagai alat bukti pembayaran retribusi. Sementara itu, juru parkir yang bertugas perlu diberi tanggung jawab, salah satunya dengan merekrut juru parkir tersebut sebagai pegawai organik. Dengan status sebagai pegawai organik, maka juru parkir tersebut akan lebih merasa bertanggung jawab karena adanya kewajiban untuk mengelola layanan parkir secara baik, tidak hanya mengejar target setoran dan upah semata.

Selanjutnya, tahapan kedua adalah penyetoran uang retribusi parkir dari juru parkir ke korlap. Untuk penyetoran pendapatan, juru parkir tidak lagi mengandalkan berapa banyak jumlah karcis parkir yang diberikan kepada pemakai jasa parkir *on street*, namun sudah menggunakan sistem wajib setor (wastor) yang jumlahnya telah ditetapkan oleh UP. Perparkiran. Hal ini dilakukan karena tidak efektifnya karcis sebagai alat bukti pembayaran sehingga UP.Perparkiran menetapkan sistem kewajiban setor tersebut.

Penetapan wastor berbeda antara hari kerja dengan hari libur. Pada hari libur seperti Sabtu, Minggu, dan hari libur nasional lainnya tempat perbelanjaan cenderung lebih ramai sedangkan kawasan perkantoran sepi. Oleh karena itu, wastor ditetapkan berbeda, seperti penuturan Manajer Perencanaan UP.Perparkiran berikut:

“...Survei itu dilakukan mewakili hari kerja Senin sampai Kamis. Sabtu dan Minggu cenderung di tempat-tempat tertentu yang perbelanjaan rame. Di tempat perkantoran sepi. Makanya kewajiban setor (wastor) atau target itu berbeda pada hari kerja dan pada hari libur.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Dalam melakukan penetapan wastor atau potensi pendapatan, pihak UP.Perparkiran turun ke lapangan untuk melakukan survei. Survei ini dilakukan untuk mengetahui berapa jumlah Satuan Ruang Parkir (SRP) yang tersedia dan berapa besar intensitas parkir di setiap ruas jalan yang diperbolehkan. Survei untuk penetapan target setoran ini dilakukan per enam bulan. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Wesley D. Simamora berikut:

“Itu *survey* lho, *survey*-nya itu enam bulan. Per enam bulan di *survey* targetnya. Target itu wastor, ya ada angkanya.” (Wawancara dengan Wesley D. Simamora, 19 April 2012).

Hasil survei tersebut kemudian dimasukkan ke dalam Peraturan Gubernur No. 64 Tahun 2011 tentang *Perubahan atas Peraturan Gubernur No. 111 Tahun 2010 tentang Tempat Parkir Umum di Lokasi Milik Pemerintah Daerah*. Adapun ruas jalan beserta SRP di Melawai yang dimaksud adalah sebagai berikut:

Tabel 5.4 Satuan Ruang Parkir *On Street* Non Lingkungan di Melawai

No	Nama Jalan	SRP
1	Jl. Falatehan I	20
2	Jl. Melawai Raya	40
3	Jl. Panglima Polim	45
4	Jl. Sultan Hasanuddin	30
5	Jl. Melawai SMP 56	24
6	Jl. Panglima Polim II	35
7	Jl. Panglima Polim III	13
8	Jl. Panglima Polim IX	10
9	Jl. Sunan Ampel	5
10	Jl. Wijaya VI	20
11	Jl. Wijaya VII	20
12	Jl. Wijaya VIII	8
13	Jl. Wijaya IX	25
	TOTAL	295

Sumber: telah diolah kembali, 2012

Penetapan target pendapatan yang dilakukan selama ini oleh UP.Perparkiran DKI Jakarta belum tepat karena penghitungannya yang sulit dilakukan secara matematis. Unit Pengelola Perparkiran sendiri sesungguhnya telah memiliki jumlah satuan ruang parkir dan intensitas parkir di setiap jalan yang diperbolehkan untuk penyelenggaraan parkir *on street*. Namun, dalam pelaksanaan penghitungan target/potensi pendapatan tetap menggunakan metode pendekatan berdasarkan realisasi pendapatan tahun sebelumnya serta pertimbangan kebijakan lainnya. Penetapan Setoran Wajib Minimum (SWM) ini tidak dapat dihitung secara matematis, seperti penuturan Bapak Anti Dorman Rangkuti berikut:

“Wastor tepi jalan itu tidak dihitung berdasarkan SRP sedangkan swasta di Melawai itu menghitung berdasarkan SRP. Jadi jelas ya, di swasta target penerimaannya berapa, soalnya dia ngitung pendapatan parkir itu jelas ya, SRP dikalikan intensitas terus dikali tarif, gitu. Sementara kalau di kita, itu ngitung wastornya kan dilakukan survei dulu, tapi nggak jelas kayak penghitungan swasta, sulit dihitung secara matematis” (Wawancara dengan Anti Dorman Rangkuti, 11 Mei 2012).

Pada kenyataannya, walaupun di setiap ruas jalan sudah ditetapkan berapa jumlah SRP namun berdasarkan hasil temuan di Melawai, peneliti tidak menemukan kejelasan SRP atau marka parkir. Hal ini juga menjadi salah satu penyebab ketidakjelasan penghitungan Setoran Wajib Minimum (SWM) tersebut.

Setelah itu, target setoran tersebut kemudian ditetapkan per korlap di setiap wilayah. Kemudian korlap akan menetapkan waster kepada setiap juru parkir yang berada di bawahnya, seperti penuturan Bapak Wesley D. Simamora berikut:

“Ini targetnya satu korlap. Jadi, satu korlap ini bisa membawahi 10 sampai 20 jukir. Targetnya itu satu korlap, bukan per jukirnya. Jadi, korlap ini dibebani sekian rupiah dari seluruh jukir itu. Mereka lah merekap itu mana yang cenderung bisa tinggi atau bukan. Jadi, intensitasnya nggak ada sama sekali.” (Wawancara dengan Wesley D. Simamora, 19 April 2012).

Wajib setor untuk parkir *on street* non lingkungan ditetapkan berbeda di setiap lokasi parkir di Melawai. Perbedaan penetapan waster terjadi karena setiap jalan/lokasi parkir *on street* tersebut memiliki potensi pendapatan yang berbeda-beda. Selain itu, penetapan target setoran kepada beberapa korlap di Melawai berbeda antara hari kerja (Senin sampai Jumat) dengan hari Sabtu dan Minggu. Tidak semua jalan memiliki target setoran pada hari Sabtu dan Minggu. Lebih jelasnya target setoran di setiap jalan di Melawai dapat dilihat pada tabel 5.5 berikut:

Tabel 5.5 Penetapan Wastor Parkir *On Street* Non Lingkungan di Melawai Tahun 2012

No	Lokasi	Korlap	Shift	Jumlah Wastor			TOTAL
				Senin-Jumat	Sabtu	Minggu	
1	Jl. Falatehan I	Engkos K	Long Shift	210.000	18.000	12.000	240.000
2	Jl. Melawai Raya I	Engkos K	Shift I	100.000	-	-	100.000
	Jl. Melawai Raya II	Warso	Shift I	220.000	45.000	45.000	310.000
Shift II			120.000	75.000	58.000	253.000	
3	Jl. Panglima Polim	Kanisius N	Long Shift	563.000	286.000	40.000	889.000
4	Jl. Sultan Hasanuddin	Engkos K	Shift I	144.000	-	-	144.000
5	Jl. Melawai SMP 56	-	-	-	-	-	-
6	Jl. Panglima Polim II	Husein	Shift I	22.000	-	-	22.000
7	Jl. Panglima Polim III	Husein	Shift I	8.000	-	-	8.000
8	Jl. Panglima Polim IX	-	-	-	-	-	-
9	Jl. Sunan Ampel	Husein	Shift I	77.000	-	-	77.000
10	Jl. Wijaya VI	-	-	-	-	-	-
11	Jl. Wijaya VII	Husein	Shift I	10.000	10.000	10.000	30.000
12	Jl. Wijaya VIII	Husein	Shift I	20.000	10.000	-	30.000
13	Jl. Wijaya IX	-	-	-	-	-	-
TOTAL				1.494.000	444.000	165.000	2.103.000

Sumber: UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa lokasi yang memiliki potensi terbesar adalah Jl. Panglima Polim dengan wastor sebesar Rp 889.000,00 dalam seminggu. Dalam setahun pendapatan parkir di jalan tersebut dapat mencapai Rp 42.672.000,00. Menurut analisis peneliti, besarnya potensi pendapatan parkir di jalan tersebut membuat UP.Perparkiran takut akan kehilangan pendapatan sebesar Rp 42.672.000,00 dalam setahun dari jalan tersebut. Meskipun jalan ini sudah dilarang oleh Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 sebagai lokasi parkir *on street* karena tergolong jalan provinsi, namun tetap saja hal tersebut tidak dipatuhi oleh UP.Perparkiran. Penyelenggaraan dan pemungutan parkir tetap saja dilaksanakan pada jalan tersebut.

Setelah target ditetapkan per korlap, kemudian para korlap tersebut yang akan menentukan penetapan wastor kepada setiap juru parkir yang ada di berbagai lokasi parkir di Melawai. Setiap harinya juru parkir akan menyetorkan pendapatan retribusi parkir kepada korlap. Dari seluruh pendapatan kotor yang didapat per hari, 75% disetorkan ke korlap sementara 25% sisanya dapat dibawa pulang oleh juru parkir. Namun, kenyataannya di lapangan seringkali jauh berbeda dari peraturan yang telah ditetapkan. Pembagian persentase setoran tersebut dapat berubah di lapangan. Pembagian setoran yang awalnya ditetapkan 25:75 dapat saja berubah menjadi 50:50, sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Wesley D.Simamora dalam wawancara dengan peneliti berikut:

“...Kalau jukir di tepi jalan, dia upah jatohnya, berapa sehari dapatnya, ya 25% untuk dia. Tapi, memang kenyataannya, perlu diakui, gitu, kadang-kadang 50:50 akhirnya, 50 dibawa pulang, 50 baru setor.” (Wawancara dengan Wesley D.Simamora, 19 April 2012)

Berdasarkan hasil wawancara mendalam peneliti dengan juru parkir di Melawai, Wiyoto seorang juru parkir setiap harinya harus menyerahkan setoran ke korlap sebesar Rp 20.000,00 sedangkan sisanya dapat dibawa pulang. Dalam satu hari, Wiyoto, juru parkir di Jl. Melawai Raya ini mengaku dapat mendapatkan uang sebesar Rp 60.000 sampai Rp 70.000,00 dan membawa pulang uang tersebut sekitar Rp 40.000,00 sampai Rp 50.000,00 setelah dikurangi dengan setoran ke korlap (Wawancara dengan Wiyoto, 18 April 2012). Apabila dilihat dari ketentuannya, pendapatan Wiyoto dalam sehari sebanyak Rp 60.000,00

seharusnya yang disetorkan ke korlap adalah sebesar Rp 45.000,00 sedangkan upah yang dapat dibawa pulang adalah sebesar Rp 15.000,00. Namun, ternyata ketentuan tersebut tidak sesuai di dalam praktiknya. Begitu pula dengan Dedi, juru parkir lainnya di Melawai tepatnya di Jl. Sultan Hasanuddin. Dedi mengaku juga menyetorkan uang sebesar Rp 16.000,00 per hari ke korlap. Dalam sehari Dedi berhasil mengumpulkan uang rata-rata sebesar Rp 50.000, sedangkan sisanya dibawa pulang setelah dikurangi setoran sebesar Rp 16.000,00 (Wawancara dengan Dedi, 23 Maret 2012). Bambang, seorang juru parkir di Jl. Wijaya IX menyetorkan uang parkir ke korlap sebesar Rp 35.000,00 tiap harinya (Wawancara dengan Bambang, 19 Mei 2012). Selain itu, ketiga juru parkir tersebut juga mengakui jika waster tidak tercapai, tidak ada sanksi yang diberikan oleh UP.Perparkiran.

Wajib setor yang diberikan oleh juru parkir ke korlap harus maksimal kecuali terdapat beberapa peristiwa insidental yang mengakibatkan pengurangan retribusi. Peristiwa insidental yang dimaksudkan ini dapat berupa hujan, banjir, perkelahian, demo, pembangunan jalan, dan sebagainya. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Manajer Perencanaan UP.Perparkiran DKI Jakarta, Bapak Syaefudin Zuhri berikut:

“...Di lapangan itu *open barr*. Artinya bisa jadi hujan, banjir, perkelahian, demo. Kalau ada demo orang males keluar, akhirnya nggak parkir atau pembangunan jalan, seperti *under pass*, *fly over*, itu kalau dibangun udah pasti parkirnya hilang.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Jika waster tidak maksimal, maka harus disertai dengan laporan tertulis. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Wesley D. Simamora dalam wawancara mendalam dengan peneliti:

“Nah, mereka ini ditarget, ada target setoran, target harus maksimal. Harus maksimal, kecuali terdapat peristiwa insidental yang mengakibatkan pengurangan retribusi. Itupun harus ada laporan tertulis.” (Wawancara dengan Wesley D. Simamora, 19 April 2012).

Penyetoran hasil pungutan retribusi dilakukan setiap hari. Penyetoran tiap hari ini merupakan salah satu upaya untuk menekan kebocoran. Namun, terdapat pengecualian untuk hari Sabtu dan Minggu. Pungutan yang diperoleh pada hari

Sabtu dan Minggu disetorkan pada hari Senin. Hal ini mengingat bahwa pegawai pada hari-hari tersebut diharuskan untuk beristirahat sesuai dengan peraturan kepegawaian yang berlaku. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Wesley D. Simamora dalam wawancara mendalam dengan peneliti berikut:

“Kalau aturan, itu setoran memang harus 24 jam setiap hari. Jadi loket itu dulu Sabtu Minggu buka. Tapi gini lho, kita ini retribusinya diharuskan 24 jam, tapi kita ini diatur juga oleh peraturan kepegawaian. Peraturan kepegawaian itu sendiri lebih tinggi peringkatnya, peringkat peraturannya. Jadi, ini mengharuskan kita beristirahat di Sabtu Minggu, kan gitu? Nah, akhirnya diambil solusi di Asisten Perekonomian Balaikota bahwa setoran Sabtu Minggu itu disetorkan pada hari Senin walaupun pada saat-saat tertentu, misalnya, pertama, Gubernur membutuhkan suatu data valid di hari Senin, kedua, dibutuhkan di ujung tahun, tahun baru, ketiga, antisipasi di hari raya. Tiga peristiwa ini, akhirnya ditugaskanlah dari satu wilayah ke satu orang untuk menyetorkan langsung, ya, satu orang, yaitu staf administrasi atau admin ya, untuk menyetorkan langsung.” (Wawancara dengan Wesley D. Simamora, 19 April 2012).

Selain itu, terdapat beberapa kondisi tertentu lainnya dimana penyetoran harus dilakukan. Kondisi yang dimaksudkan tersebut adalah kondisi dimana Gubernur membutuhkan data valid pada hari Senin, di akhir tahun, tahun baru, dan antisipasi pada hari raya. Untuk melaksanakan penyetoran pada keadaan tersebut maka ditunjuklah seorang staf administrasi.

Pada tahapan kedua ini, penyetoran uang retribusi dari juru parkir ke korlap tidak sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan. Dalam ketentuannya, sebanyak 75% dari total pendapatan kotor yang didapat juru parkir per hari disetorkan ke korlap sementara 25% sisanya dapat dibawa pulang oleh juru parkir tersebut. Namun, pembagian ini tidak berlaku. Juru parkir dapat mengantongi uang lebih besar dari penetapan pembagian hasil retribusi tersebut. Kondisi seperti inilah yang menyebabkan rendahnya pencapaian pendapatan parkir.

Selanjutnya pada tahap ketiga, korlap wilayah akan menyetorkan hasil pendapatan tersebut secara manual ke loket penerimaan retribusi di kantor pusat UP.Perparkiran DKI Jakarta. Setelah terkumpul di loket maka dalam jangka waktu 1x24 jam, seluruh penerimaan akan disetorkan ke Bank DKI, seperti penuturan Bapak Wesley D. Simamora berikut:

“Mekanisme pemungutannya, pertama, juru parkir memungut dari pengguna jasa, ya. Terus, juru parkir ini nanti melaporkan hasil pungutannya ke koordinator lapangan. Terus, para korlap ini menyetorkan sendiri ke loket penerimaan setoran di kantor pusat.” (Wawancara dengan Wesley D. Simamora, 19 April 2012).

Panjangnya alur pemungutan hingga proses penyetoran pendapatan retribusi ini tidak diiringi dengan pengawasan yang melekat dan ketat. Kurangnya tenaga Satuan Pengawas Internal (SPI) dan sarana pendukung seperti mobil patroli menjadi hambatan dilakukannya pengawasan terhadap juru parkir maupun oknum petugas lainnya yang tidak jujur.

Kondisi tersebut harus segera dibenahi demi tercapainya akuntabilitas dan transparansi dari UP.Perparkiran. Salah satu langkah yang dapat ditempuh untuk mengatasi permasalahan tersebut adalah dengan pemisahan fungsi regulator dan operator. Fungsi regulator dapat diberikan kepada UP.Perparkiran DKI Jakarta, sementara fungsi operator dapat dijalankan oleh pihak swasta.

Dalam menjalankan fungsinya sebagai pelaksana pengelolaan perparkiran, saat ini UP.Perparkiran melaksanakan tugasnya sebagai regulator sekaligus operator. Sebagai regulator, UP.Perparkiran bertugas untuk membuat sebuah standar dan peraturan terkait dengan pengelolaan perparkiran. Adapun tugas-tugas UP.Perparkiran sebagai regulator, yaitu:

1. menyusun standar dan prosedur pelayanan perparkiran.
2. menyusun rencana kebutuhan, penyediaan, pemeliharaan, dan perawatan sarana dan prasarana perparkiran.
3. melayani perizinan perparkiran.
4. melaksanakan perhitungan biaya jasa pelayanan perparkiran.
5. melaksanakan koordinasi pengawasan, pengendalian, dan penertiban parkir.
6. melaksanakan monitoring, pengawasan lokasi dan pembinaan penyelenggaraan parkir di luar badan jalan.

Selain bertindak sebagai regulator, UP.Perparkiran juga menjadi operator yaitu pihak yang menjalankan dan menyediakan fasilitas parkir. Sebagai operator, UP.Perparkiran memiliki tugas sebagai berikut:

1. menyelenggarakan pelayanan perparkiran di tempat parkir.
2. mengatur teknis kelancaran lalu lintas di tempat parkir.
3. memungut, menyeter, melaporkan, dan mempertanggungjawabkan penerimaan retribusi parkir.
4. melaksanakan penyediaan, pemeliharaan, dan perawatan sarana dan prasarana parkir milik Pemerintah Daerah.

Kedudukan UP.Perparkiran sebagai regulator sekaligus operator membuka banyak peluang terjadinya penyalahgunaan kekuasaan. Kondisi ini akan mudah terjadi karena dalam melaksanakan tugasnya, UP.Perparkiran membuat sebuah peraturan atau standar pelayanan parkir, namun yang melaksanakan peraturan dan standar pelayanan parkir adalah UP.Perparkiran itu sendiri. Dengan begitu, pengawasan akan sulit dilaksanakan sebab kedua tugas yang berkolerasi dilaksanakan oleh satu pihak yang sama. Perlunya pemisahan fungsi regulator dan operator juga diungkapkan oleh Syaefudin Zuhri selaku Manajer Perencanaan UP.Perparkiran.

“Terus kedepannya itu parkir dilaksanakan oleh pihak ketiga semua. Kita hanya bersifat sebagai regulator saja. Ya itu, supaya nggak ada kepentingan, kepentingan lah ya. Sekarang kita bertindak sebagai regulator sekaligus regulator. Artinya kita menjalankan dua tupoksi sekaligus. Kita yang ngasih izin, kita yang kelola juga, kita benahin juga, semuanya kita, diaduk dalam satu kual. Nah ini perlu dilakukan suatu kajian mendalam mengenai hal ini, nggak boleh kita melakukan dua tupoksi tersebut sekaligus.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Hal senada juga diungkapkan oleh Azas Tigor Nainggolan, Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta.

“Kedepannya kami mengusulkan semua diswastakan aja parkir di badan jalan. Nah, UPT Parkir, kan badan pemerintah, ya. UPT. Parkir itu jangan jadi operator. Cukup dia jadi regulator. Ini kan nggak jelas...mau jadi regulator tapi mau juga jadi operator. Dia mengelola parkir kan, tapi dia juga mengeluarkan izin untuk parkir kan. Ini nggak benar.” (Wawancara dengan Azas Tigor Nainggolan, 25 April 2012).

Adanya pemisahan fungsi regulator dan operator merupakan salah satu langkah yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut. Melalui pemisahan fungsi tersebut, pengaruh berbagai kepentingan karena masih berada

dalam satu organisasi yang sama yaitu UP.Perparkiran dapat dihindari. Dengan demikian, akan tercipta suatu sistem kontrol dan pengawasan yang lebih jelas dan terstruktur.

Sistem pemungutan retribusi parkir *on street* non lingkungan di Melawai belum berjalan optimal. Adanya sistem pungutan langsung dengan karcis untuk parkir *on street* non lingkungan di Melawai membuka peluang terjadinya kebocoran karena tidak diiringi dengan sistem pengawasan yang ketat. Selain itu, ketidakpedulian pemakai jasa parkir dan juru parkir membuat keberadaan karcis tidak efektif dan menyebabkan terjadinya pemborosan. Untuk penyeteroran, juru parkir tidak mematuhi ketentuan penyeteroran yang telah ditetapkan dan kondisi ini dibiarkan saja oleh UP.Perparkiran.

5.1.1.3 Pendapatan Retribusi Parkir

Pendapatan retribusi parkir merupakan jumlah uang yang diterima atau penghasilan dari aktivitas pemungutan tarif parkir. Pencapaian pendapatan retribusi ini menjadi salah satu bahan pertimbangan untuk melihat apakah pengelolaan parkir *on street* telah dilakukan secara tepat. Pendapatan parkir *on street* lingkungan di Melawai tergabung ke dalam pendapatan parkir lingkungan Blok M. Sementara itu, pendapatan parkir *on street* non lingkungan di Melawai tergabung ke dalam pendapatan parkir tepi jalan umum Jakarta Selatan.

5.1.1.3.1 Pendapatan Retribusi Parkir *On Street* Lingkungan

Pendapatan retribusi parkir *on street* lingkungan/Kawasan Terpadu Blok M tidak ditarget karena sudah mengikuti jumlah jurnal sistem komputer yang ada. Rata-rata pendapatan per hari khusus parkir *on street* di Kawasan Terpadu Blok M adalah sebesar Rp 12.550.000,00. Dengan demikian apabila pendapatan itu dikalkulasikan, maka dalam satu bulan pendapatan parkir *on street* di lingkungan parkir tersebut dapat mencapai Rp 376.500.000,00. Pendapatan parkir *on street* di Kawasan Terpadu Blok M pada tahun 2012 dari bulan Januari hingga Maret lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5.6 Pendapatan Parkir *On Street* Lingkungan Tahun 2012

No	Bulan	Pendapatan
1	Januari	439.413.250
2	Februari	391.463.250
3	Maret	356.324.250

Sumber: telah diolah kembali, 2012

Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, pengelolaan parkir terpadu di Blok M mulai diresmikan pada bulan Maret 2011. Pengelolaan parkir terpadu ini berdampak positif bagi *income* atau pendapatan parkir *on street*. Hal tersebut juga diakui oleh Bapak Wesly D. Simamora dalam wawancara mendalam dengan peneliti berikut:

“Positifnya di *income*. Yang tadi cuma Rp 4 juta-Rp 5 juta, sekarang Rp 12 juta-Rp 19 juta. Beda Rp 6 juta-Rp 10 juta. Jadi, setidaknya-tidaknya hikmahnya ada yang positif.” (Wawancara dengan Wesly D. Simamora, 19 April 2012).

Sementara itu, untuk melihat peningkatan *income* sebagai dampak positif dari adanya pengelolaan dengan sistem baru ini, dapat dilihat dengan membandingkan pendapatan dari tahun-tahun sebelum diselenggarakannya parkir terpadu ini. Adapun realisasi pendapatan parkir *on street* di lingkungan parkir Blok M sebelum diselenggarakan sistem *clearing house* ini dapat dilihat pada tabel berikut:

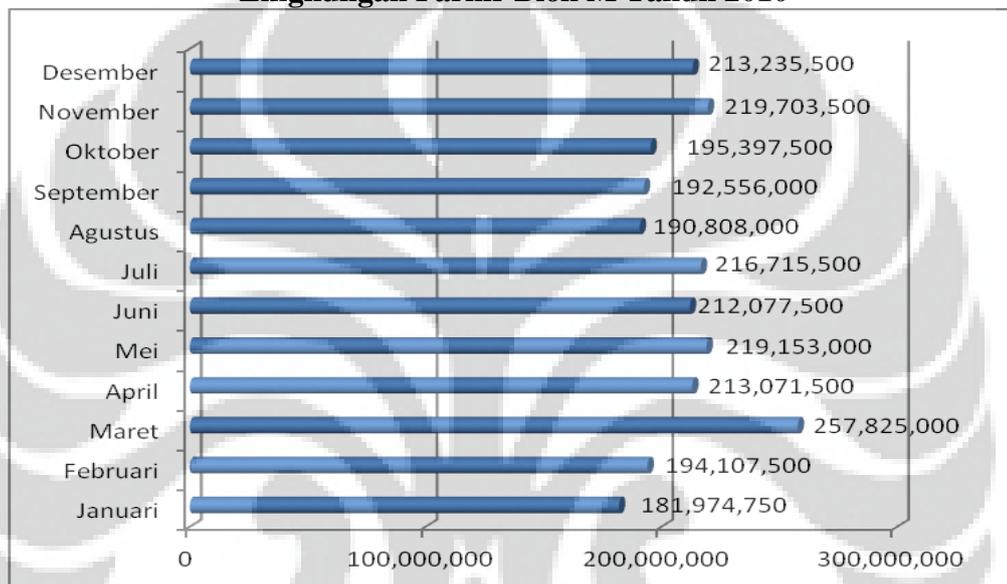
Tabel 5.7 Realisasi Pendapatan Parkir *On Street* Lingkungan Tahun 2006-2011

No	Tahun	Realisasi Pendapatan
1	2006	1.592.900.200
2	2007	2.145.049.750
3	2008	2.000.547.250
4	2009	2.273.203.000
5	2010	2.506.625.250
6	2011	3.586.483.900
Jumlah		14.104.809.350

Sumber: telah diolah kembali, 2012

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa realisasi pendapatan dari tahun 2006 hingga 2010 berkisar antara Rp 1.592.900,200,00 sampai Rp 2.506.625.250,00. Sebelum berlaku pengelolaan parkir terpadu di Blok M, pendapatan parkir *on street* di lingkungan parkir Blok M pada tahun 2010 hanya mampu mencapai pendapatan tertinggi yaitu sebesar Rp 257.825.000,00 pada bulan Maret dan terendah pada bulan Januari sebesar Rp Rp 181.974.750,00. Realisasi pendapatan selama tahun 2010 dapat dilihat pada grafik 5.1 berikut:

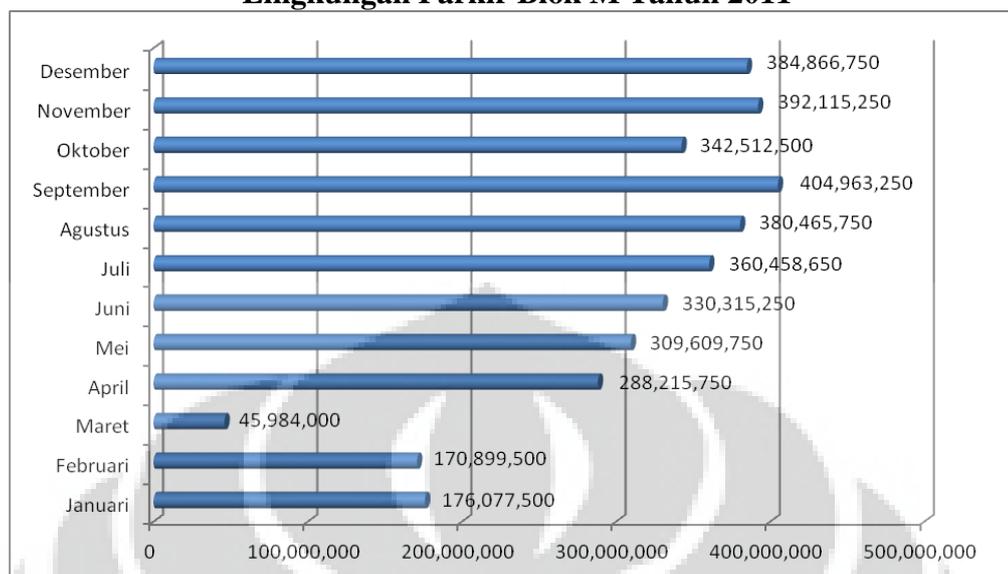
Grafik 5.1 Realisasi Pendapatan Retribusi Parkir Lingkungan Parkir Blok M Tahun 2010



Sumber: telah diolah kembali, 2012

Berdasarkan grafik di atas dapat dilihat bahwa pendapatan parkir *on street* di lingkungan parkir Blok M 2010 berada pada kisaran Rp 181.974.750,00 hingga Rp 257.825.000,00. Pendapatan terendah pada tahun 2010 terdapat pada bulan Januari yaitu sebesar Rp Rp 181.974.750,00. Pendapatan tertinggi berada pada bulan Maret yaitu sebesar Rp 257.825.000,00. Sementara itu, untuk tahun 2011 realisasi pendapatan retribusi parkir *on street* di Lingkungan Parkir Blok M dapat dilihat pada grafik berikut:

**Grafik 5.2 Realisasi Pendapatan Retribusi Parkir
Lingkungan Parkir Blok M Tahun 2011**



Sumber: telah diolah kembali, 2012

Pada bulan Maret 2011, pendapatan parkir *on street* di lingkungan parkir merupakan pendapatan terendah dalam tahun tersebut, yaitu sebesar Rp 45.984.000,00. Pada bulan tersebut tepatnya tanggal 9 Maret 2011 mulai diresmikan pengelolaan parkir terpadu di Kawasan Melawai, Blok M. Setelah diberlakukannya sistem pengelolaan parkir terpadu di kawasan tersebut, maka pada bulan April, pendapatan meningkat secara signifikan yaitu menjadi Rp 288.215.750,00. Peningkatan tersebut terus berlangsung hingga bulan September 2011. Pendapatan tertinggi selama tahun 2011 yaitu sebesar Rp 404.963.250,00 terdapat pada bulan September. Hal ini berarti bahwa dengan adanya sistem yang transparan dan terkontrol memiliki dampak yang positif bagi peningkatan pendapatan atau penerimaan retribusi. Sebelum diadakannya sistem ini, pendapatan tertinggi hanya mencapai Rp 257.825.000,00 tiap bulannya. Namun, setelah sistem baru ini diterapkan pada bulan Maret 2011, pendapatan jauh lebih meningkat dan pendapatan tertinggi berhasil diraih sampai bulan Januari 2012 yaitu sebesar Rp 439.413.250,00. Artinya, pendapatan yang diterima menjadi hampir dua kali lebih besar. Penerapan sistem baru ini berhasil meningkatkan pendapatan karena adanya sistem yang transparan dan terkontrol, seperti penuturan Bapak Syaefudin Zuhri berikut:

“Dulu dipegang kita paling sekitar Rp180 juta-an sekarang bisa Rp300 juta-an. Teknologi tersebut bisa meng-*collect* lebih baik, dia bisa, kalau ibarat pintu, dia bisa menutup sampai rapat.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Dengan demikian, pendapatan parkir *on street* di Kawasan Terpadu Blok M jelas berbeda sekali dengan lokasi parkir *on street* non lingkungan di Melawai. Pada bulan Januari tahun 2012, pendapatan parkir *on street* di Kawasan Terpadu Blok M tersebut dapat mencapai Rp 439.413.250,00 sedangkan pendapatan parkir *on street* non lingkungan di Melawai hanya dapat mengumpulkan sebanyak Rp 8.412.000,00 dalam satu bulan.

Perbedaan ini juga disebabkan oleh adanya perbedaan sistem pemungutan. Berbeda dengan parkir *on street* non lingkungan di Melawai dimana pemungutan retribusinya dilakukan oleh juru parkir dengan karcis yang tidak dapat dikontrol penggunaannya, artinya masih menggunakan tenaga manual, pemungutan retribusi parkir *on street* di dalam Kawasan Terpadu Blok M sudah menggunakan teknologi sehingga lebih terkontrol, transparan, dan akuntabel. Sistem baru ini akhirnya berpengaruh terhadap penerimaan retribusi. Hal ini juga diperkuat oleh pernyataan Bapak Azas Tigor Nainggolan berikut:

“Oh iya karena terkontrol, kan gitu. Ini bagus kan? Terkontrol *by machine*, gitu kan. Kalau bisa semuanya di Jakarta seperti itu. Dibuat seperti itu gitu loh. Karena kami juga yang merekomendasi itu, sistem parkir terpadu di Blok M itu. Ada dua, jadi parkir di badan jalannya adalah UPT Parkir, di dalam gedungnya adalah swasta, gitu loh. Tapi semua satu kesatuan penghitungan kan? Nah, kalau bisa dibuat seperti itu, modelnya seperti itu.” (Wawancara dengan Azas Tigor Nainggolan, 25 April 2012)

Pendapatan dari retribusi parkir *on street* baik parkir lingkungan maupun non lingkungan digunakan untuk keperluan belanja pegawai UP. Perparkiran dan biaya operasional dalam menjalankan kegiatan pelaksanaan penyediaan, pemeliharaan dan perawatan sarana prasarana parkir milik Pemerintah Daerah. Kegiatan tersebut berupa penyediaan marka parkir dan kegiatan operasional lainnya yang bersifat rutinitas. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Bapak Syaefudin Zuhri berikut ini:

“Intinya sebenarnya pendapatan parkir itu, mmmm. Pertama, karena kita PPK-BLUD, digunakan untuk belanja pegawai. Pegawai terdiri dari

pegawai PNS dan pegawai non PNS. Kedua, ya dikembalikan untuk operasional, seperti sarana parkir, entah itu pembangunan marka, entah itu gardu, komputer, dan lain sebagainya. Artinya sebagian dikembalikan kepada fasilitas untuk menunjang operasional dan sebagian lagi untuk belanja pegawai.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Dalam mengelola pendapatannya, UP.Perparkiran menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah, yang selanjutnya disingkat PPK-BLUD dimana pengelolaan pendapatan berada di bawah kendali UP.Perparkiran. Pola Pengelolaan Keuangan BLUD adalah pola pengelolaan keuangan yang memberikan fleksibilitas berupa keleluasaan untuk menerapkan praktik-praktik bisnis yang sehat untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa, sebagai pengecualian dari ketentuan pengelolaan keuangan daerah pada umumnya. Unit Pengelola Perparkiran wajib melaporkan pengelolaan keuangannya kepada Pemerintah Daerah dalam hal ini kepada Badan Pengelola Keuangan Daerah.

Dengan demikian, UP.Perparkiran dapat melakukan kerja sama dengan pihak swasta seperti kerja sama dalam pengelolaan parkir terpadu di Blok M karena menerapkan PPK-BLUD sehingga UP.Perparkiran memiliki keleluasaan untuk melakukan kerja sama. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Syaefudin Zuhri berikut:

“Kenapa sih UPP Parkir bisa kerja sama? Kita itu melaksanakan PPK-BLUD (Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah). Perlu diketahui juga, PPK-BLUD itu bukanlah kelembagaan, dia bukan entitas tapi dia suatu sistem pengelolaan keuangan yang menyimpang dari APBD dan APBN yang konvensional. Lho, kok menyimpang? Ya, kalau APBD dan APBN yang konvensional semuanya harus amprah. Permohonan dulu, nanti realisasi, baru dilaksanakan. Ini bermula dari rumah sakit, jika ada orang sakit, tunggu ya, obatnya belum ada, kita amprah dulu, lewat dach, ya kan. BLUD ini suatu sistem terobosan yang memberikan fleksibilitas kepada penyelenggara untuk bisa menggunakan uangnya untuk menunjang operasional. Nah, keleluasaan itu juga di dalamnya ada pada kerjasama. Jadi, tidak perlu ditandatangani oleh Pak Gubernur, tetapi cukup ditandatangani oleh Kepala UPP, yang melekat ketentuan mengenai hal-hal yang menyangkut kewenangan penandatanganan menjadi kewenangan Kepala BLUD itu sendiri, gitu.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Pendapatan parkir *on street* lingkungan lebih besar dibandingkan pendapatan parkir *on street* non lingkungan. Setelah diselenggarakannya pengelolaan parkir terpadu berbasis penggunaan teknologi pada bulan Maret 2011, pendapatan parkir *on street* lingkungan mengalami peningkatan yang signifikan. Penerapan sistem baru ini berhasil meningkatkan pendapatan karena adanya sistem yang transparan dan terkontrol melalui penggunaan teknologi.

5.1.1.3.2 Pendapatan Retribusi Parkir *On Street* Non Lingkungan

Potensi pendapatan retribusi parkir *on street* selama ini direpresentasikan dengan adanya target pendapatan yang setiap tahunnya ditetapkan oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta dengan mempertimbangkan target dan realisasi pendapatan retribusi parkir pada tahun sebelumnya. Adapun target dan realisasi pendapatan dari retribusi parkir *on street* khusus Jakarta Selatan yaitu sebagai berikut:

Tabel 5.8 Pendapatan Retribusi Parkir *On Street* Jakarta Selatan Tahun 2009-2011

Tahun	Pendapatan		Pencapaian (%)
	Target	Realisasi	
2009	1.250.000.000	1.154.392.375	92,35
2010	1.441.797.920	1.354.439.000	93,94
2011	1.593.438.528	1.434.403.625	90,02

Sumber: telah diolah kembali, 2012

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa target di Wilayah Jakarta Selatan tidak pernah tercapai. Penerimaan tahun 2009 ditargetkan sebesar Rp 1.250.000.000,00 namun penerimaan terealisasi hanya sebesar Rp 1.154.392.375,00. Hal ini berarti pencapaiannya hanya sebesar 92,35%. Penerimaan tahun 2010 ditargetkan sebesar Rp 1.441.797.920,00 sedangkan penerimaan terealisasi adalah sebesar Rp 1.354.439.000,00 atau pencapaiannya adalah sebesar Rp 93,94%. Selanjutnya pada tahun 2011, target penerimaan ditetapkan sebesar Rp 1.593.438.528,00 dengan penerimaan terealisasi sebesar Rp 1.434.403.625,00 dengan pencapaian sebesar 90,02%.

Pada bulan Januari 2012, target setoran atau waster per bulan yang ditetapkan untuk parkir *on street* Jakarta Selatan secara keseluruhan itu adalah sebesar Rp 136.080.250,00 sedangkan realisasinya pada bulan itu adalah sebesar

Rp 127.283.500,00 atau 93,54%. Kemudian pada bulan Februari, waster per bulan yang ditetapkan untuk parkir *on street* Jakarta Selatan adalah sebesar Rp 133.865.750,00 sementara realisasinya pada bulan Februari tersebut adalah sebesar Rp 132.278.250,00 atau 98,81%. Target setoran per bulan yang ditetapkan untuk parkir *on street* Jakarta Selatan pada bulan Maret adalah sebesar Rp 136.904.500,00 namun realisasinya hanya sebesar Rp 132.693.250,00 atau 96,92%. Berikut merupakan target dan pencapaian pendapatan parkir *on street* di Jakarta Selatan dari bulan Januari hingga Maret 2012:

**Tabel 5.9 Pendapatan Parkir On Street Jakarta Selatan
Bulan Januari-Maret 2012**

No	Bulan	Pendapatan		Pencapaian (%)
		Target	Realisasi	
1	Januari	136.080.250	127.283.500	93,54
2	Februari	133.865.750	132.278.250	98,81
3	Maret	136.904.500	132.693.250	96,92

Sumber: telah diolah kembali, 2012

Tidak tercapainya target tersebut dapat disebabkan oleh beberapa hal, yaitu tingginya penetapan target, adanya kebocoran, dan tidak menentunya kondisi di lapangan. Parkir *on street* non lingkungan sendiri sangat rawan akan kebocoran karena kontrol yang sangat lemah. Hal ini juga didukung oleh pernyataan Bapak Syaefudin Zuhri berikut:

“...Jadi begini, eee, pertama, bisa jadi ya, target dengan pencapaiannya tidak sesuai karena banyak hal. Bisa jadi targetnya yang ketinggian, atau bisa jadi terjadi kebocoran. Yang pasti pada parkir tepi jalan itu rawan kebocoran karena sistem pungutannya. Sistem pungutannya, parkir belum memiliki alat yang mendukung...Yang kedua karena di lapangan itu open barr. Artinya bisa jadi hujan, banjir, perkelahian, demo. Kalau ada demo orang males keluar, akhirnya nggak parkir atau pembangunan jalan, seperti *under pass*, *fly over*, itu kalau dibangun udah pasti parkirnya hilang...Untuk tepi jalan, saya sendiri nggak merasa yakin, kalau sistem pungutannya masih seperti itu, saya pikir ini tidak transparan. Makanya kita tetap menggunakan sistem kewajiban setor atau target.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Dengan demikian jelas bahwa pengelolaan keuangan parkir *on street* non lingkungan sangat lemah. Hal ini disebabkan dari tahun ke tahun target yang ditetapkan tidak pernah tercapai dimana realisasinya tidak mencapai 100%.

Untuk menekan kebocoran retribusi parkir, telah dilakukan beberapa upaya oleh UP.Perparkiran seperti sistem kartu saldo pada tahun 2001 (*smartcard*), dan pada tahun 2009 berlaku lima kali parkir gratis satu kali. Sebagai salah satu upaya untuk menekan kebocoran, pada tahun 2001 diberlakukan sistem kartu saldo dengan menggunakan *smartcard* yang kalau digesek saldonya akan berkurang. Dalam penyelenggaraannya pihak UP.Perparkiran melakukan kerja sama dengan pihak swasta yaitu PT. Adiwira Sembada.

“Upaya yang dilaksanakan dari dulu 2001 itu berupa kerjasama operasi dengan PT. Adiwira Sembada. Kita udah pernah pakai *handeld*. Itu *smartcard* yang kalau digesek saldonya berkurang. Karena mungkin masyarakat waktu itu belum bisa menggunakan di semua tempat, dan keliatannya agak mahal, tidak jalan.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012)

Selain itu, pada tahun 2009 juga diberlakukan lima kali parkir gratis satu kali. Namun, upaya tersebut juga mandek di tengah jalan dan tidak berjalan optimal sehingga tidak pernah diteruskan lagi. Hal ini sebagaimana penuturan Bapak Syaefudin Zuhri dalam wawancara mendalam dengan peneliti:

“...Terus, tahun 2009 yang saya bilang tadi, kita *launching* juga yang lima kali parkir, satu gratis. Itu juga kita laksanakan, tapi nggak optimal.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Untuk melihat pencapaian pendapatan parkir *on street* non lingkungan di Melawai dalam beberapa tahun belakangan, sulit dilakukan. Hal ini dikarenakan tidak tersedianya data secara spesifik dari UP.Perparkiran mengenai berapa pendapatan parkir *on street* per korlap yang membawahi sejumlah juru parkir di ruas jalan tertentu di Melawai pada beberapa tahun belakangan. Selain itu, data pendapatan selama tahun 2011 di Melawai belum tersedia sehingga menyulitkan peneliti untuk menganalisis berapa pencapaian pendapatan retribusi untuk parkir *on street* non lingkungan di Melawai. Berdasarkan data yang didapatkan peneliti, target setoran untuk parkir *on street* non lingkungan di Melawai periode Januari sampai April 2012 sama. Peneliti berusaha memperkirakan berapa potensi pendapatan retribusi parkir *on street* di Kelurahan Melawai pada tahun 2012. Adapun potensi pendapatan retribusi parkir *on street* non lingkungan di Melawai pada tahun 2012 lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 5.10 berikut:

Tabel 5.10 Potensi Pendapatan Retribusi Parkir *On Street* Non Lingkungan di Melawai Tahun 2012

Lokasi	Shift	Jumlah Wastor			Potensi Pendapatan Satu Minggu	Potensi Pendapatan Satu Bulan	Potensi Pendapatan Satu Tahun
		Senin-Jumat	Sabtu	Minggu			
Jl. Falatehan I	Long Shift	210.000	18.000	12.000	240.000	960.000	11.520.000
Jl. Melawai Raya I	Shift I	100.000	-	-	100.000	400.000	4.800.000
Jl. Melawai Raya II	Shift I	220.000	45.000	45.000	310.000	1.240.000	14.880.000
	Shift II	120.000	75.000	58.000	253.000	1.012.000	12.144.000
Jl. Panglima Polim	Long Shift	563.000	286.000	40.000	889.000	3.556.000	42.672.000
Jl. Sultan Hasanuddin	Shift I	144.000	-	-	144.000	576.000	6.912.000
Jl. Melawai SMP 56	-	-	-	-	-	-	-
Jl. Panglima Polim II	Shift I	22.000	-	-	22.000	88.000	1.056.000
Jl. Panglima Polim III	Shift I	8.000	-	-	8.000	32.000	384.000
Jl. Panglima Polim IX	-	-	-	-	-	-	-
Jl. Sunan Ampel	Shift I	77.000	-	-	77.000	308.000	3.696.000
Jl. Wijaya VI	-	-	-	-	-	-	-
Jl. Wijaya VII	Shift I	10.000	10.000	10.000	30.000	120.000	1.440.000
Jl. Wijaya VIII	Shift I	20.000	10.000	-	30.000	120.000	1.440.000
Jl. Wijaya IX	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL		1.494.000	444.000	165.000	2.103.000	8.412.000	100.944.000

Sumber: telah diolah kembali, 2012

Penghitungan potensi tersebut diasumsikan bila keadaan di lapangan berlangsung normal. Dari penghitungan potensi pendapatan di atas dapat diketahui bahwa potensi pendapatan retribusi parkir *on street* non lingkungan di Kelurahan Melawai yang terletak di Jakarta Selatan mencapai Rp 8.412.000,00 per bulan dan Rp 100.944.000,00 untuk satu tahun.

Berdasarkan data dari UP.Perparkiran, tidak ada target setoran yang diterima pada empat ruas jalan di Melawai yaitu Jl. Melawai SMP 56, Jl. Wijaya VI, Jl. Panglima Polim IX, dan Jl. Wijaya IX. Namun, dari hasil temuan peneliti di lapangan, ternyata pada Jl. Wijaya IX terdapat kegiatan parkir dari Senin hingga Minggu, dan tiga ruas jalan lainnya tidak ada kegiatan parkir. Sementara itu, dalam laporan penerimaan yang diterima UP.Perparkiran di lokasi tersebut tidak ada kegiatan parkir. Kegiatan parkir di Jl. Wijaya IX dapat dilihat pada gambar 5.5 berikut:



Gambar 5.5 Kegiatan Parkir di Jl. Wijaya IX

Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Dari hasil wawancara peneliti dengan salah seorang juru parkir di Jl. Melawai IX yaitu Bambang, setoran yang diberikan ke korlap setiap harinya adalah sebesar Rp 35.000,00 (Wawancara dengan Bambang, 19 Mei 2012). Apabila dikalkulasikan setoran di Jl. Wijaya IX, maka dalam seminggu uang yang terkumpul dari seorang juru parkir saja dapat mencapai Rp 245.000,00, sedangkan dalam setahun dapat mencapai Rp 11.760.000,00. Artinya, kebocoran dari satu ruas jalan saja dapat mencapai Rp 11.760.000,00 dalam satu tahun. Sementara itu, dalam laporan penerimaan UP.Perparkiran, pendapatan dari jalan tersebut selalu

tidak ada. Hal ini jelas menunjukkan bahwa dalam pengelolaan parkir *on street* di Melawai, masih terdapat celah terjadinya kebocoran sehingga mengakibatkan pendapatan tidak optimal. Untuk mengatasi kebocoran ini, diperlukan audit lokasi parkir secara berkala dan pengawasan yang ketat oleh Satuan Pengawas Internal (SPI) yang merupakan unsur pengawas internal UP.Perparkiran.

Berdasarkan pemaparan di atas dapat disimpulkan bahwa pendapatan retribusi parkir *on street* non lingkungan di Melawai belum dapat tercapai dengan maksimal. Hal ini dikarenakan masih banyaknya peluang terjadinya kebocoran akibat kurangnya pengawasan.

5.1.2 Pengaturan

Peraturan adalah sesuatu yang disepakati dan mengikat sekelompok orang atau lembaga dalam rangka mencapai suatu tujuan dalam hidup bersama. Pengaturan mengenai perparkiran diciptakan dalam rangka mengatur pelaksanaan layanan perparkiran. Pengelolaan parkir *on street* di Melawai tidak akan terlepas dari adanya berbagai peraturan yang dibuat untuk memastikan agar pengelolaan tersebut berjalan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan. Tanpa adanya peraturan-peraturan yang mengatur bagaimana pengelolaan parkir *on street* tersebut seharusnya dilakukan, maka UP.Perparkiran pun akan mengalami kesulitan untuk mengelola parkir *on street* di Melawai karena untuk mengelola parkir *on street* diperlukan aturan yang digunakan sebagai dasar atau acuan untuk membuat berbagai kebijakan atau keputusan. Dalam pengelolaan parkir *on street* di Melawai baik lingkungan maupun non lingkungan, pengaturan baik oleh Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah memainkan peranan penting agar kegiatan pengelolaan parkir berjalan lancar sebagaimana mestinya. Dimensi pengaturan dalam pengelolaan parkir *on street* terdiri dari pengaturan lokasi parkir, pembatasan penyediaan parkir dan penegakan peraturan.

5.1.2.1 Pengaturan Lokasi Parkir

Lokasi menggambarkan posisi pada suatu ruang. Pengaturan lokasi atau tempat parkir mempunyai peran yang sangat penting untuk wilayah perkotaan serta tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi secara keseluruhan. Peraturan

mengenai lokasi parkir sangat dibutuhkan karena peraturan tersebut yang akan mengatur bagaimana penetapan lokasi parkir sehingga bisa mendukung sistem transportasi. Lokasi parkir juga dapat berfungsi untuk mengendalikan serta mengatur arus penumpang dan barang. Fasilitas parkir yang baik dapat meminimalkan terjadinya konflik pada ruas jalan di lokasi parkir dan sekitarnya. Masalah akan mulai timbul apabila kebutuhan parkir tidak sesuai atau melebihi kapasitas parkir yang tersedia. Oleh karena itu, keselarasan pengaturan mengenai lokasi parkir yang dibuat oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah menjadi sangat penting untuk mendukung kelancaran sistem transportasi. Pengaturan lokasi parkir *on street* yang dibuat oleh Pemerintah Daerah, dalam hal ini Pemerintah Kota harus sesuai dengan peraturan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Pusat. Berikut merupakan dasar-dasar hukum yang dibuat oleh Pemerintah Pusat terkait pengaturan lokasi parkir *on street*, di antaranya:

- Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang *Pemerintahan Daerah* (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437)
- Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2006 tentang *Jalan* (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655)
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025)
- Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang *Prasarana dan Lalu Lintas Jalan* (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3529)
- Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang *Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas* (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221)
- Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 73 Tahun 1999 tentang *Pedoman Penyelenggaraan Perparkiran di Daerah*

- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 1993 tentang *Fasilitas Parkir untuk Umum*

Berbagai dasar hukum di atas dijadikan acuan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk menyusun peraturan pendukung mengenai pengelolaan perparkiran. Untuk mengatur pengelolaan lokasi parkir *on street* di seluruh wilayah Jakarta ada beberapa Peraturan Daerah yang digunakan, yaitu sebagai berikut:

- Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 1999 tentang *Perparkiran* (Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 1999 Nomor 22)
- Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 tentang *Ketertiban Umum* (Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 1999 Nomor 8)
- Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 110 Tahun 2010 tentang *Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Perparkiran* (Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2010 Nomor 114)
- Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 64 Tahun 2011 tentang *Perubahan atas Peraturan Gubernur No. 111 Tahun 2010 tentang Tempat Parkir Umum di Lokasi Milik Pemerintah Daerah* (Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2011 Nomor 69).

Berdasarkan berbagai pengaturan mengenai lokasi parkir baik di tingkat pusat maupun di tingkat daerah, maka dalam hal ini lokasi parkir *on street* di Melawai dikategorikan atas parkir *on street* lingkungan/Kawasan Terpadu Blok M dan parkir *on street* non lingkungan/tepi jalan umum.

5.1.2.1.1 Pengaturan Lokasi Parkir *On Street* Lingkungan

Penetapan lokasi parkir *on street* lingkungan juga memiliki dasar peraturan yang sama dengan lokasi parkir *on street* non lingkungan. Penetapannya dilakukan berdasarkan peraturan yang dibuat oleh Pemerintah Pusat dan

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Parkir *on street* lingkungan di Melawai terdiri dari delapan ruas jalan, yaitu Jl. Melawai I s.d Jl. Melawai IX. Semua jalan yang tergolong ke dalam lokasi parkir *on street* lingkungan di Melawai diklasifikasikan sebagai KPP. Berikut merupakan penetapan lokasi parkir *on street* lingkungan yang berada di Kawasan Terpadu Blok M.

Tabel 5.11 Penetapan Lokasi Parkir *On Street* Lingkungan di Melawai

No	Nama Jalan	Golongan	Klasifikasi Jalan	SRP
1	Jl. Melawai I	KPP	Lokal	20
2	Jl. Melawai III	KPP	Lokal	15
3	Jl. Melawai IV	KPP	Lokal	10
4	Jl. Melawai V	KPP	Lokal	50
5	Jl. Melawai VI	KPP	Lokal	31
6	Jl. Melawai VII	KPP	Lokal	30
7	Jl. Melawai VIII	KPP	Lokal	57
8	Jl. Melawai IX	KPP	Lokal	40

Sumber: telah diolah kembali, 2012

Seluruh lokasi parkir *on street* lingkungan atau yang berada dalam Kawasan Terpadu Blok M mulai dari Jl. Melawai I s.d Jl. Melawai IX tergolong sebagai jalan lokal. Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, jalan lokal diizinkan sebagai lokasi parkir *on street*. Dengan demikian, penetapan lokasi parkir *on street* lingkungan di Melawai berdasarkan Peraturan Gubernur No. 64 Tahun 2011 sejalan dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009.

Lokasi parkir *on street* lingkungan di Melawai sangat mudah ditemukan. Berdasarkan temuan di lapangan, penyelenggaraan parkir *on street* di Kawasan Terpadu Blok M sudah memiliki pengaturan yang jelas sehingga tidak ditemukan parkir liar di dalam lingkungan parkir tersebut. Adanya kejelasan pengaturan ini dapat dilihat pada lokasi parkir *on street* di Kawasan Terpadu Blok M tersebut dimana seluruh jalan sudah memiliki marka yang jelas, juru parkir dengan seragam yang lengkap, bukti pembayaran, dan rambu parkir. Selain itu, lingkungan parkir tersebut juga didukung dengan sarana dan prasarana pendukung lainnya seperti pintu masuk beserta pintu keluar, petunjuk arah, papan pemberitahuan, dan berbagai kelengkapan fasilitas pendukung lainnya.

Oleh karena itu, pengaturan lokasi parkir *on street* lingkungan di Melawai sudah ada payung hukum yang jelas, baik dari Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Selain itu, kedua produk hukum tersebut berjalan selaras, tidak ada ketimpangan. Keselarasan pengaturan lokasi parkir *on street* lingkungan di Melawai akan memudahkan pihak pengelola terutama UP. Perparkiran dalam menjalankan tupoksinya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

5.1.2.1.2 Pengaturan Lokasi Parkir *On Street* Non Lingkungan

Pengaturan lokasi parkir *on street* tepi jalan umum/non lingkungan di Melawai berdasarkan peraturan yang dibuat oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah terdiri atas 13 ruas jalan. Parkir *on street* non lingkungan di Kawasan Melawai terdiri dari 13 (tiga belas) ruas jalan, yaitu Jl. Falatehan I, Jl. Melawai Raya, Jl. Panglima Polim hingga Jl. Sultan Hasanuddin, Jl. Melawai SMP 56, Jl. Panglima Polim II, Jl. Panglima Polim III, Jl. Panglima Polim IX, Jl. Sunan Ampel, Jl. Wijaya VI, Jl. Wijaya VII, Jl. Wijaya VIII, Jl. Wijaya IX. Dari 13 ruas jalan yang ditetapkan sebagai lokasi parkir *on street* non lingkungan di Kelurahan Melawai, sepuluh di antaranya diklasifikasikan sebagai jalan lokal sedangkan sisanya Jl. Melawai Raya ditetapkan sebagai jalan kabupaten dan Jl. Panglima Polim ditetapkan sebagai jalan provinsi.

Selain itu, dari 13 ruas jalan yang ditetapkan sebagai tempat parkir *on street* non lingkungan, empat ruas jalan termasuk golongan Kawasan Pengendalian Parkir (KPP) sedangkan sembilan ruas jalan lainnya tergolong ke dalam jalan Golongan A. Kawasan Pengendalian Parkir merupakan jalan dengan intensitas kepadatan yang sangat tinggi. Sementara itu, jalan yang termasuk ke dalam golongan A merupakan jalan yang memiliki intensitas yang rapat padat namun tidak sepadat KPP. Penetapan lokasi parkir *on street* non lingkungan lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5.12 Penetapan Lokasi Parkir *On Street* Non Lingkungan di Melawai

No	Nama Jalan	Golongan	Klasifikasi Jalan	SRP
1	Jl. Falatehan I	KPP	Lokal	20
2	Jl. Melawai Raya	KPP	Kabupaten	40
3	Jl. Panglima Polim	KPP	Provinsi	45
4	Jl. Sultan Hasanuddin	KPP	Lokal	30
5	Jl. Melawai SMP 56	Golongan A	Lokal	24
6	Jl. Panglima Polim II	Golongan A	Lokal	35
7	Jl. Panglima Polim III	Golongan A	Lokal	13
8	Jl. Panglima Polim IX	Golongan A	Lokal	10
9	Jl. Sunan Ampel	Golongan A	Lokal	5
10	Jl. Wijaya VI	Golongan A	Lokal	25
11	Jl. Wijaya VII	Golongan A	Lokal	20
12	Jl. Wijaya VIII	Golongan A	Lokal	20
13	Jl. Wijaya IX	Golongan A	Lokal	8

Sumber: telah diolah kembali, 2012

Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, penyelenggaraan parkir *on street* hanya dapat diselenggarakan pada jalan-jalan tertentu. Adapun kriteria jalan yang diperbolehkan menjadi tempat parkir *on street* adalah jalan kabupaten, jalan desa, jalan kota ataupun jalan lokal yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas, dan/atau Marka Jalan. Dengan demikian, jalan provinsi jelas tidak diperbolehkan menjadi tempat parkir *on street*. Hal ini berarti bahwa penetapan Jl. Panglima Polim sebagai tempat parkir *on street* berdasarkan Peraturan Gubernur No. 64 Tahun 2011 sudah bertentangan dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 sehingga perlu dilakukan penghapusan jalan tersebut dari tempat parkir *on street* di Melawai. Menurut ketentuannya, terdapat beberapa kriteria lokasi parkir resmi, sesuai dengan penuturan Bapak Azas Tigor Nainggolan berikut:

“Kan begini, ada empat syarat parkir resmi. Satu, ada rambu. Kedua, ada garis...SRP...marka parkir kan. Ketiga ada petugas berseragam, ya. Keempat ada karcis.” (Wawancara dengan Azas Tigor Nainggolan, 25 April 2012).

Lokasi-lokasi parkir resmi harus memenuhi empat syarat tersebut. Dengan demikian, tempat atau lokasi parkir resmi harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

1. adanya tanda “P” atau rambu parkir
2. marka parkir
3. seragam beserta atribut
4. tiket/karcis/struk parkir

Untuk menentukan lokasi parkir *on street* non lingkungan di Melawai antara yang resmi dengan yang tidak resmi sangatlah rumit karena ketidakjelasan lokasi titik parkir. Titik parkir tidak jelas berada di depan apa, apakah di depan suatu kantor atau toko. Pada dasarnya data yang ada hanya menunjukkan titik parkir (SRP) pada suatu ruas jalan.

Adanya ketidakjelasan tentang ruas jalan yang merupakan area parkir resmi dikarenakan fasilitas pendukung lokasi parkir belum memadai. Fasilitas pendukung tersebut antara lain berupa rambu parkir, garis marka parkir baik untuk moda roda 2 dan 4, seragam dinas petugas lapangan, karcis sebagai bukti transaksi retribusi parkir serta papan himbauan bagi pengguna jasa parkir. Kurangnya fasilitas pendukung di Melawai ini diperkuat oleh pernyataan pemakai jasa parkir berikut:

“Sarana dan prasarana....Hmmm, saya lihat nggak ada...eee, gini aja deh Mba, Mba bisa lihat sendiri, tempat saya parkir motor tuh, nggak ada rambu P nya, ya walaupun parkirnya ada. Itu buktinya dapat dilihat sendiri ya Mba. Jadi, menurut saya belum memadai.” (Wawancara dengan Andre, 23 Maret 2012).

“Untuk memadai saya lihat belum. Ada petugas, tapi nggak ada rambu P nya, ada rambu P nya tapi nggak jelas markanya, ya begitu. Jadi, fasilitas pendukungnya belum digunakan dengan baik, eee, ya gitu, belum optimal lah keberadaannya. Perlu diawasi tuh.” (Wawancara dengan Hamdan, 5 April 2012).

Hampir seluruh lokasi parkir *on street* non lingkungan di Melawai tidak memiliki garis marka kecuali lokasi parkir *on street* yang berada di dalam Kawasan Terpadu Blok M. Hal ini dapat dilihat pada lampiran. Akibatnya,

penempatan kendaraan yang parkir tidak berdasarkan Satuan Ruang Parkir (SRP) atau garis marka namun hanya berdasarkan arahan dari juru parkir saja. Kondisi ini lah yang memicu kesemrawutan lalu lintas.

Sementara itu, lokasi titik parkir yang ada tidak pernah diaudit lagi. Hal ini tampak pada beberapa ruas jalan di Melawai seperti Jl. Melawai SMP 56, Jl. Panglima Polim IX, Jl. Wijaya VI, ketika ditelusuri di lapangan ternyata sudah tidak ada lagi. Sementara, di Jl. Wijaya IX masih berlangsung kegiatan parkir sedangkan pada data UP.Perparkiran, tidak ada penyelenggaraan parkir di jalan tersebut. Namun, dalam Peraturan Gubernur No. 64 Tahun 2011, berbagai lokasi tersebut tetap dimasukkan ke dalam lokasi parkir *on street* yang dikelola oleh UP.Perparkiran.

Berdasarkan pemaparan di atas dapat disimpulkan bahwa pengaturan lokasi parkir *on street* non lingkungan di Melawai sudah memiliki payung hukum yang jelas, baik dari Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Namun, antara kedua produk hukum itu terdapat ketimpangan. Peraturan Gubernur No. 64 Tahun 2011 tidak sejalan dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009. Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, jalan provinsi tidak diperbolehkan sebagai lokasi parkir *on street*, namun dalam Peraturan Gubernur No. 64 Tahun 2011, Jl. Panglima Polim yang tergolong ke dalam jalan provinsi masih diizinkan sebagai lokasi penyelenggaraan parkir *on street*. Artinya kedua produk hukum tersebut tidak berjalan selaras. Selain itu, lokasi parkir resmi di Melawai tidak jelas karena tidak tersedianya fasilitas pendukung yang memadai dan lokasi parkir tersebut tidak pernah diaudit.

5.1.2.2 Pengaturan Pembatasan Penyediaan Parkir

Pembatasan penyediaan parkir merupakan suatu upaya membatasi kegiatan parkir *on street*. Penyediaan parkir *on street* perlu dibatasi karena keberadaannya sudah jelas mengurangi kapasitas jalan. Oleh karena itu, diperlukan pengaturan mengenai pembatasan penyediaan parkir *on street* tersebut.

Pengaturan pola penyediaan parkir tersebut juga terkait dengan pembatasan parkir. Dalam perkembangan kota-kota besar di dunia, kecenderungannya terkait masalah parkir adalah melakukan pembatasan parkir.

Dengan adanya pembatasan parkir, masyarakat dikondisikan untuk tidak terlalu sering menggunakan kendaraan pribadi dan secara bertahap beralih menggunakan moda transportasi umum. Dalam hal ini, pemerintah berkewajiban untuk menyediakan fasilitas angkutan umum yang layak dan mempunyai jangkauan yang luas sebagai pengganti bagi masyarakat yang tidak menggunakan kendaraan pribadinya.

Pada dasarnya, parkir *on street* bersifat sementara dan akan dilakukan penghapusan secara bertahap. Oleh karena itu, perlu dilakukan pembatasan. Pembatasan penyediaan parkir *on street* baik lingkungan maupun non lingkungan dapat dilakukan dengan beberapa cara. Pertama, dengan merubah tipologi parkir, dari mulai tegak lurus menjadi serong, kemudian serong menjadi paralel. Kedua, pembatasan pada jam-jam tertentu. Artinya, penyelenggaraan parkir hanya dibatasi pada waktu-waktu tertentu. Ketiga, pembatasan parkir mode 24 jam penuh atau yang disebut sterilisasi seperti yang sudah dilakukan pada Jl. Gajah Mada dan Jl. Hayam Wuruk. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Syaefudin Zuhri berikut:

“Pada prinsipnya, parkir tepi jalan sifatnya *temporary*, akan dilakukan penghapusan secara bertahap. Ya, itulah kenapa harus dilakukan pembatasan. Lalu, pembatasan parkir dilakukan dengan cara apa? Pertama, caranya adalah merubah tipologi parkirnya. Dari mulai tegak lurus, serong, paralel... Yang kedua pembatasan pada jam-jam tertentu. Boleh parkir, tapi jam sekian sampai dengan sekian. Nah, itu pembatasan parkir pada jam tertentu, boleh parkir tapi pada jam tertentu. Yang ketiga pembatasan parkir mode 24 jam penuh seperti di Jalan Gajah Mada dan Hayam Wuruk.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Pengaturan pembatasan penyediaan parkir berbeda antara parkir *on street* di Kawasan Terpadu Blok M dengan parkir *on street* non lingkungan. Berikut akan dijelaskan mengenai pengaturan pembatasan parkir *on street* di Melawai.

5.1.2.2.1 Pembatasan Penyediaan Parkir *On Street* Lingkungan

Permasalahan parkir *on street* saat ini sudah tidak dapat lagi dilihat sebagai masalah yang berdiri sendiri. Pengelolaan parkir *on street* merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari pengelolaan sistem transportasi. Penyediaan fasilitas parkir diharapkan bukan hanya bertujuan sebagai penyediaan tempat parkir

kendaraan tetapi juga diharapkan dapat mendukung dan menjamin kelancaran lalu lintas. Oleh karena itu, diperlukan pembatasan terhadap parkir *on street*.

Parkir *on street* lingkungan berbeda dengan parkir *on street* non lingkungan. Parkir *on street* yang berada di Kawasan Terpadu Blok M lebih terkendali dibandingkan parkir *on street* non lingkungan. Hal ini dikarenakan penyelenggaraannya dilakukan di tepi jalan tertentu dalam suatu lingkungan parkir. Keberadaan parkir *on street* non lingkungan di dalam lingkungan tersebut lebih mudah diatur dibandingkan parkir *on street* di luar lingkungan karena lokasi yang ada lebih tertata dengan sistem yang lebih jelas. Dengan demikian, pengaturan pembatasan parkir *on street* lingkungan di Melawai juga berbeda dengan parkir *on street* non lingkungan.

Pembatasan penyediaan parkir pada parkir *on street* lingkungan dilakukan melalui tipologi dan pengaturan tarif progresif. Parkir *on street* yang berada dalam Kawasan Parkir Terpadu Blok M juga memiliki tipologi parkir serong dan paralel. Untuk Jl. Melawai I, III, IV, V, dan IX memiliki tipologi serong atau paralel sementara Jl. Melawai VI memiliki tipologi paralel, dan Jl. Melawai VIII memiliki tipologi serong (UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012).

Selain itu, penyelenggaraan parkir *on street* di dalam lingkungan tersebut beserta pengaturan tarif progresif sudah merupakan bentuk pembatasan parkir *on street*. Pengaturan tarif progresif tersebut juga terkait dengan pembatasan waktu. Semakin lama kendaraan parkir di lokasi tersebut, maka semakin mahal tarif yang harus dibayar. Dengan adanya pengaturan ini masyarakat dikondisikan tidak akan berlama-lama memarkirkan kendaraannya karena adanya pengaturan tarif yang tinggi. Tidak seperti parkir *on street* non lingkungan, parkir *on street* di dalam lingkungan lebih terkendali sehingga tidak memerlukan pengaturan khusus untuk membatasi parkir tersebut.

Dengan demikian, parkir *on street* lingkungan/Kawasan Terpadu Blok M lebih tertata, terkendali, dan unggul dibandingkan parkir *on street* non lingkungan karena dapat mengendalikan jumlah kendaraan yang parkir sehingga cenderung lebih tertib. Namun, pembatasan parkir *on street* tetap dilakukan di Kawasan Terpadu Blok M. Pengaturan pembatasan parkir *on street* di dalam lingkungan

dilakukan melalui pembatasan tipologi dan pengaturan tarif progresif. Pengaturan pembatasan parkir telah berjalan sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan.

5.1.2.2.2 Pembatasan Penyediaan Parkir *On Street* Non Lingkungan

Pembatasan parkir *on street* non lingkungan di Melawai dilakukan dengan beberapa cara, yaitu pembatasan dengan tipologi parkir dan pembatasan dengan waktu. Tipologi parkir di setiap ruas jalan yang ditetapkan untuk parkir *on street* di Kelurahan Melawai berbeda. Pada umumnya tipologi parkir yang ditetapkan di lokasi tersebut adalah serong dan paralel. Ruas jalan yang memiliki tipologi parkir serong antara lain Jl. Falatehan I, Jl. Melawai Raya, Jl. Panglima Polim, Jl. Sultan Hasanuddin, Jl. Melawai SMP 56, Jl. Panglima Polim IX, Jl. Wijaya VI, Jl. Wijaya VII, dan Jl. Wijaya VIII sedangkan sisanya, yaitu Jl. Panglima Polim II, Jl. Panglima Polim III, Jl. Sunan Ampel, dan Jl. Wijaya IX memiliki tipologi paralel (UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012). Pengaturan tipologi tersebut merupakan salah satu cara untuk mengatur tata letak parkir supaya tertib.

Selain itu, untuk pembatasan parkir pada jam-jam tertentu di Melawai dapat dilihat pada pembatasan parkir di Jl. Melawai Raya. Sementara ruas jalan lainnya tidak ada pembatasan parkir pada jam-jam tertentu. Sehubungan dengan adanya jalur sepeda di Jakarta Selatan yaitu melewati Jl. Melawai Raya juga berpengaruh terhadap penyelenggaraan kegiatan parkir *on street* di Melawai. Adanya Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 680 Tahun 2011 mengenai Penetapan Lajur Sepeda dari Jalan Mahakam (Taman Ayodya) hingga Jalan Prapanca turut berpengaruh terhadap penyelenggaraan parkir *on street* karena di dalam SK Gubernur tersebut diatur bahwa jalur sepeda tersebut tidak boleh digunakan untuk lokasi parkir *on street*. Kondisi ini berakibat terhadap pengurangan parkir *on street* di Jl. Melawai Raya. Hal ini juga diungkapkan oleh Bapak Wesly D.Simamora berikut:

“...Tapi memang, perkembangan di akhir tahun, sudah hampir setengah tahun yang lalu, itu ada gagasan Walikota Jakarta Selatan berikut dengan Gubernur menggunakan Jl. Melawai Raya sebagai jalur sepeda. Ya, akhirnya di jalur sepeda ini, dilarang untuk digunakan sebagai fasilitas parkir umum.” (Wawancara dengan Wesly D.Simamora, 19 April 2012).

Pengurangan lokasi parkir *on street* di Jl. Melawai Raya karena adanya jalur sepeda juga berdampak terhadap penurunan setoran. Meskipun pada jalur sepeda tersebut sudah dilarang parkir, namun karena UP.Perparkiran dituntut untuk memenuhi target setoran yang telah ditetapkan, makanya pihak UP.Perparkiran mengajukan permohonan ke Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk diperbolehkan parkir pada jam-jam tertentu di jalur sepeda tersebut, seperti penuturan Bapak Wesly D.Simamora berikut:

“...Tapi, setidaknya-tidaknya karena kita juga dituntut untuk setoran, jadi jalur sepeda ini dicanangkan tapi setoran nggak turun. Dari mana itu uangnya? kan gitu. Jadi, dari kita mengajukan permohonan untuk dilakukan jam-jam an. Jadi, jalur sepeda yang waktunya tepat untuk menggunakan sepeda, ada juga jalur sepeda itu yang jam nya digunakan untuk parkir, biar dua-duanya kena nih, dua-duanya sampai.” (Wawancara dengan Wesly D.Simamora, 19 April 2012).

Pembatasan parkir untuk jam-jam tertentu di jalur sepeda yang melewati Jl. Melawai Raya merupakan hasil kesepakatan dalam rapat saja antara UP.Perparkiran dengan Pemerintah Jakarta Selatan. Pembatasan parkir di jalur sepeda tersebut dilakukan pada pagi hari yaitu hingga pukul 10.00 dan sore hari pada pukul 16.00 hingga 17.30. Di luar jam-jam tersebut, dibolehkan parkir. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Wesly D.Simamora berikut:

“Jam-jam ini sebenarnya tidak tertulis ya. Itu kesepakatan dalam nota rapat, ya. Jadi rapat itu ada notulennya di Walikota. Tapi setidaknya-tidaknya jam sepeda nya itu dari pagi, jam itu sekitar dua sampai tiga jam. Nah itu di atas jam 10.00 itu dia nggak beroperasi lagi, sepedanya kan. Baru sore, sore...sekitar jam 16.00 sampai 17.30, jadi satu setengah jam, setelah itu, orang juga sudah enggan menggunakan sepeda. Aaa, itu aja pembagiannya, tapi memang tidak diatur tertulis karena memang penghapusan jalan terhadap Perda retribusi, ada SK Gubernurnya tidak dicabut juga. Jadi, kita ada SK Gubernur yang isinya tentang jalan-jalan yang boleh dipungut, SK Gubernur Nomor 46 Tahun 2012.” (Wawancara dengan Wesly D.Simamora, 19 April 2012).

Adapun kondisi parkir pada jalur sepeda di Jl. Melawai Raya dapat dilihat pada gambar 5.6 berikut:



Gambar 5.6 Parkir di Jalur Sepeda di Jl. Melawai Raya

Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Dengan demikian jelas bahwa pengaturan mengenai pembatasan parkir di Jl. Melawai Raya saling bertabrakan antara satu peraturan dengan peraturan lainnya. Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 680 Tahun 2011 sudah melarang adanya parkir di jalur sepeda, sementara SK Gubernur No. 46 Tahun 2012 masih membolehkan penyelenggaraan parkir di lokasi tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa tidak adanya keselarasan dalam pengaturan pembatasan parkir *on street* non lingkungan di Melawai.

5.1.2.3 Penegakan Peraturan

Salah satu hal yang penting dalam mekanisme pengaturan parkir *on street* adalah penegakan peraturan. Penegakan peraturan merupakan salah satu upaya untuk menjamin dan menegakkan peraturan yang telah ditetapkan. Tanpa adanya penegakan, maka peraturan yang telah dibuat tidak akan berjalan dengan baik. Penegakan tersebut dapat dilakukan dengan penertiban, pemberian sanksi dan denda, serta pengawasan.

Penertiban ini dilakukan dalam rangka untuk mengatasi keberadaan parkir ilegal. Mekanisme penertiban parkir *on street* ini berlaku sama di seluruh wilayah di Jakarta, termasuk Melawai. Penertiban terhadap parkir ilegal memiliki dasar hukum yang jelas, yaitu sebagai berikut:

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025)
- Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 1999 tentang *Perparkiran* (Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 1999 Nomor 22)
- Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau Serta Penyebrangan* (Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 2003 Nomor 12)
- Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 tentang *Ketertiban Umum* (Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 1999 Nomor 8)
- Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 110 Tahun 2010 tentang *Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Perparkiran* (Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2010 Nomor 114)
- Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 64 Tahun 2011 tentang *Perubahan atas Peraturan Gubernur No. 111 Tahun 2010 tentang Tempat Parkir Umum di Lokasi Milik Pemerintah Daerah* (Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2011 Nomor 69)
- MoU antara Polda Metro Jaya dengan Gubernur No. B/12124/XI/2010/DATRO dan Nomor 31 Tahun 2010 Tanggal 29 November 2010.

Produk hukum di atas menjadi dasar berpijak dalam pelaksanaan penertiban parkir *on street* di Melawai baik untuk parkir lingkungan maupun non lingkungan. Berikut merupakan penjelasan tentang penegakan peraturan pada kedua jenis parkir *on street* di Melawai.

5.1.2.3.1 Penegakan Peraturan pada Parkir *On Street* Lingkungan

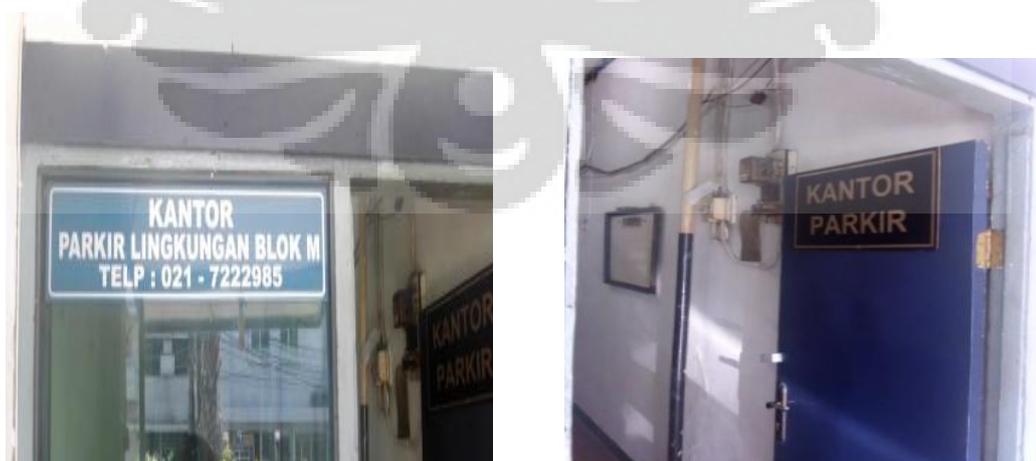
Penyelenggaraan parkir *on street* lingkungan berbeda dengan parkir *on street* non lingkungan. Hal ini dikarenakan parkir *on street* lingkungan atau yang berada di Kawasan Terpadu Blok M sudah dikerjasamakan dengan pihak swasta, yaitu Blok M Square sehingga dalam penegakan peraturan juga terdapat perbedaan dengan parkir *on street* non lingkungan.

Penertiban pada parkir *on street* non lingkungan juga dilaksanakan dengan dua cara, yaitu secara fungsional dan koordinatif. Penertiban fungsional dilaksanakan oleh UP.Perparkiran sesuai dengan tugas pokoknya sedangkan penertiban koordinatif dilaksanakan bersama-sama dengan pihak Blok M Square.

Dalam Perjanjian Kerja Sama (PKS) tersebut diatur bahwa UP.Perparkiran bertugas sebagai tenaga pengawas. Tenaga pengawas di dalam Kawasan Terpadu Blok M berjumlah 7 (tujuh) orang. Hal ini sebagaimana penuturan Bapak Wesly D. Simamora dalam wawancara mendalam dengan peneliti berikut:

“...Kita di Perjanjian Kerja Sama itu, sebagai tenaga pengawas, ya. Kantor kita masuk di situ... Sekarang kita hanya sebagai tenaga pengawas, itu ada tujuh orang. (Wawancara dengan Wesly D. Simamora, 19 April 2012).

Pengawasan di dalam lingkungan terpadu dilakukan setiap hari. Untuk melakukan tugasnya dalam mengawasi penyelenggaraan parkir *on street* di lingkungan parkir Blok M, disediakan kantor bagi para pengawas tersebut. Kantor UP.Perparkiran di dalam Kawasan Terpadu Blok M dapat dilihat pada gambar 5.7 berikut:



Gambar 5.7 Kantor UP.Perparkiran di Kawasan Terpadu Blok M

Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Berbagai pelanggaran yang terjadi di Kawasan Terpadu Blok M seperti parkir ilegal dapat dilaporkan kepada tenaga pengawas yang berada di kantor parkir lingkungan Blok M tersebut. Selain itu, sanksi pelanggaran yang diterapkan pada parkir *on street* lingkungan sama dengan parkir *on street* non lingkungan. Sanksi tersebut berupa pidana kurungan atau pemberian denda.

Dari hasil temuan di lapangan, peneliti tidak menemukan adanya parkir ilegal dalam Kawasan Terpadu Blok M tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa penegakan peraturan pada parkir *on street* di Kawasan Terpadu Blok M telah berjalan dengan baik.

5.1.2.3.2 Penegakan Peraturan pada Parkir *On Street* Non Lingkungan

Dalam pelaksanaannya, penertiban pada parkir *on street* non lingkungan dapat dilaksanakan dengan dua cara, yaitu secara fungsional dan koordinatif. Penertiban fungsional dilaksanakan oleh UP.Perparkiran sesuai dengan tugas pokoknya sedangkan penertiban koordinatif dilaksanakan bersama-sama dengan berbagai instansi terkait yang dikoordinasikan oleh Walikota selaku koordinator pemerintah masing-masing wilayah. Adapun instansi yang terkait dalam pelaksanaan penertiban di Kelurahan Melawai adalah Walikota Jakarta Selatan sebagai koordinator pelaksana penertiban, pihak Kepolisian, Sudin Perhubungan, Satpol PP, dan Garnisun.

Penertiban parkir secara fungsional atau yang dilaksanakan sendiri oleh UP.Perparkiran meliputi:

- a. penertiban terhadap cara parkir yang tidak sesuai dengan ketentuan.
- b. penertiban terhadap pungutan-pungutan oleh juru parkir yang tidak sesuai dengan ketentuan.
- c. pembinaan terhadap pengelolaan perparkiran oleh pihak swasta/instansi lain.
- d. penertiban terhadap tarif sewa parkir atas pengelolaan parkir gedung/pelataran oleh swasta/instansi lain.

Sementara itu penertiban parkir yang dilaksanakan secara koordinatif meliputi:

- a. penertiban terhadap lokasi-lokasi parkir yang tidak sesuai dengan keputusan Gubernur selaku Kepala Daerah.
- b. penertiban terhadap oknum/badan-badan lain yang melakukan kegiatan perparkiran diluar ketentuan yang berlaku.
- c. penertiban di wilayah masing-masing yang meliputi penertiban lokasi parkir, juru parkir, pungutan liar, dan penyelenggaraan parkir liar.
- d. kegiatan penyuluhan yang meliputi pelayanan dan ketertiban perparkiran.
- e. penertiban terhadap lokasi-lokasi gedung/pelataran parkir yang tidak sesuai dengan ketentuan/tidak mendapat izin dari Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Berdasarkan hasil pengamatan peneliti di Melawai, terdapat banyak parkir ilegal di daerah tersebut. Adapun yang dimaksud dengan parkir ilegal adalah sebagai berikut:

1. Tempat parkir pada lokasi yang dilarang untuk parkir (rambu larangan parkir)
2. Tempat parkir diluar waktu pembatasan
3. Tempat parkir diluar cara parkir yang diizinkan (rambu parkir dengan cara parkir)
4. Lokasi parkir yang belum termasuk dalam Peraturan Gubernur No. 64 Tahun 2011 dan tidak dikelola oleh petugas resmi UP.Perparkiran
5. Lokasi parkir yang belum memiliki izin pengelolaan parkir dari Gubernur Provinsi DKI Jakarta atau sudah memiliki izin namun melanggar tarif biaya parkir.

Dari definisi parkir ilegal tersebut, dapat dilihat bahwa lokasi yang dilarang parkir dimana terdapat rambu larangan parkir merupakan parkir ilegal. Bentuk parkir ilegal ini tampak di beberapa ruas jalan seperti Jl. Panglima Polim III dan Jl. Sultan Hasanuddin. Meskipun sudah ada rambu dilarang parkir, namun masyarakat tetap memarkirkan kendaraannya di tempat tersebut dan juru parkir

tetap bertugas di tempat yang sudah dilarang parkir. Kondisi ini dapat dilihat pada gambar 5.8 berikut:



Gambar 5.8 Parkir Ilegal di Melawai

Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Selain itu, parkir ilegal lainnya juga ditemukan di Jl. Melawai Raya. Lokasi yang dilarang sebagai tempat parkir seperti trotoar justru dijadikan sebagai tempat parkir. Berdasarkan hasil pengamatan peneliti, trotoar di Jl. Melawai Raya banyak digunakan sebagai lahan parkir. Maraknya parkir liar di trotoar sepanjang Jl. Melawai Raya dapat dilihat pada gambar 5.9 berikut:



Gambar 5.9 Occupancy Trotoar Menjadi Lahan Parkir *On Street* di Melawai

Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Trotoar merupakan fasilitas bagi pejalan kaki. Pejalan kaki juga bagian penting dari sistem transportasi, seperti penuturan Bapak Izzul Waro dalam wawancara dengan peneliti berikut:

“...Parkir itu menjadi bagian dari sistem transportasi secara menyeluruh sehingga pengelolaan parkir bisa direkayasa sedemikian rupa sehingga bisa menunjang kelancaran lalu lintas dan juga pejalan kaki terutama ya, karena banyak wilayah yang sekarang terbukti trotoar ternyata di-occupancy menjadi lahan parkir *on street*. Itu sebenarnya terlarang...” (Wawancara dengan Izzul Waro, 24 Maret 2012).

Namun, saat ini yang terjadi justru trotoar juga dijadikan sebagai lahan parkir *on street* seperti yang terjadi di trotoar Jl. Melawai Raya. Trotoar di daerah itu di-occupancy menjadi lahan parkir *on street*. Padahal jelas sudah dicantumkan larangan parkir di trotoar tersebut sesuai dengan Perda Provinsi DKI Jakarta No. 8 Tahun 2007 tentang *Keamanan dan Ketertiban*. Pemberitahuan larangan parkir di trotoar dapat dilihat pada gambar 5.10 berikut:



Gambar 5.10 Pemberitahuan Larangan Parkir Sepanjang Trotoar Melawai
Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Meskipun telah ada larangan parkir dan berjualan di sepanjang trotoar yang diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 8 Tahun 2007 tentang *Keamanan dan Ketertiban*, namun tetap saja berlangsung kegiatan parkir kendaraannya di trotoar tersebut. Menanggapi hal tersebut, pihak UP.Perparkiran DKI Jakarta mengatakan sebagai berikut:

“...Yang melarang itu kan instansi pemerintah atau Polri. Nah sekarang orang yang membutuhkan tempat parkir dari karyawan, pengunjung, bukan pengunjung aja, karyawan yang setiap hari kerja di situ mau parkir dimana? Itu pertanyaan nih. Kalau dia melarang itu seharusnya menyediakan dulu tempatnya. Tempatnya disediakan dulu baru dilarang. ...Ini nggak, nggak ada solusinya gitu. Dulu pernah begini, ada orang yang pakai motor dilarang parkir, itu dia agak emosi, jadinya dia parkir di tengah jalan. Jadi begini kesimpulannya, itu dilakukan karena memang

kebutuhan. Kadang-kadang kita juga dalam melaksanakan tugas melarang itu dengan rambu ya karena yang butuh itu ribuan orang bukan satu atau dua orang. Satu atau dua orang bisa diangkut langsung. Tapi karena ini kebanyakan ribuan orang. Makanya saya memerintahkan untuk larangan parkir jangan ada kita. Jadi, jangan dipersalahkan kitanya...” (Wawancara dengan Wesly D. Simamora, 19 April 2012).

Menurut pihak UP.Perparkiran, yang melakukan pelarangan parkir di trotoar bukanlah UP.Perparkiran melainkan instansi pemerintah lainnya seperti Polisi yang bekerja sama dengan Kelurahan Melawai. Hal ini jelas menunjukkan tidak adanya koordinasi antara Polisi, UP.Perparkiran, dan Pemerintah Kelurahan Melawai dalam menciptakan ketertiban dan kenyamanan di daerah tersebut.

Selain itu, juru parkir UP.Perparkiran jelas mengambil setoran dari parkir di trotoar di Melawai tersebut. Adapun kondisi ini dapat dilihat pada gambar 5.11 berikut:



Gambar 5.11 Juru Parkir yang Memungut Tarif Parkir di Trotoar

Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Juru parkir pada gambar di atas menyangkal kalau itu bukanlah kegiatan parkir, namun hanya sebatas kegiatan transit saja. Namun, menurut pengakuan juru parkir tersebut, kendaraan yang transit tersebut tetap dipungut retribusi (Wawancara dengan Wiyoto, 23 Maret 2012).

Parkir yang dilakukan di trotoar tersebut dan kemudian dipungut oleh juru parkir yang berseragam dari UP.Perparkiran sudah termasuk parkir ilegal. Hal ini dibenarkan oleh Bapak Azas Tigor Nainggolan dalam wawancara mendalam dengan peneliti, sebagai berikut:

“*Illegal* itu. Saya udah bilang, oh nggak bisa begini UPT Parkir...Laporin ke Polisi, kalau ada yang melakukan pemerasan di lapangan. Kan mereka minta uang paksa kan? Secara tidak sah.” (Wawancara dengan Azas Tigor Nainggolan, 25 April 2012).

Penyelenggaraan parkir *on street* di trotoar sudah bertentangan dengan Peraturan Daerah No. 8 Tahun 2007. Oleh karena itu, sesuai dengan ketentuannya para pelanggar baik masyarakat yang memarkirkan kendaraannya di trotoar maupun juru parkir yang melakukan pemungutan dapat dikenakan sanksi berupa pidana kurungan 10 s.d 60 hari atau denda sebesar Rp 100.000,00 s.d Rp 20.000.000,00. Namun, sanksi dan denda atas pelanggaran tersebut tidak dalam kenyataannya tidak efektif karena terbukti dari hari ke hari parkir di trotoar semakin bertambah.

Untuk mendukung kelancaran lalu lintas di Melawai ini, sebenarnya telah dilakukan upaya berupa kegiatan patroli dalam rangka pengawasan dan operasi penertiban parkir, misalnya dengan *clamping* atau penggembokkan. Kegiatan patroli dilakukan oleh Polisi Jakarta Selatan setiap harinya. Operasi penertiban ini melibatkan berbagai instansi seperti Dinas Perhubungan dan Kepolisian (Satgas Penertiban Parkir). Bentuk kegiatan operasi penertiban lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 5.12 berikut:



Gambar 5.12 Operasi Penertiban Parkir

Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Operasi penertiban di atas merupakan upaya penertiban lalu lintas yang menimbulkan efek jera. Biasanya kegiatan ini dilakukan dua kali dalam seminggu yaitu pada hari Senin dan Rabu.

Dalam penegakan peraturan sangat dibutuhkan kerja sama dan koordinasi antara berbagai instansi yang berwenang untuk mendukung keamanan, ketertiban, dan kelancaran sistem transportasi. Namun, dalam penegakan peraturan di Melawai jelas terlihat tidak terjalinnya koordinasi yang baik antara pihak yang berwenang. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Bapak Wesly D.Simamora berikut:

“Harusnya untuk menentukan satu rambu saja di satu titik, itu koordinasi dulu harusnya. Baik buruknya untuk instansi lain apa gitu. Ini tidak dilakukan.” (Wawancara dengan Wesly D.Simamora, 19 April 2012).

Dengan demikian, penegakan pengaturan di Melawai masih lemah. Hal ini terbukti dengan tumbuh suburnya parkir ilegal di berbagai lokasi parkir *on street* di Melawai. Lemahnya penegakan hukum terhadap parkir ilegal di Melawai membuat para pelanggar tidak jera untuk mengulang kesalahannya. Akibatnya, keberadaan parkir ilegal di berbagai lokasi di Melawai tidak dapat dibendung dan telah menjadi sebuah kebiasaan buruk. Untuk mengatasi parkir ilegal tersebut sebenarnya ada upaya yang dilakukan oleh instansi terkait seperti patroli dalam rangka pengawasan dan operasi penertiban parkir dengan pengembokan. Namun, hal tersebut juga tidak berjalan maksimal karena tidak terjalin koordinasi yang baik antara UP.Perparkiran, Sudin Perhubungan Jakarta Selatan, Polisi, dan Kelurahan Melawai.

5.1.3 Desain Fisik

Desain fisik parkir adalah suatu perancangan atau proses perencanaan dalam pembuatan tempat parkir beserta seluruh komponen pendukungnya. Penyediaan layanan parkir *on street* harus didukung dengan adanya rancangan fisik tempat parkir yang jelas. Fasilitas parkir *on street* tersebut harus dirancang sedemikian rupa agar mampu mewujudkan layanan parkir yang berkualitas dan mendukung kelancaran lalu lintas. Adapun hal-hal yang menjadi pertimbangan dalam desain fisik parkir *on street* adalah *urban design* dan fasilitas pendukung.

5.1.3.1 Kesesuaian Desain Fisik dengan *Urban Design*

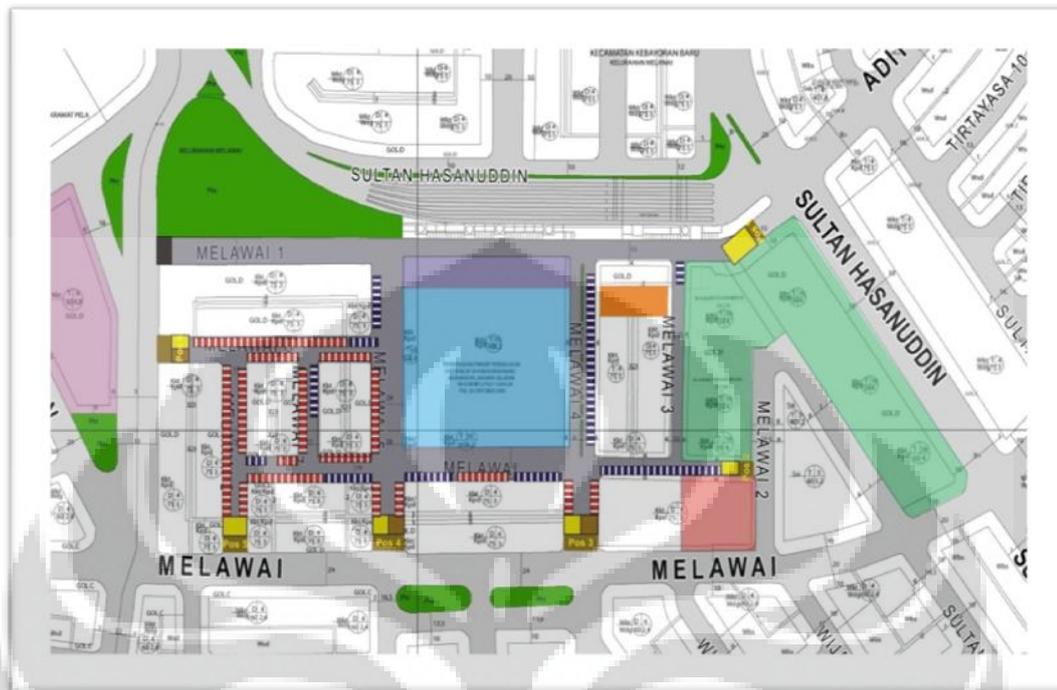
Rancangan lokasi parkir *on street* berkaitan dengan pengaturan pola tata guna lahan di suatu kawasan. Tidak dapat dipungkiri, besarnya permintaan parkir pada suatu kawasan ruas jalan sangat dipengaruhi oleh pola tata guna lahan di kawasan yang bersangkutan. Pengaturan lokasi parkir pada suatu kawasan ruas jalan sangat dipengaruhi oleh perencanaan tata ruang wilayah. Dengan demikian, untuk pemanfaatan ruang secara efisien dan efektif maka desain fisik parkir harus disusun berdasarkan ketentuan *urban design*/perancangan tata ruang kota yang berlaku. Begitu pula dalam pengelolaan parkir *on street* di Melawai. Desain parkir *on street* di kawasan tersebut dibuat berdasarkan perencanaan tata ruang wilayah Provinsi DKI Jakarta.

Sebelum tahun 2012, perencanaan tata ruang wilayah diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 6 Tahun 1999 tentang *Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta*. Peraturan ini kemudian disempurnakan melalui Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 1 Tahun 2012 tentang *Rencana Tata Ruang Wilayah 2030*. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 1 Tahun 2012 ini baru ditetapkan secara resmi pada tanggal 12 Januari 2012. Dengan demikian, desain fisik parkir *on street* di Melawai baik yang terletak di lingkungan/Kawasan Terpadu Blok M ataupun non lingkungan dibuat dengan mengacu pada perencanaan tata ruang yang lama yaitu Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 6 Tahun 1999.

Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 6 Tahun 1999, kawasan Blok M yang terletak di Melawai merupakan salah satu kawasan ekonomi prospektif di Jakarta Selatan yang dikembangkan sebagai kawasan strategis berskala nasional dan internasional. Sebagai kawasan ekonomi prospektif, layanan parkir sebagai salah satu bagian dari sistem transportasi menjadi hal yang sangat penting untuk diperhatikan karena akan berpengaruh terhadap pengembangan ekonomi di kawasan tersebut.

Untuk mendukung kenyamanan masyarakat yang datang dengan membawa kendaraan pribadi ke kawasan tersebut, maka di Melawai dirancang lokasi parkir *on street* dalam jumlah yang memadai, baik yang terletak di dalam lingkungan/Kawasan Terpadu Blok M maupun lokasi parkir *on street* non

lingkungan yang tersebar di 13 ruas jalan. Perancangan lokasi parkir *on street* di Melawai dapat dilihat pada gambar 5.13 berikut:



Gambar 5.13 Desain Fisik Parkir *On Street* di Melawai

Sumber: UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012

Desain fisik parkir *on street* di Melawai telah sesuai dengan perencanaan ruang kota Jakarta. Pembangunan fasilitas/lokasi parkir *on street* non lingkungan dan lingkungan di Melawai dirancang terintegrasi dengan berbagai pusat-pusat kegiatan di kelurahan tersebut, baik itu perkantoran, pemerintahan, maupun pusat kegiatan ekonomi seperti pusat perbelanjaan dan toko. Selain itu, lokasi parkir *on street* yang disediakan di Melawai juga strategis keberadaannya dan mudah diakses oleh pengguna jasa yang berkunjung ke kawasan tersebut. Hal ini menjadi salah satu faktor pendorong pengembangan kawasan tersebut sebagai salah satu kawasan ekonomi prospektif di Jakarta Selatan. Dengan demikian, desain fisik parkir *on street* baik lingkungan dan non lingkungan di Melawai telah sesuai dengan *urban design* perencanaan tata ruang kota Jakarta.

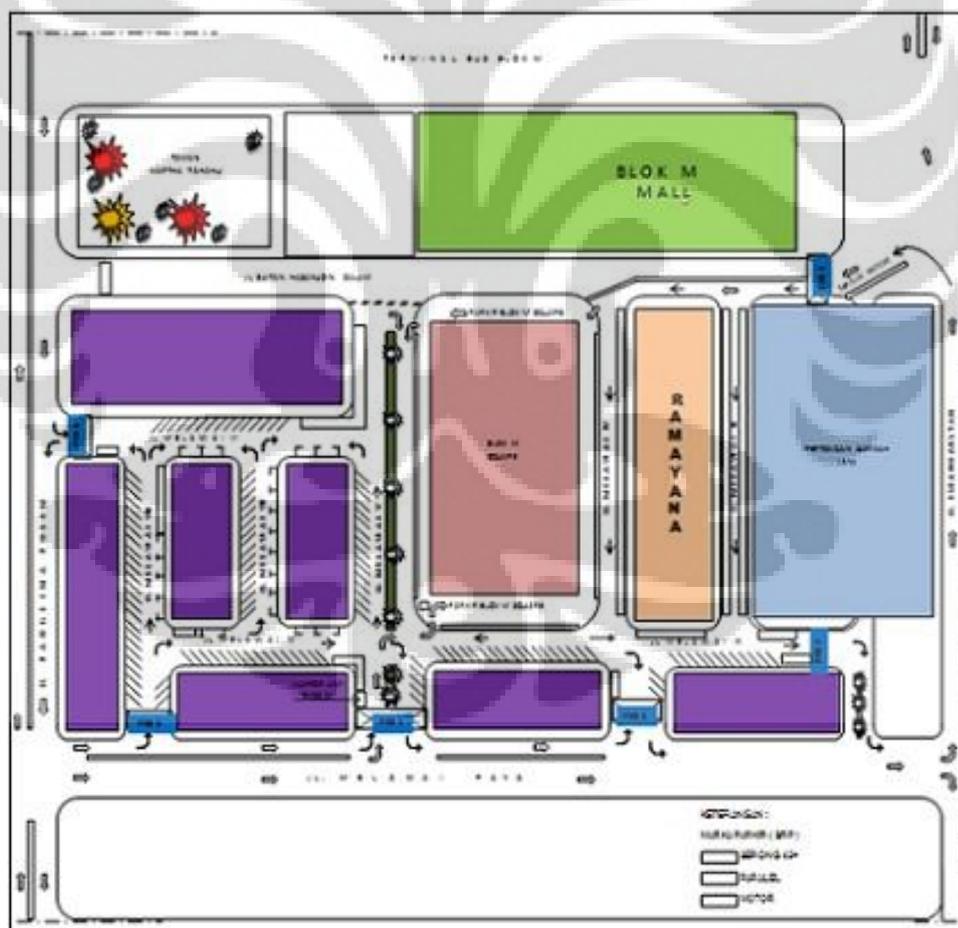
5.1.3.2 Perancangan Fasilitas Pendukung

Fasilitas pendukung menjadi salah satu aspek penting dalam desain lokasi parkir. Tanpa adanya desain fasilitas pendukung seperti rambu parkir, garis

marka, papan pengumuman/pemberitahuan, maka suatu tempat/lahan parkir tidak akan jelas keberadaannya. Oleh karena itu, fasilitas pendukung dalam penetapan rancangan suatu lokasi parkir harus jelas dan jumlahnya memadai di semua lokasi supaya penyelenggaraan layanan parkir dapat berjalan dengan tertib dan lancar sesuai dengan perancangan yang telah ditetapkan.

5.1.3.2.1 Perancangan Fasilitas Pendukung pada Parkir *On Street* Lingkungan

Rancangan area parkir *on street* lingkungan Blok M terlihat jelas dimana lokasi parkir yang sebenarnya, seperti apa markanya, dan tersedianya berbagai fasilitas pendukung yang lengkap. Adapun desain fisik parkir *on street* di lingkungan parkir atau Kawasan Terpadu Blok M dapat dilihat pada gambar 5.14 berikut:



Gambar 5.14 Desain Fisik Parkir *On Street* Kawasan Terpadu Blok M
Sumber: UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012

Tipologi parkir setiap ruas jalan yang dijadikan sebagai tempat untuk lokasi parkir *on street* lingkungan di Melawai sudah diatur secara jelas dalam desainnya, seperti yang dapat dilihat pada gambar 5.14 di atas. Kejelasan tipologi dalam desain tersebut akhirnya berpengaruh terhadap keteraturan dan kerapian parkir kendaraan, seperti yang dapat terlihat pada gambar 5.15.



Gambar 5.15 Kondisi Parkir *On Street* Lingkungan di Melawai

Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Adanya penataan cara parkir secara jelas dalam desain fisik lokasi parkir tersebut membuat kondisi parkir menjadi teratur sehingga hal ini dapat menjadi salah satu daya tarik bagi pemakai jasa parkir untuk memarkirkan kendaraannya di Kawasan Terpadu Blok M ini. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Sigit, salah seorang pemakai jasa parkir *on street* di lingkungan parkir tersebut.

“Alasan saya parkir di sini...itu karena lokasinya strategis, dekat lah sama tujuan saya. Selain itu, apa namanya, eee, sistemnya juga jelas jadi parkirnya lebih tertata dan rapi.” (Wawancara dengan Sigit, 18 April 2012).

Dengan desain yang jelas tersebut, maka penyelenggaraan layanan parkir di Kawasan Terpadu Blok menjadi bagus. Perancangan lokasi parkir *on street* di kawasan tersebut sangat memperhatikan kemudahan akses bagi pemakai jasa parkir. Masyarakat yang datang membawa kendaraan dengan mudah parkir di lingkungan parkir tersebut karena adanya sistem yang jelas dan lokasi parkir yang sangat strategis berdekatan dengan pusat perbelanjaan dan pertokoan. Adanya kemudahan akses ini sebagaimana diungkapkan oleh Magdalena dan M. Dimas, pemakai jasa parkir *on street* di Melawai berikut:

“Sistemnya jelas, informasinya lengkap, banyak petunjuk gitu Mba. Jadi nggak perlu repot-repot tanya sana-sini, udah jelas semuanya. Pokoknya akses parkir di sini gampang deh.” (Wawancara dengan Magdalena, 11 April 2012).

“Eee, alasannya aman, jelas sistemnya. Selain itu gampang parkirnya... Hmm, informasi yang tersedia di sini cukup lengkap. Area parkirnya jelas. So, gampang lah parkir di sini.” (Wawancara dengan M.Dimas, 11 April 2012).

Selain itu, desain fisik parkir di Kawasan Terpadu Blok M juga memperhatikan ketersediaan fasilitas pendukung. Hal ini terlihat dari banyaknya sarana dan prasarana seperti petunjuk jalan, papan pengumuman yang menyediakan informasi seperti ketentuan tarif yang berlaku. Ketersediaan fasilitas pendukung ini sangat membantu masyarakat yang ingin parkir di tempat tersebut. Sarana dan prasarana pendukung ini dapat dilihat pada gambar 5.16 berikut:



Gambar 5.16 Fasilitas Pendukung Parkir *On Street* Lingkungan

Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Selain ketersediaan fasilitas pendukung tersebut, untuk mendukung penyelenggaraan parkir, maka parkir *on street* di dalam Kawasan Terpadu Blok M ini juga dilindungi oleh asuransi. Asuransi parkir di Kawasan Terpadu Blok M diatur dalam Peraturan Gubernur No. 145 Tahun 2006. Pemberitahuan informasi mengenai asuransi parkir yang berada di Kawasan Terpadu Blok M dapat dilihat pada gambar 5.17 berikut:



Gambar 5.17 Perlindungan Asuransi Parkir di Kawasan Terpadu Blok M

Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Keamanan merupakan suatu upaya untuk memberikan perlindungan terhadap berbagai aset agar tidak terjadi dan terhindar dari kerugian atau kehilangan termasuk di dalamnya kerugian secara fisik dan non fisik. Sistem keamanan dari layanan parkir harus ada, karena rasa aman yang diberikan kepada pemakai jasa parkir merupakan hal yang sangat penting dan harus dijaga, seperti penuturan Bapak Izzul Waro berikut:

“Aman dan selamat itu wajib. *Safety and security* itu wajib... Kalau aman dan selamat itu hak asasi manusia. Artinya, kalau memang sudah menyediakan lahan parkir, orang menggunakannya ya mesti dijamin aman, nggak boleh hilang kendaraannya dan selamat...” (Wawancara dengan Izzul Waro, 24 Maret 2012).

Adanya tambahan perlindungan asuransi ini membuat pemakai jasa parkir di Kawasan Terpadu Blok M semakin merasa nyaman dan aman untuk parkir di lokasi ini. Hal ini sebagaimana penuturan pemakai jasa parkir *on street* lingkungan di Melawai berikut:

“Lebih *safety* aja di sini dari pada di tepi jalan. Kalau di sini, di kawasan ini kan ada asuransinya, ya. Jadi, ada jaminannya, gitu. Aman ya... Saya lebih suka sistem di kawasan parkir ini dari pada tepi jalan karena layanannya lebih bagus, fasilitas lebih lengkap, dan ada asuransi juga.” (Wawancara dengan Magdalena, 11 April 2012).

Lokasi parkir *on street* yang didesain secara baik beserta kelengkapan fasilitas pendukungnya ditemukan pada area parkir *on street* lingkungan/Kawasan Terpadu Blok M. Parkir *on street* lingkungan di Melawai memiliki desain fasilitas pendukung parkir yang jelas sehingga membuat layanan parkir menjadi lebih berkualitas.

5.1.3.2.2 Perancangan Fasilitas Pendukung pada Parkir *On Street* Non Lingkungan

Parkir *on street* non lingkungan di Melawai tidak dirancang seperti lokasi parkir *on street* lingkungan. Dalam perancangan parkir *on street* non lingkungan tersebut, tidak jelas dimana saja lokasi parkirnya, bagaimana tipologinya, yang tertera hanya nama ruas jalan yang ditetapkan sebagai lokasi parkir *on street*. Selain itu, tidak semua ruas jalan memiliki fasilitas pendukung seperti rambu parkir, rambu larangan parkir, dan sebagainya. Hal ini dapat dilihat pada lampiran.

Salah satu bentuk perlindungan keamanan parkir yang diberikan UP.Perparkiran adalah perlindungan asuransi parkir. Untuk parkir *on street* non lingkungan tidak ada perlindungan asuransi, seperti penuturan Bapak Wesley D.Simamora berikut:

“Itu asuransinya untuk kawasan terpadunya aja. Tepi jalan tidak ada asuransinya...di dalam lingkungan, dia bekerja sama dengan asuransi. Asuransi itu dia mem-*back up* berapa persen kalau kehilangan” (Wawancara dengan Wesley D.Simamora, 19 April 2012).

Rancangan fasilitas pendukung yang memadai tidak tersedia di semua lokasi parkir *on street* di Melawai. Hal ini dapat dilihat pada perancangan fasilitas pendukung parkir *on street* non lingkungan di Melawai yang belum memadai. Kondisi ini mengakibatkan tidak jelasnya penyelenggaraan parkir di lapangan.

5.1.4 Kualitas Layanan Kontrak

Salah satu syarat utama dalam kegiatan perparkiran adalah menyediakan layanan yang berkualitas. Kualitas layanan kontrak merupakan salah satu strategi utama dalam pengelolaan parkir melalui kesepakatan kerja sama antara Pemerintah Kota dengan pihak swasta terutama dalam hal penggunaan teknologi untuk mendukung kualitas layanan perparkiran. Kebutuhan teknologi dalam rangka penyelenggaraan perparkiran terkait erat dengan aspek pengelolaan prasarana perparkiran. Penggunaan teknologi dalam pengelolaan parkir *on street* dapat meningkatkan kualitas pelayanan. Dalam dimensi kualitas layanan kontrak ini, ada dua hal yang menjadi indikator yaitu adanya penggunaan teknologi untuk meningkatkan kualitas layanan parkir dan kemampuan sumber daya manusia (SDM) dalam mengoperasikannya.

5.1.4.1 Penggunaan Teknologi

Penggunaan teknologi dalam parkir *on street* terkait dengan kejelasan mekanisme pemantauan dalam sistem pembayaran sehingga diharapkan dapat menunjang pendapatan parkir dan meningkatkan kualitas layanan kepada pengguna. Pentingnya penggunaan teknologi dalam menunjang layanan parkir juga diungkapkan oleh Bapak Syaefudin Zuhri berikut:

“Teknologi membuat sesuatu menjadi mudah. Teknologi membuat penghitungan menjadi cepat dan efisien. Teknologi membuat pendapatan menjadi lebih meningkat. Semuanya positif.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Selain itu, pentingnya penggunaan teknologi dalam pengelolaan parkir juga diperkuat oleh pernyataan Bapak Wesley D. Simamora. Adanya keterbatasan manusia membuat teknologi dibutuhkan terutama dalam pemungutan retribusi.

“Kita ini kerja sebenarnya kalau pakai SDM ada *human error*, kadang-kadang ada pelaksanaan tugas yang disengaja. Ada tindakan yang disengaja untuk menguntungkan suatu kelompok. Ini saya nggak suka, gitu. Jadi, teknologi ini tidak bisa lagi diapa-apakan oleh mereka. Menguntungkan karena teknologi ini sebagai penegak kebenaran lah. Kebenaran terhadap realisasi pemungutan. Kita perlu akui itu. Jadi memang kadang-kadang kita butuh *high technology*.” (Wawancara dengan Wesley D. Simamora, 19 April 2012).

Teknologi memiliki banyak manfaat apabila digunakan secara benar. Manfaat tersebut antara lain dapat memberi kemudahan dalam penghitungan pendapatan sehingga lebih efisien dan hasilnya juga lebih baik. Dalam pengelolaan parkir *on street* ini, teknologi sangat dibutuhkan untuk meminimalisir peluang terjadinya kebocoran penerimaan retribusi. Hal ini sebagaimana penuturan Bapak Izzul Waro dalam wawancara mendalam dengan peneliti berikut:

“Gunakan *ICT* tadi dengan baik dan benar karena dengan begitu akan meminimalisir potensi terjadinya penyimpangan, kebocoran, meminimalisir terjadinya kontak fisik antara konsumen dengan petugas, dan meminimalisir pembayaran secara tunai di lapangan.” (Wawancara dengan Izzul Waro, 24 Maret 2012).

Dalam mengatasi kebocoran, maka salah satu hal yang dapat dilakukan adalah dengan mengurangi kontak fisik antara pemakai jasa parkir dengan petugas/juru parkir terutama dalam pembayaran uang parkir secara tunai di lapangan. Pemanfaatan teknologi dapat menggantikan pembayaran tunai secara tradisional menjadi pembayaran secara elektronik dan memperjelas mekanisme pemungutan retribusi itu sendiri. Selama ini, pembayaran retribusi di lapangan dari pemakai jasa parkir kepada juru parkir tidak disertai pengawasan yang kuat akibatnya peluang terjadi kebocoran sangat besar.

5.1.4.1.1 Penggunaan Teknologi pada Parkir *On Street* Lingkungan

Di Melawai, penggunaan teknologi dalam pengelolaan perparkiran dapat dilihat pada penyelenggaraan parkir *on street* lingkungan yang berada di Kawasan Terpadu Blok M. Parkir *on street* di kawasan ini telah menggunakan *high technology*. Penggunaan teknologi dalam penyelenggaraan parkir di Kawasan Terpadu Blok M bertujuan untuk meningkatkan kualitas layanan parkir di kawasan tersebut, terutama dalam memperjelas mekanisme pemungutan retribusi.

Untuk mendukung penyelenggaraan parkir *on street* berbasis teknologi ini, pengoperasian tempat parkir ini diserahkan kepada pihak ketiga, yaitu perusahaan parkir swasta yang bernama *Best Parking*. *Best Parking* ini bertindak sebagai operator yang menyediakan seluruh sarana yang dibutuhkan dalam pengelolaan parkir di Kawasan Terpadu Blok M, seperti mesin komputer, rambu parkir, marka

parkir, dan sebagainya. Hal ini sebagaimana penuturan Bapak Wesly D.Simamora berikut:

“Ya, untuk kerja samanya begitu. Ada yang sebagai operator, operatornya ini parkir swasta namanya *Best Parking*. *Best Parking* ini menyediakan seluruh sarana yang dibutuhkan untuk pengelolaan parkir termasuk mesin komputer, *high technology* ya, terus rambu-rambu, marka parkir, terus apa ya, pembenahan terhadap jalan, terus mereka pun melakukan pemungutan dengan SDM nya, SDM mereka yang dipakai. Setelah itu, mereka mendapat bagian, *profit sharing* ya, pengembalian investasi awalnya. Di PKS itu ada beberapa persen untuk mereka. Terus, dari situ Blok M Square dan UPP sesuai dengan isi dari jurnal komputer, diberikan hasil pungutannya. Terus mereka sendiri cenderung pembagiannya dari Blok M Square. Kalau kita retribusi nggak bisa dibagi, Perda nya begitu. Retribusi parkir pada intinya tidak boleh dibagi hasil.” (Wawancara dengan Wesly D.Simamora, 19 April 2012).

Layanan parkir *on street* lingkungan di Melawai telah menerapkan sistem parkir elektronik yang menggunakan kecanggihan teknologi. Sistem ini menggunakan palang pintu yang dilengkapi pembaca kartu sehingga pemakai jasa parkir terhindar dari kewajiban membayar parkir ganda. Para pemakai jasa parkir yang masuk ke dalam lingkungan parkir dapat menekan tombol berwarna hijau yaitu tombol kartu. Setelah memencet tombol tersebut akan keluar kartu seperti yang terlihat pada gambar 5.18 berikut:

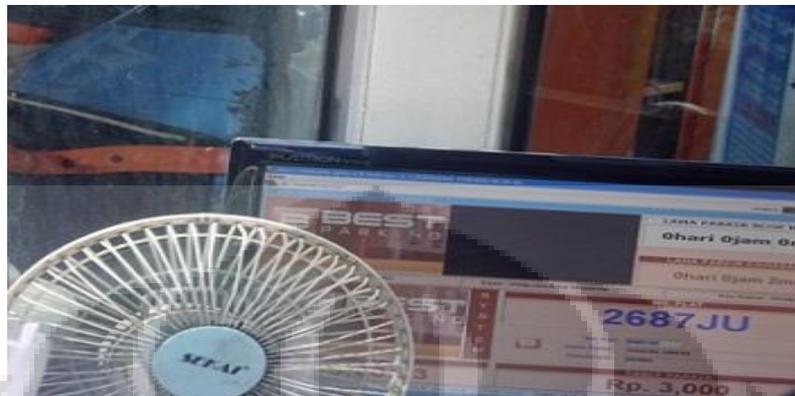


Gambar 5.18 Tombol Kartu

Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Pemakai jasa parkir diberi kebebasan untuk memilih parkir *on street*. Setelah itu, para pemakai jasa parkir dapat memilih parkir di luar gedung/lokasi parkir *on street* atau di dalam gedung. Pemakai jasa parkir tersebut hanya

membayar satu kali saat keluar dari kawasan ini dan tarifnya dibayar sesuai dengan tarif yang tertera pada jurnal komputer, seperti yang dapat dilihat pada gambar 5.19 berikut:



Gambar 5.19 Tarif Parkir pada Komputer

Sumber: hasil pengamatan peneliti, 2012

Uang parkir yang masuk akan dibagi dua, yakni ke UP.Perparkiran dan pengelola pusat belanja. Pembagiannya tergantung pada jumlah kendaraan yang terparkir di lahan masing-masing yang terbaca di pemakaian kartu parkir.

Dengan demikian, penggunaan teknologi dijumpai pada penyelenggaraan parkir *on street* di Melawai. Penggunaan teknologi tersebut berada di Kawasan Terpadu Blok M atau lingkungan parkir.

5.1.4.1.2 Penggunaan Teknologi pada Parkir *On Street* Non Lingkungan

Parkir *on street* non lingkungan di Melawai saat ini tidak menggunakan teknologi seperti yang dilakukan pada penyelenggaraan parkir *on street* di Kawasan Terpadu Blok M. Namun, sebelumnya pada tahun 2001 pernah dilakukan upaya untuk meningkatkan kualitas layanan dengan sistem *smartcard*, tetapi tidak jalan karena tarifnya yang mahal dan ketidakmampuan juru parkir mengoperasikannya. Saat ini, pemungutan retribusi parkir *on street* non lingkungan masih dilakukan secara manual tanpa adanya data yang terintegrasi dan terkomputerisasi. Dengan kondisi seperti itu, pemakai jasa parkir *on street* akan dikenakan retribusi parkir yang perhitungannya berdasarkan perhitungan dari juru parkir itu sendiri.

Adapun teknologi standar yang sudah digunakan oleh negara-negara berkembang dalam pemungutan retribusi parkir sebagai pengganti sistem manual oleh juru parkir yaitu meteran parkir. Meteran parkir adalah alat yang digunakan untuk mengukur waktu lama parkir dan menerima pembayaran uang parkir. Dengan adanya meteran parkir, pengguna kendaraan bermotor dapat memarkirkan kendaraannya di lokasi yang diperbolehkan parkir *on street*.

Meteran parkir dapat menggantikan karcis parkir sebagai bukti pembayaran retribusi parkir. Selain itu, dengan menggunakan meteran parkir, data yang berhubungan dengan pendapatan retribusi parkir dapat terekam sehingga pengawasannya akan lebih mudah. Salah satu kelemahan dalam penggunaan meteran parkir yaitu mengenai *cost* atau biaya penyediaan yang tidak murah. Solusi yang dapat diberikan dari permasalahan ini yaitu Pemerintah Daerah masih dapat menggunakan jasa juru parkir dengan dilengkapi oleh meteran parkir untuk mengelola dan mengatur parkir *on street* serta memungut retribusi parkir.

Dengan demikian, parkir *on street* di Melawai belum sepenuhnya menggunakan teknologi untuk meningkatkan kualitas layanan. Penggunaan teknologi hanya dijumpai pada penyelenggaraan parkir *on street* yang berada di Kawasan Terpadu Blok M atau lingkungan parkir sementara parkir *on street* non lingkungan tidak ditemukan adanya penggunaan teknologi.

5.1.4.2 Kemampuan Sumber Daya Manusia (SDM)

Kemampuan merupakan kapasitas seorang individu untuk melakukan beragam tugas dalam suatu pekerjaan. Sumber daya manusia (SDM) adalah *resources* paling strategis yang terdapat dalam organisasi. Kemampuan SDM dalam suatu organisasi akan menentukan keberhasilan organisasi dalam mencapai tujuannya, termasuk penggunaan teknologi dalam layanan parkir. Kemampuan SDM dalam mengoperasikan teknologi turut meningkatkan kualitas layanan parkir.

5.1.4.2.1 Kemampuan SDM pada Parkir *On Street* Lingkungan

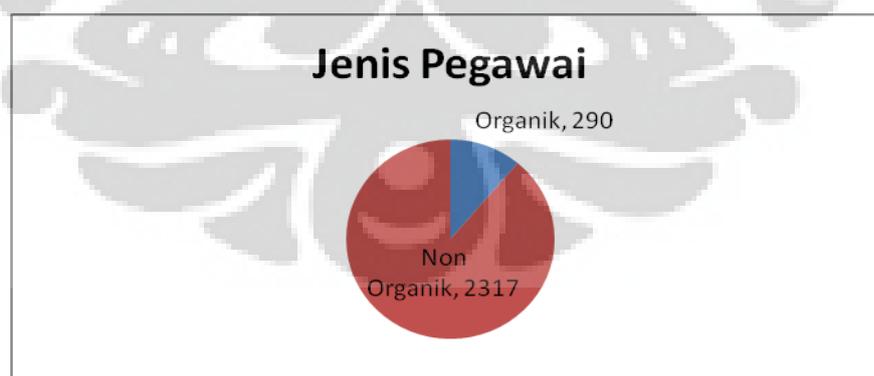
Pegawai yang berada dalam lingkungan parkir berbeda dengan pegawai UP. Perparkiran karena direkrut sesuai dengan kemampuan dan kompetensinya.

Para pegawai tersebut bukanlah pegawai UP.Perparkiran, melainkan pegawai *Best Parking*. Untuk juru parkir *on street* di Kawasan Terpadu dulunya merupakan juru parkir UP.Perparkiran tetapi kemudian direkrut oleh *Best Parking* sebagai pegawai.

Selain juru parkir, pegawai *Best Parking* juga terdiri dari operator yaitu pegawai yang mengoperasikan teknologi di Kawasan Terpadu Blok M. Para pegawai tersebut juga diberikan pendidikan dan pelatihan. Oleh karena itu, para pegawai tersebut terutama operator jelas sudah mampu menggunakan peralatan yang telah disediakan. Dengan demikian, pegawai yang berada di lingkungan parkir Blok M telah memiliki kemampuan dalam mengoperasikan teknologi untuk mendukung layanan parkir.

5.1.4.2.2 Kemampuan SDM pada Parkir *On Street* Non Lingkungan

Dalam pengelolaan suatu layanan, SDM yang memadai baik dari segi kualitas maupun kuantitas turut memberikan pengaruh terhadap pencapaian tujuan dari layanan tersebut. Selama ini yang diakui masih menjadi kendala UP.Perparkiran adalah kurangnya SDM yang berkualitas. Pegawai UP.Perparkiran terdiri atas pegawai organik dan non organik/PHL. Pada tahun 2012 ini, jumlah pegawai organik adalah sebanyak 290 orang dan pegawai non organik sebanyak 2317 orang. Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 5.20 berikut:

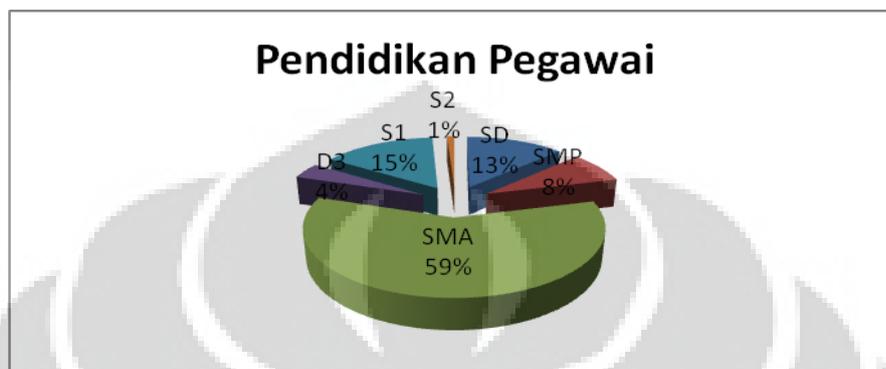


Gambar 5.20 Jenis Pegawai UP.Perparkiran DKI Jakarta

Sumber: UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012

Lemahnya SDM ini juga terlihat pada kualitas SDM. Untuk melihat kualitas SDM UP.Perparkiran, salah satunya dapat dilihat dari tingkat pendidikan. Berdasarkan data kepegawaian UP.Perparkiran tahun 2012, sebagian besar

pegawai UP.Perparkiran dengan pendidikan terakhir Sekolah Menengah Atas (SMA) adalah sebesar 59%, S1 sebesar 15%, Sekolah Dasar (SD) sebesar 13%, Sekolah Menengah Pertama (SMP) sebesar 8%, D3 sebesar 4%, dan sisanya S2 sebesar 1%. Tingkat pendidikan pegawai UP.Perparkiran dapat dilihat pada gambar 5.21 berikut:



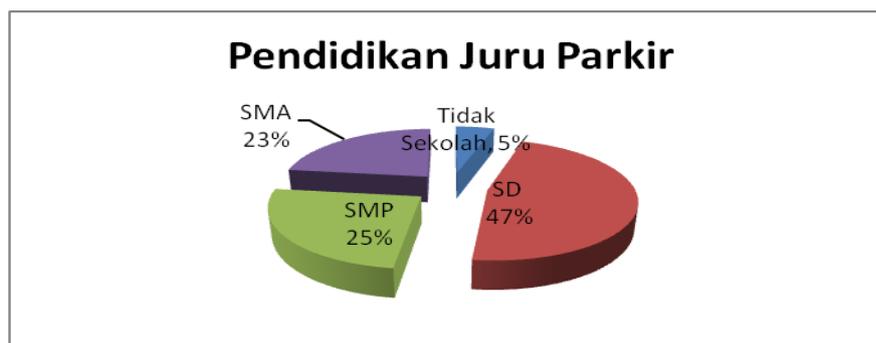
Gambar 5.21 Pendidikan Pegawai UP.Perparkiran DKI Jakarta

Sumber: UP.Perparkiran DKI Jakarta, 2012

Dengan demikian dapat dilihat bahwa tingkat pendidikan pegawai UP.Perparkiran tergolong rendah, termasuk kualitas juru parkir. Juru parkir merupakan tonggak terpenting dalam pemungutan retribusi parkir. Perekrutan terhadap juru parkir tidak seperti perekrutan pada lazimnya. Pada umumnya orang melamar suatu pekerjaan, namun berbeda dengan juru parkir. Juru parkir justru dilamar oleh UP.Perparkiran, seperti yang disampaikan oleh Bapak Syaefudin Zuhri berikut:

“Perekrutan begini, mmm, jukir itu dia ada sejalan dengan adanya pertumbuhan perekonomian pada suatu jalan tertentu. Ini ada jalan di dekat ruko, ada jukirnya, dia duluan disitu, ditungguin terus sama dia jalan itu sehingga datang kendaraan satu atau dua. Dari dua jadi banyak orang yang parkir di sana. Itu, dia mungut disitu. Akhirnya, UP.Parkir datang ke sana. Jadi dia dilamar, bukan ngelamar. Diseragamin ama kita, gitu.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Kualitas SDM juru parkir menjadi hal yang penting karena juru parkir lah yang berhubungan langsung dengan masyarakat terutama dalam pemungutan retribusi dan pemberian layanan terhadap masyarakat. Untuk melihat kualitas juru parkir ini, salah satunya dapat dilihat dari tingkat pendidikannya. Adapun tingkat pendidikan juru parkir di DKI Jakarta dapat dilihat pada gambar 5.22 berikut:



Gambar 5.22 Pendidikan Juru Parkir di DKI Jakarta

Sumber: Nainggolan dkk, Laporan Hasil Penelitian FAKTA 2006

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Forum Warga Kota Jakarta (FAKTA) pada tahun 2006, diketahui bahwa dari 109 juru parkir, juru parkir dengan pendidikan terakhir SD adalah sebanyak 51 orang atau sebesar 47%, SMP sebanyak 27 orang atau sebesar 25%, SMA sebanyak 25 orang atau sebesar 23%, dan 6 orang sisanya atau sebesar 5% tidak sekolah. Hal ini jelas menunjukkan bahwa kualitas juru parkir di DKI Jakarta dilihat dari tingkatan pendidikan masih rendah. Begitu juga dengan yang terjadi di Melawai, rata-rata juru parkir juga memiliki tingkat pendidikan yang rendah, seperti penuturan Bapak Anti Dorman Rangkuti berikut:

“Jadi begini, kita maklum karena masalahnya di parkir ini pendidikan anak-anaknya seperti itu. Di parkir ini secara pendidikannya kita kurang dek. Jadi, orang itu ya malas karena kemampuan daya pikir dia, kadang-kadang dia cuma tamat SD, kadang-kadang nggak sekolah dek.” (Wawancara dengan Anti Dorman Rangkuti, 11 Mei 2012).

Rendahnya tingkat pendidikan ini secara langsung ataupun tidak langsung akan mempengaruhi kemampuan juru parkir tersebut, termasuk dalam menggunakan teknologi. Sebagaimana yang telah dijelaskan sebelumnya, pada tahun 2001 UP.Perparkiran sudah mencoba penggunaan teknologi untuk parkir *on street* yaitu dengan menggunakan sistem kartu saldo (*smartcard*). Namun, program tersebut akhirnya tidak berjalan karena ketidakmampuan petugas dalam hal ini juru parkir untuk mengoperasikannya. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Syaefudin Zuhri berikut:

“Kendalanya kita di UPP ini, ya itu, sebagian besar pendidikannya rendah. PDA pun dia berdasarkan urutan bukan berdasarkan perintah sehingga terus dia bilang *error* nih, *error* nih. Padahal dia mencent nya salah, karena

dia nggak baca dulu, mungkin juga dia nggak punya pengetahuan.” (Wawancara dengan Syaefudin Zuhri, 9 April 2012).

Padahal untuk mengelola perparkiran termasuk dalam penggunaan teknologi sangat dibutuhkan SDM yang berkualitas. Oleh karena itu, perlu dilakukan berbagai upaya untuk meningkatkan kualitas SDM UP.Perparkiran tersebut. Selain dibutuhkan peningkatan administrasi pegawai dan kesejahteraan, yang tidak kalah penting adalah pendidikan dan pelatihan (diklat) untuk peningkatan kualitas UP.Perparkiran.

Dengan diklat yang diberikan kepada pegawai secara berkala dan tentunya sesuai dengan kebutuhan peningkatan kualitas pegawai UP.Perparkiran maka secara bertahap diharapkan akan terwujud perubahan yang lebih baik. Namun, persoalan yang terjadi adalah UP.Perparkiran di dalam kegiatan diklat SDM sangat tergantung pada program diklat provinsi. Selain itu, persoalan lainnya adalah program intern dalam peningkatan kemampuan dan keterampilan termasuk juru parkir terbentur oleh keterbatasan anggaran. Adanya keterbatasan anggaran ini sebagaimana yang diungkapkan oleh Bapak Anti Dorman Rangkuti “*Nggak ada diklat. Ya gitu, karena memang anggarannya terbatas, nggak memadai.*” (Wawancara dengan Anti Dorman Rangkuti, 11 Mei 2012). Kedepannya UP.Perparkiran perlu mempertimbangkan penggunaan teknologi dan lebih memperhatikan pengembangan pegawai ini karena hal tersebut akan berpengaruh terhadap kualitas pengelolaan parkir.

Berdasarkan pemaparan di atas dapat disimpulkan bahwa kemampuan pegawai UP.Perparkiran terutama juru parkir sangat rendah dalam mengoperasikan penggunaan teknologi karena dipengaruhi oleh tingkat pendidikan yang juga rendah. Selain itu, rendahnya kemampuan juru parkir ini juga tidak disertai dengan adanya kegiatan diklat karena keterbatasan anggaran.

5.2 Rangkuman Pengelolaan Parkir *On Street* di Melawai

Dari pemaparan di atas, pengelolaan parkir *on street* di Melawai terbagi atas pengelolaan parkir *on street* non lingkungan dan parkir *on street* lingkungan. Rangkuman pengelolaan parkir *on street* di Melawai berdasarkan konsep *parking management* tersebut dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5.13 Rangkuman Pengelolaan Parkir *On Street* Lingkungan

No	Dimensi	Indikator	Keterangan
1	Mekanisme Tarif	Penetapan tarif progresif	Terpenuhi
		Kejelasan pemungutan retribusi	Terpenuhi
		Pencapaian pendapatan retribusi	Terpenuhi
2	Pengaturan	Pengaturan lokasi parkir	Terpenuhi
		Pembatasan penyediaan parkir	Terpenuhi
		Penegakan peraturan	Terpenuhi
3	Desain Fisik	Kesesuaian desain parkir dengan <i>urban design</i>	Terpenuhi
		Adanya fasilitas pendukung yang memadai	Terpenuhi
4	Kualitas Layanan Kontrak	Penggunaan teknologi untuk meningkatkan kualitas layanan	Terpenuhi
		Kemampuan SDM dalam mengoperasikan teknologi	Terpenuhi

Sumber: telah diolah kembali, 2012

Dari sepuluh indikator yang ada, semua indikator terpenuhi. Oleh karena itu, pengelolaan parkir *on street* lingkungan sudah berjalan baik. Rangkuman pengelolaan parkir *on street* non lingkungan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5.14 Rangkuman Pengelolaan Parkir *On Street* Non Lingkungan

No	Dimensi	Indikator	Keterangan
1	Mekanisme Tarif	Penetapan tarif progresif	Tidak Terpenuhi
		Kejelasan pemungutan retribusi	Tidak Terpenuhi
		Pencapaian pendapatan retribusi	Tidak Terpenuhi
2	Pengaturan	Pengaturan lokasi parkir	Tidak Terpenuhi
		Pembatasan penyediaan parkir	Tidak Terpenuhi
		Penegakan peraturan	Tidak Terpenuhi
3	Desain Fisik	Kesesuaian desain parkir dengan <i>urban design</i>	Terpenuhi
		Adanya fasilitas pendukung yang memadai	Tidak Terpenuhi
4	Kualitas Layanan Kontrak	Penggunaan teknologi untuk meningkatkan kualitas layanan	Tidak Terpenuhi
		Kemampuan SDM dalam mengoperasikan teknologi	Tidak Terpenuhi

Sumber: telah diolah kembali, 2012

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa dari sepuluh indikator, terdapat satu indikator yang terpenuhi, sedangkan sembilan indikator lainnya tidak terpenuhi. Dengan demikian, pengelolaan parkir *on street* non lingkungan oleh UP.Perparkiran di Melawai belum berjalan dengan baik.

BAB 6

SIMPULAN DAN SARAN

Bagian ini berisikan simpulan dari penelitian dan saran yang peneliti berikan terkait hasil penelitian. Penelitian berjudul: “Pengelolaan Parkir *On Street* oleh Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta (Studi Kawasan Parkir *On Street* Melawai, Jakarta Selatan)” menghasilkan simpulan atas temuan penelitian sebagai berikut:

6.1 Simpulan

Parkir *on street* di Melawai terbagi atas parkir *on street* lingkungan dan parkir *on street* non lingkungan. Pengelolaan parkir *on street* lingkungan berjalan dengan baik. Hal ini dapat dilihat dari sepuluh indikator yang digunakan, semua indikator terpenuhi. Sementara itu, pengelolaan parkir *on street* non lingkungan oleh Unit Pengelola Perparkiran di Melawai belum baik. Dari sepuluh indikator, hanya satu indikator yang terpenuhi sedangkan sembilan indikator lainnya tidak terpenuhi.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian tersebut, ada beberapa saran yang ingin disampaikan oleh peneliti agar pengelolaan parkir *on street* di Kelurahan Melawai dapat menjadi lebih baik lagi. Adapun saran-saran tersebut meliputi:

1. Meninjau kembali tarif parkir *on street* non lingkungan yang berlaku di Melawai. Selain itu, perlu adanya penerapan tarif progresif pada parkir *on street* non lingkungan sebagai cara untuk membatasi penggunaan kendaraan pribadi.
2. Mengganti penggunaan karcis dengan sarana pemungutan retribusi lainnya yang relatif murah dan mengurangi proses pembayaran secara tunai (*cash*). Selain itu, untuk mengefektifkan penggunaan karcis saat ini perlu adanya peningkatan sosialisasi kepada masyarakat dan pengawasan terhadap juru parkir.

3. Pengawasan terhadap pemungutan dan pengelolaan pendapatan retribusi parkir *on street* non lingkungan perlu dilakukan secara ketat. Pengawasan yang dimaksud dapat berupa peningkatan kinerja petugas audit internal dan eksternal. Hal ini bertujuan untuk mencegah terjadinya kebocoran dan penyelewengan pemungutan retribusi parkir *on street* non lingkungan.
4. Perlu adanya pemisahan fungsi regulator dan operator dalam UP.Perparkiran. Hal ini dimaksudkan supaya tercipta transparansi dan akuntabilitas pemerintah dalam pengelolaan parkir.
5. Perlu adanya penyesuaian peraturan mengenai lokasi parkir *on street* non lingkungan yang dibuat oleh Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Lokasi yang tidak diizinkan untuk parkir *on street* seperti Jl. Panglima Polim harus dihapuskan. Selain itu, diperlukan adanya penyesuaian peraturan mengenai pembatasan parkir *on street* non lingkungan di Jl. Melawai Raya.
6. Memperbaiki koordinasi antara pihak UP.Perparkiran, Polisi, Pemerintah Kelurahan Melawai, dan Pemerintah Kota Jakarta Selatan terutama dalam penertiban parkir ilegal.
7. Perlu adanya perancangan yang jelas terhadap desain parkir *on street* non lingkungan beserta fasilitas pendukungnya. Desain fisik parkir yang jelas mempengaruhi penyelenggaraan parkir *on street*.
8. Diperlukannya penggunaan teknologi dalam penyelenggaraan parkir *on street* non lingkungan seperti penggunaan meteran parkir. Hal ini juga dimaksudkan agar pemasukan pendapatan retribusi parkir dapat terkomputerisasi untuk mencegah terjadinya kebocoran. Kemampuan pegawai terutama juru parkir juga perlu ditingkatkan melalui pelatihan dan pendidikan.
9. Diperlukan pembenahan moda transportasi umum sebagai salah satu upaya untuk mendorong masyarakat agar mengurangi pemakaian kendaraan bermotor pribadi dan beralih menggunakan transportasi umum.

DAFTAR REFERENSI

Buku:

- Adisasmita, Rahardjo. 2011. *Pengelolaan Pendapatan dan Anggaran Daerah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Jaringan Transportasi: Teori dan Analisis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Barata, Adya Atep, dan Bambang Trihartanto. 2004. *Kekuasaan Pengelolaan Keuangan Negara/Daerah*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Brotodiharjo, R.Santoso. 2003. *Pengantar Ilmu Pajak, Edisi Keempat*. Bandung: PT Refika Aditama.
- Bungin, M. Burhan. 2008. *Metodologi Penelitian Kuantitatif: Komunikasi, Ekonomi, dan Kebijakan Publik serta Ilmu-ilmu Sosial Lainnya, Edisi Pertama, Cetakan Ketiga*. Jakarta: Kencana Predana Media Group.
- Chalid, Pheni. 2005. *Otonomi Daerah: Masalah, Pemberdayaan, dan Konflik*. Jakarta: Kemitraan.
- Creswell, John W. 2002. *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. Sage Publication, Inc.
- Darise, Nurlan. 2009. *Pengelolaan Keuangan Pada Satuan Kerja Perangkat Daerah/SKPD dan BLU*. Jakarta: PT Macanan Jaya Cemerlang.
- Fisher, Irwin A. 1996. *State and Local Public Finance (Pricing of Government Goods: User Charges)*. USA: Times Mirror Higher Group Inc.
- Hasni. 2008. *Hukum Penataan Ruang dan Penatagunaan Tanah*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.
- Hoff, Robert van der dan Florina Steinberg. 1993. *Manajemen Pembangunan Prasarana Kota* (Nana Rukmana, Penerjemah). Jakarta: LP3ES.
- Irawan, Prasetya. 2000. *Logika dan Prosedur Penelitian*. Jakarta: STIA-LAN Press.

- Istianto, Bambang. 2011. *Manajemen Pemerintahan: Dalam Perspektif Pelayanan Publik. Edisi Kedua*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Kenneth, J. Davey. 1988. *Pembiayaan Pemerintah Daerah: Praktek-praktek Internasional dan Relevansinya Bagi Dunia Ketiga*. Jakarta: UI Press.
- Mardalis. 2007. *Metode Penelitian: Suatu Pendekatan Proposal*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Moleong, Lexy J. 2000. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Rosda.
- Nainggolan, Azas Tigor, Mahatma Chryсна, dan Tubagus Haryo Karbiyanto. 2008. *Politik Perparkiran Jakarta*. Jakarta: Forum Warga Kota Jakarta.
- Nawawi, Hadari. 1985. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press.
- Neuman, Lawrence. 2006. *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches*. Sixth Edition. United State of America: Pearson Educational International.
- Nurmandi, Achmad. 2006. *Manajemen Perkotaan; Aktor, Organisasi, Pengelolaan Daerah Perkotaan dan Metropolitan di Indonesia*. Yogyakarta: Sinergi Publishing.
- Ortiz, Alexandra and Alain Bertaud. 2001. *Land Markets and Urban Management: The Role of Planning Tools in The Challenge of Urban Government: Policies and Practices* (Mila Freire and Richard Stren. p. 239). Washington, D. C: The World Bank Institute.
- Pontoh, Nia Kurniasih, dan Iwan Kustiwan. 2009. *Pengantar Perencanaan Perkotaan*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Prasetyo, Bambang, dan Lina Miftahul Jannah. 2005. *Metode Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Prasojo, Eko, Irfan Ridwan Maksum, dan Teguh Kurniawan. 2006. *Desentralisasi & Pemerintahan Daerah: Antara Model Demokrasi Lokal dan Efisiensi Struktural*. Depok: Departemen Ilmu Administrasi Universitas Indonesia.
- Robbins, Stephen. P.1994. *Teori Organisasi: Struktur, Desain & Aplikasi*. Edisi Ketiga (Jusuf Udaya, Penerjemah). Jakarta: Arcan.

- _____, dan Timothy A. Judge. 2008. *Perilaku Organisasi*. Edisi Kedua Belas (Diana Angelica, Penerjemah). Jakarta: Salemba Empat.
- Sadyohutomo, Mulyono. 2008. *Manajemen Kota dan Wilayah: Realita dan Tantangan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Salam, Dharma Setyawan. 2004. *Manajemen Pemerintahan Indonesia*. Jakarta: Djambatan.
- Salim, Abbas. 2008. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.
- Siagian, Sondang P. 2001. *Kerangka Dasar Ilmu Administrasi*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sinambela, Lian Poltak, dkk. 2006. *Reformasi Pelayanan Publik: Teori, Kebijakan, dan Implementasi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Soegijoko, Budhy T. S, Nila Ardhyarini Hayuning Pratiwi, dan Aris Choirul Anwar. 2011. *Bunga Rampai Pembangunan Kota Indonesia dalam Abad 21 "Konsep dan Pendekatan Pembangunan Perkotaan di Indonesia Edisi 2"*. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Sugiyono. 2007. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV Alfabeta.
- Supriyatno, Budi. 2009. *Manajemen Tata Ruang*. Tangerang: CV. Media Brilian.
- Susilo, Budi Hartanto. 2011. *Rekayasa Lalulintas*. Jakarta: Universitas Trisakti.
- Tampubolon, Manahan P. 2004. *Manajemen Operasional*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Tarigan, Robinson. 2008. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Tunggal, Amin Widjaya. 1995. *Pelaksanaan Pajak Penghasilan Perorangan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Usman, Wan. 1997. *Pembangunan dan Ketahanan Nasional: Masalah, Analisis, Perencanaan dan Kebijakan*. Jakarta: Universitas Terbuka.
- Yani, Ahmad. 2008. *Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah di Indonesia*. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada.

Sumber Lain

Karya Akademis:

Ningtias, Dias Esantika. 2011. *Analisis Desain Kebijakan Tarif Parkir Berzonasi dalam Retribusi Parkir di Provinsi DKI Jakarta*. Skripsi FISIP Universitas Indonesia.

Permonowati, Dinar. 2011. *Pengelolaan Terminal Terpadu Merak oleh Unit Pelaksana Teknis Dinas Terminal Kota Cilegon*. Skripsi FISIP Universitas Indonesia.

Rohidayat, Tri. 2011. *Analisis Administrasi Retribusi Parkir On Street pada Unit Pengelola Perpajakan DKI Jakarta*. Skripsi FISIP Universitas Indonesia.

Silalahi, Djausin. 1996. *Pengelolaan Parkir di Wilayah DKI Jakarta: Suatu Analisis untuk Mencari Model Pengelolaan Parkir yang lebih Efisien dan Efektif*. Tesis FISIP Universitas Indonesia.

Peraturan Perundang-undangan:

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025.

_____, Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang *Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 60. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3529.

Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2006 Tentang *Retribusi Daerah*. Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 2006 Nomor 1.

_____, Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 1999 tentang *Perparkiran di DKI Jakarta*. Lembaran Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 1999 Nomor 22.

Gubernur DKI Jakarta, Peraturan Nomor 110 tahun 2010 tentang *Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Unit Pengelola Perparkiran*. Berita Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 2010 Nomor 114.

Gubernur DKI Jakarta, Peraturan Nomor 64 tahun 2011 tentang *Perubahan atas Peraturan Gubernur No. 111 Tahun 2010 tentang Tempat Parkir Umum di Lokasi Milik Pemerintah Daerah*. Berita Daerah Provinsi DKI Jakarta Tahun 2011 Nomor 69.

Publikasi Ilmiah:

Asian Development Bank. 2011. "Parking Policy in Asian Cities". Philippines. *Asian Development Bank*.

De Cerreño, Allison L. C. 2002. "The Dynamics of On Street Parking in Large Central Cities". *Rudin Center for Transportation Policy & Management*.

Dine, Peter. 2010. "Policy and Guidelines for Performance Based Parking Management Practices". Rotorua District Council.

European Conference of Ministers of Transport. 2007. "Managing Urban Traffic Congestion". *Transport Research Centre*. OECD Publishing.

Kerley, Richard. 2007. "Controlling Urban Car Parking: an Exemplar for Public Management". *International Journal of Public Sector Management*. Volume 20, No. 6 (519-530). Emerald Group Publishing Ltd. www.emeraldinsight.com/0951-3558.htm, 3 Februari 2012

Kodransky, Michael and Gabrielle Hermann. 2011. "Europe's Parking U-Turn: From Accommodation to Regulation". *Institute for Transportation & Development Policy*.

Litman, Todd Alexander. 2011. "Parking Management: Comprehensive Implementation Guide". *Victoria Transport Policy Institute*. www.vtpi.org/park_man_comp.pdf, 21 Januari 2012.

Manville, Michael and Donald Shoup. 2005. "Parking, People, and Cities". *Journal of Urban Planning and Development*. December (233-245).

McGill, Ronald. 1998. "Urban Management in Developing Countries". Volume 15, No. 6 (463-471). Elsevier Science Ltd. <http://hanlin2.hbu.edu.cn/duan/doc/2.pdf>, 18 Januari 2012.

Moore, R.J. 2009. "Parking Rates, Global CBD Parking Rates Survey". Colliers International.

- Mukhija, Vinit and Donald Shoup. 2006. "Quantity Versus Quality in Off-Street Parking Requirements". *Journal of the American Planning Association*. Volume 72, No. 3 (296-308).
- Obot, J.U, E.E. Etim, and J. Atser. 2009. "Intra-Urban Traffic and Parking Demand in Uyo Urban Area". *Global Journal of Social Sciences*. Volume 8, No.2 (61-68). Bachudo Science Co. Ltd.
- Ribot, Jesse. C and Nancy Lee Peluso. 2003. "A Theory of Access. Rural Sociology Society". Volume 68, No.2 (153-181). <https://netfiles.uiuc.edu>. 25 Januari 2012.
- Rye, Tom. 2010. "Parking Management: A Contribution Towards Liveable Cities". *Module 2c, Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy Makers in Developing Cities*.
- San Francisco County Transportation Authority. 2009. "On Street Parking Management and Pricing Study". *Final Report*. 22 September 2009.
- Weinberger, Rachel, John Kaehny and Matthew Rufo. 2009. "U.S. Parking Policies: An Overview of Management Strategies". *Institute for Transportation and Development Policy*. www.itdp.org/documents/ITDP_US_Parking_Report.pdf. 7 Februari 2012.

Internet:

- "BPK Harus Audit Pengelola Parkir". <http://www.poskota.co.id>, 21 November 2010. diunduh pada tanggal 12 Januari 2012 pukul 10.23 WIB.
- "Ditata Jadi Kawasan Terpadu". <http://bataviase.co.id>, 27 November 2010. diunduh pada tanggal 4 Februari 2012 pukul 17.05 WIB.
- "Gagalnya Manajemen Perpajakan". <http://www.palang-parkir.com>, 18 Januari 2012. diunduh pada tanggal 24 Januari 2012 pukul 08.14 WIB.
- "Hapus Segera Parkir *On Street*". <http://www.wartakota.co.id>, 2 Mei 2011. diunduh pada tanggal 4 Februari 2012 pukul 23.04 WIB.
- "Mobil Digembok" <http://nasional.kompas.com>, 2 Mei 2008. diunduh pada tanggal 11 Januari 2012 pukul 13.25 WIB.

“Parkir Terpadu Blok M Jadi Percontohan”. <http://www.jakarta.go.id>, 10 Maret 2011. diunduh pada tanggal 4 Februari 2012 pukul 13.45 WIB.

“Perlu Kebijakan Penghapusan Parkir *On Street*”. <http://metro.vivanews.com>, 30 November 2010. diunduh pada tanggal 11 Januari 2012 pukul 13.25 WIB.

“UPT Perpakiran Cukup Jadi Regulator Parkir”. <http://www.jurnas.com>, 28 Desember 2011. diunduh pada tanggal 15 Januari 2012 pukul 22.05 WIB.

Kompas, edisi 17 Februari 2012

Media Indonesia, edisi 22 Oktober 2011

Seputar Indonesia, edisi 26 September 2011





LAMPIRAN

Foto Observasi di Kelurahan Melawai

1. Jl. Falatehan I



2. Jl. Melawai Raya



(Lanjutan, Lampiran 1)

Jl. Melawai Raya



(Lanjutan, Lampiran 1)

3. Jl. Panglima Polim



4. Jl. Sultan Hasanuddin



5. Jl. Melawai SMP 56: Tidak ada kegiatan parkir

6. Jl. Panglima Polim II



(Lanjutan, Lampiran 1)

7. Jl. Panglima Polim III



8. Jl. Panglima Polim IX: Tidak ada kegiatan parkir



9. Jl. Sunan Ampel: Tidak ada kegiatan parkir pada hari Sabtu dan Minggu



(Lanjutan, Lampiran 1)

10. Jl. Wijaya VI



11. Jl. Wijaya VII



13. Jl. Wijaya IX





**PEMERINTAH PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA**

**KEPUTUSAN GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA**

NOMOR 448/2012

TENTANG

**PEMBERIAN IZIN PENELITIAN KEPADA PENELITI
ATAS NAMA BENITA SAFITRI**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,

- Menimbang** :
- a. bahwa sehubungan dengan surat Kepala Kantor Kesatuan Bangsa, Politik dan Perlindungan Masyarakat Kota Depok Nomor 073/014 Kesbang Pol dan Linmas tanggal 29 Februari 2012 dan memperhatikan Rekomendasi Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Provinsi DKI Jakarta Nomor 2164/-1.751 tanggal 2 Maret 2012 hal izin penelitian, untuk kegiatan penelitian dimaksud diperlukan izin;
 - b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Keputusan Gubernur tentang Pemberian Izin Penelitian kepada Peneliti atas nama Benita Safitri;
- Mengingat** :
1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008;
 2. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia;
 3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan;
 4. Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah;
 5. Keputusan Gubernur Nomor 69 Tahun 2004 tentang Prosedur Pelayanan pada Badan Kesatuan Bangsa Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
 6. Peraturan Gubernur Nomor 98 Tahun 2009 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Kesatuan Bangsa dan Politik;
 7. Peraturan Gubernur Nomor 168 Tahun 2009 tentang Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Daerah;

8. Peraturan Gubernur Nomor 47 Tahun 2011 tentang Pedoman Pelayanan Izin Penelitian;

MEMUTUSKAN :

- Menetapkan : KEPUTUSAN GUBERNUR TENTANG PEMBERIAN IZIN PENELITIAN KEPADA PENELITI ATAS NAMA BENITA SAFITRI.
- KESATU : Memberikan izin penelitian kepada Peneliti atas nama Benita Safitri dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.
- KEDUA : Izin penelitian sebagaimana dimaksud pada diktum KESATU dengan judul "Pengelolaan Parkir On Street oleh Unit Pengelola Perparkiran DKI Jakarta (Studi di Kawasan Blok M Jakarta Selatan)" yang diberikan selama 2 (dua) bulan di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- KETIGA : Pemegang izin sebagaimana dimaksud pada diktum KESATU, wajib menyampaikan laporan tertulis hasil kegiatan yang telah dilaksanakan kepada Gubernur melalui Kepala Biro Tata Pemerintahan Setda Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta dengan tembusan kepada Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, paling lama 1 (satu) bulan setelah habis masa berlakunya izin.
- KEEMPAT : Peneliti dapat melakukan publikasi hasil penelitian jika laporan sebagaimana dimaksud pada diktum KETIGA telah diterima dan mendapatkan rekomendasi publikasi.
- KELIMA : Keputusan Gubernur ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 15 Maret 2012

a.n. GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA
ASISTEN PEMERINTAHAN SEKDA,



SYLWANA MURNI

NIP. 195810111985112001

Tembusan :

1. Kepala Badan Pengelola Keuangan Daerah Provinsi DKI Jakarta
2. Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Provinsi DKI Jakarta
3. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta
4. Kepala Satuan Polisi Pamong Praja Provinsi DKI Jakarta
5. Kepala Biro Tata Pemerintahan Setda Provinsi DKI Jakarta
6. Kepala Unit Pengelola Perparkiran Provinsi DKI Jakarta
7. Ketua Institut Studi Transportasi
8. Kepala Dewan Transportasi Kota Jakarta
9. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia