

## STUDI TENTANG PENGELOLAAN DAN PENATAAN PARKIR OLEH DINAS PERHUBUNGAN KOTA SAMARINDA

Ajeng Retno Widyastuti<sup>1</sup>, Erwin Resmawan<sup>2</sup>, Anwar Alaydrus<sup>3</sup>

### *Abstrak*

*Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengelolaan dan penataan parkir yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda, dan untuk mengetahui faktor penghambat dalam pengelolaan dan penataan parkir di kota Samarinda, penanganan parkir liar selain itu untuk mengetahui nilai retribusi tersebut dapat mempengaruhi Pendapatan Asli daerah. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui library reseach dan Field reseach yaitu observasi, wawancara langsung dengan informan, arsip serta dokumen yang berkaitan dengan penelitian. Sedangkan untuk menentukan sumber data dilakukan dengan menggunakan teknik purposive sampling dan accidental sampling. Analisis data dalam penelitian ini melakukan metode deskriptif kualitatif yaitu analisis data model. Berdasarkan hasil penelitian, menunjukkan bahwa pengelolaan dan penataan parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda telah melaksanakan sesuai dengan aturan perundang-undangan. Penetapan zona dilakukan melalui 7 tahapan sesuai dengan PERDA NO 5 Tahun 2015 pada pasal 8. Pengelolaan juga dilakukan dengan melibatkan pihak ketiga melalui kerjasama antara Dinas Perhubungan dengan kemufKoperasi Kartika Aji Mustika Korem. Kemudian dalam penetapan dan penggunaan zona parkir dalam lingkaran parkir telah sesuai dengan PERDA dan membantu penataan kendaraan agar lebih rapi dengan lahan yang tidak luas. Namun demikian, realisasi masih belum optimal, hal ini disebabkan masih adanya kendala kurangnya Sumber Daya Manusia (SDM) dalam mengawasi dan menangani parkir liar kemudian dalam kerjasama dengan pihak ketiga masih belum bisa meningkatkan pendapatan retribusi parkir akibat banyaknya aktifitas parkir liar di kota Samarinda.*

**Kata Kunci:** *Pengelolaan, penataan, parkir, retribusi, Pendapatan Asli Daerah (PAD)*

---

<sup>1</sup> Mahasiswa Program S1 Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. Email: [retnoajengkelin@gmail.com](mailto:retnoajengkelin@gmail.com)

<sup>2</sup> Dosen Program Studi Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman.

<sup>3</sup> Dosen Program Studi Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman.

## **Pendahuluan**

Kota Samarinda dengan tingkat kepadatan arus kendaraan yang cukup tinggi sudah seharusnya menyediakan kawasan parkir khusus dan mengelola parkir di tepi jalan umum dengan baik dan benar, sehingga nantinya tidak menghambat arus lalu lintas di jalan raya. Ada beberapa kawasan yang perlu mendapatkan penataan parkir secara serius, diantaranya adalah kawasan perniagaan dan perkantoran dengan kondisi ruas badan jalan yang sempit serta tingkat arus kendaraan yang tinggi, tidak diperkenankan untuk melakukan parkir tepi jalan, sehingga harus diberikan area parkir secara khusus karena kawasan tersebut kerap menjadi sumber kemacetan. Namun seringkali masyarakat tidak memahami aturan-aturan dalam menggunakan parkir tepi jalan, justru menggunakan badan jalan yang tidak seharusnya secara sembarangan. Kondisi ini tentunya mengakibatkan kemacetan jalan raya, sehingga membutuhkan petugas parkir yang belum tentu menjalankan tugasnya dengan benar, petugas parkir yang dapat mengarah dan menata kendaraan agar parkir di tempat yang seharusnya secara benar dan tidak mengganggu kelancaran arus jalan raya.

Berdasarkan observasi yang peneliti lakukan permasalahan pengelolaan parkir di Kota Samarinda adalah juru parkir liar. Hal ini akibat dari koordinator atau pengawas tidak sebanding dengan jumlah juru parkir yang ada. Jumlah juru parkir pada 6 September 2017 91 orang juru parkir resmi dan 201 orang juru parkir liar (database Dishub Kota Samarinda) jumlah pengawas juru parkir hanya 11 orang, melihat data tersebut sangat tidak efisien dan efektif, karena terlalu banyak juru parkir liar dibanding juru parkir resmi. Selain itu hal lain yang menjadi masalah dalam pengelolaan parkir adalah jumlah kantong parkir yang kurang memadai dengan jumlah kendaraan pada saat ini, setiap tahunnya jumlah kendaraan di Kota Samarinda rata-rata bertambah 55.302 unit (Prokal Kaltim, 2016).

Saat ini banyak kita temui juru parkir liar yang beroperasi di Kota Samarinda yang belum tentu berguna dalam hal membantu memarkir kendaraan. Keadaan yang timbul saat ini pada parkir tepi jalan di kota Samarinda tidak tertata dengan rapi akibat melebihi kapasitas seharusnya, padahal jumlah titik parkir di Kota Samarinda 183 titik parkir (data DISHUB Kota Samarinda Seksi Perparkiran Tahun 2017). Hal ini menyebabkan kemacetan yang sangat parah seperti pada daerah Pasar Segiri dan Pasar Pagi pada jam sibuk.

Pendapatan retibusi parkir setiap tahun tidak memenuhi target, setiap tahun retribusi parkir yang terealisasi lebih kurang 30%-50%, kenaikan yang cukup besar pada tahun 2015 dari target Rp 3.000.000.000 realisasi 75.62%. Kebutuhan parkir kendaraan relatif tinggi yang tidak disertai dengan penataan kawasan parkir menjadi salah satu faktor munculnya kawasan parkir ilegal yang dikelola oleh juru parkir liar. Kawasan tersebut kerap menjadi sumber kemacetan dan problematika dalam penertiban kawasan parkir, juru parkir liar terkadang sengaja memanfaatkan kondisi tersebut dengan memungut jasa parkir yang tidak

dapat dipertanggungjawabkan perolehannya. Padahal dari retribusi pengelolaan dan penataan parkir tersebut dapat menjadi sumber PAD yang relatif cukup besar.

Selain kemacetan dan parkir liar masalah manajemen dalam mengelola retribusi yang tidak optimal hal ini yang menyebabkan retribusi setiap tahunnya tidak bisa naik dan terus menurun jumlahnya, setiap bulan jumlah kebutuhan parkir bertambah, akibat dari perencanaan yang kurang matang dalam penentuan lahan parkir yang menyebabkan praktek parkir liar semakin bertambah pula, kemudian selain perencanaan, pengorganisasiannya dan pelaksanaannya dalam pembagian tugas pada pengawas/koordinator juru parkir masih mengalami kendala akibat dari jumlah personil yang tidak memadai dan tidak seimbang dalam mengawasi juru parkir resmi yang jumlahnya hampir 100 juru parkir resmi dan juru parkir binaan ada 200 orang, sedangkan jumlah juru parkir hanya 11 orang tentu hal ini tidak efektif dan efisien dalam hal pengawasan, yang menyebabkan tidak optimalnya pengawasan terhadap jumlah juru parkir.

Dalam mengoptimalkan PAD, Pemerintah Kota Samarinda dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Samarinda diharapkan mampu memberikan kontribusi dari sektor parkir untuk merencanakan, merumuskan, membina, mengendalikan, mengoptimalkan pengelolaan parkir dan mengkoordinir kebijakan bidang perpajakan. Berdasarkan uraian di atas, penulis berkeinginan untuk melakukan penelitian dan penulisan skripsi dengan judul Studi Tentang Pengelolaan dan Penataan Parkir oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda.

## **Kerangka Dasar Teori**

### ***Konsep Kebijakan***

Dalam bahasa Yunani dan Latin kebijakan disebut dengan *polis* yang berarti “negara-koa” dan Sanksekerta disebut dengan *pur* yang berarti “kota” serta dalam bahasa Latin disebut dengan *politia* yang berarti negara (Dunn, 2000: 51-52). Carl Friedrich (Agustino,2008:7) kebijakan adalah suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan. Kemudian Anderson merumuskan kebijakan sebagai langkah tindakan secara sengaja dilakukan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor berkenaan dengan adanya masalah atau persoalan tertentu yang dihadapi (Winarno, 2007:18).

### ***Konsep Kebijakan Publik***

Thomas R. Dye dalam Howlett dan Ramesh (2005:2), kebijakan publik adalah adalah “segala yang dikerjakan pemerintah, mengapa mereka melakukan, dan perbedaan yang dihasilkannya (*what government did, why they do it, and what differences it makes*)”. Dalam pemahaman bahwa “keputusan” termasuk juga ketika pemerintah memutuskan untuk “tidak memutuskan” atau memutuskan untuk “tidak mengurus” suatu isu, maka pemahaman ini juga merujuk pada

definisi Thomas R. Dye dalam Tilaar dan Nugroho (2008:185) yang menyatakan bahwa kebijakan publik merupakan “segala sesuatu yang dikerjakan dan tidak dikerjakan oleh pemerintah”.

### ***Konsep Manajemen***

Secara etimologis, kata manajemen dari Bahasa Inggris, yakni *management*, yang dikembangkan dari kata *to manage* yang berarti mengatur atau mengelola. Kata *manage* itu sendiri berasal dari Bahasa Italia, *maneggio*, yang diadopsi dari Bahasa Latin *managiare*, yang berasal dari kata *manus*, yang artinya tangan (Samsudin, 2006:15). Gulick dalam Wijayanti (2008:1) mendefinisikan manajemen merupakan suatu bidang ilmu pengetahuan (*science*) yang berusaha secara sistematis untuk memahami mengapa dan bagaimana manusia bekerja bersama-sama untuk mencapai tujuan dan sumber sistem ini lebih bermanfaat bagi manusia.

Dari beberapa definisi di atas dapat disimpulkan bahwa manajemen adalah serangkaian kegiatan merencanakan, mengorganisasikan, menggerakkan, mengedalikan, dan mengembangkan segala upaya dalam mengatur dan mendayagunakan sumber daya manusia, sarana dan prasarana untuk mencapai tujuan organisasi atau lembaga. Manajemen sangat penting sebab dilakukannya manajemen agar pelaksanaan suatu usaha terencana secara sistematis dan dapat dievaluasi secara benar, akurat dan lengkap sehingga mencapai tujuan secara produktif, berkualitas, efisien dan efektif.

### ***Konsep Pengelolaan***

Nugroho (2003:119) mengemukakan bahwa “Pengelolaan merupakan istilah yang dipakai dalam ilmu manajemen. Secara etimologi istilah pengelolaan berasal dari kata kelola (*to manage*) dan biasanya merujuk pada proses mengurus atau menangani sesuatu untuk mencapai tujuan”. Sedangkan Terry (2009:9) mengemukakan bahwa “Pengelolaan sama dengan manajemen sehingga pengelolaan dipahami sebagai suatu proses membeda-bedakan atas perencanaan, pengelolaan, penggerakan dan pengawasan dengan memanfaatkan baik ilmu maupun seni agar dapat menyelesaikan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya”.

Pengelolaan atau yang sering disebut manajemen pada umumnya sering dikaitkan dengan aktivitas-aktivitas dalam organisasi berupa perencanaan, pengorganisasian, pengendalian, pengarahan dan pengawasan. Istilah manajemen berasal dari kata kerja “*to manage*” yang berarti menangani, memimpin, membimbing, atau mengatur. Sejumlah ahli memberikan batasan bahwa manajemen merupakan suatu proses, yang diartikan sebagai usaha yang sistematis untuk menjalankan suatu kegiatan

### ***Konsep Parkir***

Mengenai parkir Syaiful (2013), menjelaskan pengertian parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena

ditinggalkan oleh pengemudinya. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas ataupun tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan/atau menurunkan orang dan/atau barang. Parkir adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara (Direktorat Jendral Perhubungan Darat,1996:1).

### ***Macam-Macam Parkir***

#### **1. Parkir Paralel**

Parkir sejajar, parkir yang diatur dalam sebuah baris, dengan bumper depan mobil menghadap salah satu bumper belakang yang berdekatan. parkir dilakukan sejajar dengan jalan, baik disisi kiri jalan atau sisi kanan atau kedua sisi bila hal itu memungkinkan.

#### **2. Parkir Tegak Lurus**

Dengan cara ini mobil parkir tegak lurus, berdampingan, menghadap tegak lurus kelorong/gang, trotoar atau dinding. jenis lebih terukur dibandingkan dengan parkir paralel dan karena itu biasanya digunakan ditempat di pelataran parkir atau gedung parkir.

#### **3. Parkir Serong**

Salah satu cara parkir yang banyak digunakan dipinggir jalan ataupun dipelataran maupun gedung adalah parkir serong yang memudahkan kendaraan masuk ataupun keluar dari ruang parkir. Pada pelataran ataupun gedung parkir yang luas, diperlukan gang yang lebih sempit bila dibandingkan dengan tegak lurus.

### ***Ketentuan Penggunaan Parkir Pada Badan Jalan***

Bila permintaan parkir melampaui penawaran maka akan dapat menimbulkan gangguan terhadap kelancaran lalu lintas. Dalam hal yang demikian diperlukan suatu sistem pengendalian dan penindakan, agar pemakaian ruang yang tersedia dapat dilakukan secara bersama-sama, dialokasikan baik untuk kendaraan pribadi, kendaraan barang ataupun angkutan umum, dan dibatasi hanya untuk kategori tersebut saja misalnya bongkar muat barang tidak boleh digunakan oleh kendaraan pribadi. Penggunaan badan jalan yang ditujukan sebagai ruang parkir kendaraan hanya dapat dilakukan pada jalan kolektor dan lokal dengan memperhatikan kondisi jalan dan lingkungan, kondisi lalu lintas dan aspek keselamatan, ketertiban kelancaran lalu lintas.

### ***Pengelolaan Parkir***

Pengelolaan parkir diatur dalam peraturan daerah tentang parkir agar mempunyai kekuatan hukum dan diwujudkan rambu larangan, rambu petunjuk dan informasi. Untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan yang diterapkan dalam pengendalian parkir perlu diambil langkah yang tegas dalam menindak para pelanggar kebijakan. Dasar pengaturan mengenai parkir

adalah Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 5 Tahun 2015 Tentang Pengelolaan dan Penataan Parkir pada BAB XII tentang pengelolaan dan tata tertib parkir sebagai berikut:

- a. Pasal 26
  1. Pemerintah daerah menetapkan zona atau kawasan parkir dengan peraturan walikota.
  2. Pengelolaan parkir di daerah oleh pemerintah dapat dilimpahkan kepada pihak ketiga.
- b. Pasal 27
  1. Penggunaan dan penetapan zona parkir milik jalan dapat dilakukan dalam bentuk lingkaran parkir.

### ***Pendapatan Asli Daerah (PAD)***

Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah satu sumber dana pembiayaan pembangunan daerah pada kenyataannya belum cukup memberikan sumbangan bagi pertumbuhan daerah, hal ini mengharuskan pemerintah daerah menggali dan meningkatkan pendapatan daerah terutama sumber pendapatan asli daerah. Pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan pendapatan daerah yang bersumber dari hasil pajak daerah, hasil retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain-lain pendapatan asli daerah yang sah, yang bertujuan untuk memberikan keluluasaan pada daerah dalam menggali pendanaan dalam pelaksanaan otonomi daerah sebagai perwujudan asas desentralisasi. (penjelasan UU No. 3 tahun 2004).

### **Metode Penelitian**

Jenis penelitian yang digunakan adalah tipe deskriptif yang dimaksudkan untuk memberikan gambaran secara jelas mengenai masalah-masalah yang diteliti, menginterpretasikan serta menjelaskan data secara sistematis. Dasar penelitian ini adalah interview dan observasi, yaitu melakukan wawancara kepada para pihak yang terkait serta mengamati secara langsung di tempat.

### **Hasil Penelitian**

Berdasarkan kebijakan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2015 Tentang Pengelolaan dan Penataan Parkir, tempat parkir di tepi jalan umum (*on the street*) adalah tempat parkir ditepi jalan yang umum yang telah ditentukan oleh Walikota sebagai tempat parkir kendaraan beserta fasilitas penunjang yang dimiliki oleh pemerintah daerah yang dapat dikelola oleh pemerintah daerah atau badan atau orang pribadi yang meliputi gedung, taman, dan pelataran atau lingkungan parkir, dan memiliki karcis dalam memungut biaya parkir (retribusi) sebagai bukti pembayaran kepada konsumen parkir yang harus disertakan dengan rambu lalu lintas dan atau marka jalan. Dengan demikian, fasilitas parkir *on the street* hanya boleh dilakukan pada tepi jalan, taman, gedung, dan pelataran atau lingkungan parkir yang telah ditentukan oleh Walikota. Hal ini bertujuan agar tidak menjadi

jalan provinsi yang didesain dengan *Level of Service (LoS)* yang tinggi. Oleh karena itu, penggunaan parkir *on the street* harus dapat dikendalikan sedemikian rupa agar dapat mendukung kelancaran lalu lintas. Selama ini parkir dijadikan sebagai alat untuk pemasukan bagi pendapatan daerah namun tidak dipungkiri dampak pada lalu-lintas yang mengaibatkan kemacetan.

Dalam pengelolaan parkir tepi jalan umum Dinas Perhubungan Kota Samarinda belum secara optimal karena lahan parkir belum terkelola dengan baik, dan dalam mengurai kemacetan juga masih belum secara optimal karena kurangnya sosialisasi yang dilakukan dari Dinas Perhubungan khususnya Seksi Perparkiran. Sosialisasi ini bertujuan memberikan pemahaman terhadap masyarakat tentang pengelolaan dan penataan parkir dan mematuhi peraturan lalu lintas agar masyarakat tidak memarkirkan kendaraannya sembarangan yang terdapat larangan parkir. Kemudian dalam menanggulangi kemacetan tersebut Dinas Perhubungan melakukan pembangunan jalan layang (*fly over*) dan memperluas jaringan jalan, dan pemecahan konsentrasi pada pusat kamacetan.

Menurut penulis, dengan laju pertumbuhan kendaran sebanyak 55.302 unit setiap tahunnya jika hanya diantisipasi dengan pembangunan jalan baru dan *fly over* tidak akan menyelesaikan persoalan. Dalam pembangunan jalan baru dan jalan layang tersebut pemerintah harus siap dengan anggaran dan memantapkan perencanaan semua komponen, menentukan titik kemacetan serta melibatkan masyarakat secara aktif dengan melakukan sosialisasi mematuhi peratiran rambu-rambu lalu-lintas secara berkelanjutan. Disamping itu, dengan mambatasi usia pakai kendaraan yang beroperasi di kota Samarinda bisa ditekan jumlahnya, daya tampung ruas jalan bisa dikontrol dengan baik. Kerusakan fungsi mesin hingga mengakibatkan kemacetan juga bisa dihindari, dan lebih besar pemborosan penggunaan bahan bakar minyak (BBM) juga diminimalkan.

Dalam melaksanakan pengelolaan parkir dalam menangani kemacetan lalu lintas terlihat bahwa Dinas Perhubungan kota Samarinda hanya mengedepankan peningkatan PAD namun tidak kelancaran lalu-lintas, yaitu terdapat adanya pertentangan paradigma antara PAD dan kelancaran lalu-lintas dalam pengelolaan parkir yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan. Kemudian adanya aktifitas parkir pada suatu pusat dapat menimbulkan masalah yakni parkir tidak dapat tertampung oleh fasilitas parkir diluar badan jalan yang tersedia, seperti yang berada di pusat pertokoan seperti pasar atau pusat perkantoran, di mana jumlah kendaraan yang keluar dan masuk melebihi lahan parkir yang tersedia. Sehingga terjadi luapan kendaraan yng memarkirkan kendaraannya di luar badan jalan yang mengakibatkan gangguan kelancaran lalu-lintas seperti daerah perkotaan yang tidak mempunyai lahan parkir yang luas.

Permasalahan parkir pada daerah perkotaan pada umumnya adalah pada kawasan perdagangan atau pertokoan seperti pasar, kawasan pasar yang dalam penyediaan dan pengaturan parkir belum memadai sehingga pada jam sibuk pada pagi hari menimbulkan masalah terhadap kelancaran lalu-lintas. Kemudian pada kompleks perkantoran adalah kawasan adalah kondisi jam sibuk pada pagi dan

sore hari menimbulkan masalah karena kapasitas jalan berkurang dengan adanya aktifitas parkir pengunjung kompleks pertokoan tersebut. Kompleks sekolahan parkir kendaraan pengantar dan penjemput anak sekolah sering menimbulkan masalah terhadap kelancaran lalu-lintas karena tidak tersedianya fasilitas parkir dan pengaturan perparkiran di badan jalan yang belum baik, selain itu juga mempertimbangkan segala keterbatasan yang ada, sehingga usulan penanganan saat terlaksana di lapangan dengan baik.

Adapun penertiban yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam Parkir Tepi Jalan Umum yang dikelola oleh juru parkir liar yakni dengan bekerjasama dengan Koperasi Primokapad Kartika Aji Korem dengan tujuan penertiban parkir liar dan mengambil semua lahan parkir yang dikelola juru parkir liar. Namun, dengan penertiban itu tidak dilaksanakan dengan baik, penertiban tersebut tidak pula mengubah kondisi kemacetan yang ada, sehingga masih terjadinya kemacetan. Dengan kondisi tersebut terlihat bahwa Dinas Perhubungan Kota Samarinda terlalu memonopolikan semua lahan parkir liar yang ada dikelola oleh juru parkir liar namun tidak memikirkan nasib juru parkir liar dan tidak pula memikirkan kelancaran arus lalu-lintas.

Kondisi parkir *on the street* mengenai tarif parkir dapat menjadi alat yang tepat untuk membatasi penggunaan kendaraan bermotor. Hal ini ditentukan tarif parkir mempengaruhi permintaan parkir seperti halnya prinsip permintaan dalam ilmu ekonomi, semakin tinggi tarif yang dikenakan, tarif parkir maka masyarakat akan lebih mempertimbangkan untuk kendaraan pribadi. Maka dengan ini tarif memberikan pengaruh perilaku masyarakat terhadap permintaan parkir. Berikut adalah nilai perlembar retribusi parkir tepi jalan umum.

Dari hasil penelitian bahwa retribusi parkir Kota Samarinda pada tahun 2014-2017 banyak mengalami perubahan setiap tahunnya tidak sesuai target pada persentase realisasi 38%-75%, hal ini akibat dari retribusi parkir tidak dikelola dengan baik, dimana masih banyak aktifitas parkir liar dari juru parkir liar. Dengan adanya pihak ketiga sampai saat ini masih belum bisa mengatasi parkir liar dan masih belum bisa menaikan retribusi parkir. PAD dari retribusi belum bisa naik secara signifikan, pada kontribusi retribusi parkir terhadap PAD pada tahun 2014, 2015, 2016 masih rendah dan dalam persentase belum mencapai 1% dapat dilihat retribusi parkir hingga tahun 2016 masih belum bisa meningkatkan PAD. Hal tersebut akibat dari banyaknya juru parkir liar yang tidak terdaftar oleh Dinas Perhubungan baik dari juru parkir resmi ataupun juru parkir binaan.

Penulis mencoba menawarkan solusi melihat dari pengelolaan dan penataan parkir yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda. yakni pengelolaan dan penataan parkir yang secara terencana, terorganisir dan terintegral. Yakni dengan bekerjasama dengan pihak swasta pada sektor parkir dengan menciptakan *Parking Building Unit* (PBU) dengan konsep pola penyediaan minimum parkir (*Minimum Parking Provision*) yakni penyediaan fasilitas minimum sektor kebutuhan ruang parkir oleh pelaku usaha yang disebut dengan parkir khusus dimana aktifitas parkir khusus oleh pelaku usaha mampu



memperkirakan standar jumlah minimum pengunjung aktifitas parkirnya, kemudian yang kedua pada penyediaan meksimum (*Maximum Parking Provision*) yakni pembatasan jumlah kendaraan terhadap daya tampung maksimum sektor parkir khusus usaha sehingga apabila jumlah maksimum lebih daripada kuota yang disediakan maka kendaraan tidak bisa diizinkan untuk parkir sehingga pengguna kendaran pribadi akan selalu mempertimbangkan apakah menggunakan kendaraan pribadi atau lebih menggunakan kendaraan umum. Kemudian yang ketiga memperbaiki fasilitas kendaraan umum seperti halte dan terminal, kemudian memperbaiki kendaraan umum yang aman dan nyaman sehingga masyarakat akan beralih keangkutan umum.

Melihat hal tersebut dalam meningkatkan PAD bagi pelaku usaha dan pengguna jalan yang menggunakan konsep parkir khusus maka kita menerapkan konsep *Deficiency Charge* yaitu membayar retribusi kepada pemerintah atas kekurangan jumlah ruang parkir yang disediakan oleh pelaksana parkir khusus ataupun pengguna jalan dengan nominal yang ditentukan oleh pemerintah Kota Samarinda akan tetapi pola baru ini harus bisa menjamin bahwa masyarakat tetap bisa mengakses lokasi-lokasi tersebut atau yang ingin dijangkau, anatara lain dengan penyediaan dan peningkatan moda transportasi umum yang sudah dikembangkan dengan baik. Sehingga untuk kondisi di Kota Samarinda yang kekurangan ruang parkir kontribusi parkir dapat dikenakan kepada penyelenggara parkir apabila terdapat penyediaan parkir minimum sudah terpenuhi dan pada saat pengoprasian parkir terdapat perubahan peruntukan bangunan yang mengakibatkan tidak terpenuhinya jumlah minimum kebutuhan ruang parkir. Dana yang diperoleh dari retribusi kekurangan ruang parkir selanjutnya dapat digunakan oleh pemerintah daerah untuk memberikan intensif bagi pengguna jalan, dalam bentuk penyediaan ruang parkir di lokasi lain dalam bentuk taman parkir, subsidi angkutan umum dan sebagainya.

Dengan demikian diharapkan dengan konsep ini pengelolaan dan penataan parkir akan lebih efektif dan efisien, selain itu dapat meningkatkan PAD dan dapat menjadikan salah satu pendapatan daerah yang menguntungkan dan menjanjikan. Dengan konsep tersebut juga dapat mengurangi dan mengurai kemacetan yang terjadi. Kemudian kerjasama yang telah terjalin antara Dinas Perhubungan Kota Samarinda dengan Koperasi Primkopad Kartika Aji Korem akan lebih optimal dalam menangani parkir liar.

Dalam hal ini pengelolaan dan penataan parkir di kota Samarinda sudah sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 5 Tahun 2015 Tentang Pengelolaan dan Penataan Parkir sesuai dengan konsep kebijakan David Easton dalam Subarsono (2005:2) mendefinisikan kebijakan publik sebagai “pengalokasian nilai-nilai kepada masyarakat”. karena setiap kebijakan mengandung seperangkat nilai di dalamnya. Namun dalam prakteknya banyak terjadi kendala dimana juru parkir liar yang sulit untuk ditangani dan kontrol jumlahnya hal tersebut akibat jumlah permintaan parkir setiap bulannya meningkat, pemerintah kota Samarinda harus memihak ketigakan pengelolaan

parkir untuk membangun perusahaan parkir pemenang tender dengan mekanisme pemenang tender seluruh juru parkir liar yang ada di kota Samarinda wajin direkrut untuk manajemen perusahaan parkir tersebut. Kemudian akan disediakan Bus/Trans kota setiap zona yang mengalami kepadatan lalu lintas, dimana setiap pengunjung toko/ruko akan memarkirkan kendaraan di satu tempat parkir, bus/trans kota tersebut akan *stan by* di gedung perusahaan parkir untuk membawa para pengunjung tersebut. Apabila upaya tersebut terealisasi sesuai dengan semestinya masalah kemacetan di kota Samarinda dapat diatasi serta dapat mengurangi polusi udara di Samarinda.

Melihat tersebut pengelolaan dan penataan parkir di kota Samarinda masih belum optimal hal tersebut tidak sesuai dengan konsep manajemen yang dikemukakan oleh G.R.Terry adalah sebuah proses yang khas, yang terdiri dari tindakan-tindakan perencanaan, pengorganisasian, penggerakan dan pengendalian yang dilakukan untuk mencapai sasaran-sasaran yang telah ditetapkan melalui pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya (Hasibuan, 2001:3). Hal ini dalam perencanaan Dinas Perhubungan kota Samarinda tersebut disusun berdasarkan fakta-fakta yang dihadapi untuk membuat gambaran-gambaran aktifitas dimasa depan untuk tercapainya hasil yang diinginkan, sehingga dalam penyusunan perencanaan parkir, namun masih belum optimal disebabkan pemanfaat sumber daya yang belum maksimal karena jumlah sumber daya manusia yang terbatas dan belum ada penambahan jumlah tenaga sumber daya manusia, selain sumber daya manusia zona atau kawasan juga diperlukan untuk menentukan kebutuhan ruang parkir yang berbeda-beda tergantung karakteristik lalu lintas dan wilayahnya. Selain itu masih banyak ruas-ruas jalan yang tidak terkendali dalam penanganan parkir liar terutama daerah rawan kemacetan dan kurangnya kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas masih kurang. Kemudian dalam mengoptimalkan pemanfaatan fasilitas parkir yang telah ada masih belum maksimal, karena menumpuknya kendaraan yang tidak terkontrol, sehingga tidak mampu menampung parkir dikarenakan kekurangan lahan parkir, dalam penyediaan fasilitas parkir diluar badan jalan khususnya pada kawasan perdagangan, jasa, dan perkantoran masih belum memadai hal ini diakibat karena perencanaan yang belum matang.

Dalam hal ini pengorganisasian (*Organizing*) belum optimal dimana pengawas/koordinator juru parkir jumlah tidak sesuai dengan jumlah juru parkir yang ada di Kota Samarinda yang jumlahnya ratusan juru parkir baik yang resmi maupun yang tidak resmi. Hal ini juga sangat mempengaruhi dalam pengawasan (*Controlling*). Hal ini yang menyebabkan pengawasan Dinas Perhubungan masih belum optimal karena jumlah sumber daya manusia yang masih kurang. Jumlah pengawas/koordinator parkir dan jumlah juru parkir tidak sebanding dimana jumlah juru parkir resmi 91 orang sedangkan jumlah pengawas/koordinator juru parkir hanya 11 orang. Hal ini tentu saja tidak efisien karena 1 orang pengawas/koordinator juru parkir mengawasi 13-20 orang bahkan bisa lebih hal

tersebut tentu akan sulit untuk mengontrol juru parkir liar dan menertibkan juru parkir liar.

Kemudian juga dalam aspek manajemen yang lain juga masih belum optimal yakni pelaksanaan (*Actuating*) hal ini dapat dilihat dari pelaksanaan di lapangan para pengawas/koordinator masih belum bisa optimal akibat dari jumlahnya tidak sebanding dengan jumlah juru parkir yang ada, yang menjadikan tidak efektif dan efisiennya kinerja para pengawas/koordinator juru parkir, karena disisi lain harus mengawasi juru parkir liar atau menertibkan juru parkir liar. Namun dalam hal lain mereka tetap harus mamantau keadaan juru parkir yang resmi agar bekerja dengan baik dan sesuai dengan peraturan pemerintah.

Dalam hal ini, juru parkir liar tersebut telah melanggar peraturan daerah melanggar ketentuan tentang penyelenggaraan parkir di tepi jalan umum hal tersebut sesuai dengan PERDA Kota Samarinda NO.5 Tahun 2015 Tentang Pengelolaan dan Penataan parkir pada pasal 11 yakni:

- a. Juru parkir wajib menggunakan pakaian seragam, tanda pengenal serta perlengkapan yang telah ditetapkan oleh walikota atau pejabat yang ditunjuk
- b. Menjaga keamanan dan ketertiban juru parkir, serta bertanggungjawab atas kendaraan beserta perlengkapannya
- c. Menjaga kebersihan, keindahan dan kenyamanan lingkungan parkir
- d. Menyerahkan karcis parkir sebagai tanda bukti untuk setiap kali parkir pada saat memasuki lokasi parkir dan memungut retribusi sesuai dengan ketentuan yang berlaku
- e. Menggunakan karcis resmi yang diterbitkan oleh pemerintah kota Samarinda yang disediakan untuk satu kali parkir dan tidak boleh digunakan lebih dari satu kali
- f. Menyetorkan hasil retribusi sesuai dengan ketentuan yang berlaku
- g. Menata dengan tertib kendaraan yang diparkir, baik pada waktu
- h. Datang maupun pergi, dan tidak lebih dari satu baris.

Melihat ketentuan tersebut dan dari semua poin dari PERDA juru parkir liar telah melanggar peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah, dengan demikian juru parkir yang telah tersebar di kota Samarinda harus diberikan sanksi tegas, selain sanksi pemerintah juga harus memberikan pembinaan atau pelatihan bagi para juru parkir liar, dan agar para juru parkir liar agar ikut bergabung dengan pemerintah dalam pengelolaan dan penataan parkir di Kota Samarinda. Jika juru parkir bergabung dengan pemerintah bukan tidak mungkin jika Pendapatan Asli Daerah (PAD) akan meningkat melalui retribusi parkir, karena retribusi parkir jika dikelola dengan baik dan perencanaan yang matang dapat dijadikan sumber utama sebagai pendapatan daerah.

Dalam hal ini konsep manajemen masih belum berjalan secara optimal karena kurangnya perencanaan (*planning*) dari pemerintah karena kurang matangnya perencanaan menyebabkan kurangnya lahan parkir, yang menyebabkan masyarakat memarkirkan kendaraannya secara sembarang dibadan jalan serta kurangnya rambu-rambu larangan parkir, kemudian dalam

pengorganisasian juga masih tidak sesuai dimana dalam membagi tugas masih terkendala jumlah personil dari Dinas Perhubungan Kota Samarinda yang seharusnya pengawas/koordinator juru parkir tidak merangkap dalam pengawasan dan penarikan setoran retribusi, hal ini sangat mempengaruhi dalam pelaksanaan (*actuating*) dimana seorang pengawas/koordinator juru parkir menangani 12-20 juru parkir resmi hal ini tidak efektif dan efisien yang seharusnya seorang pengawas/koordinator juru parkir 7-10 juru parkir resmi dengan jumlah 7-10 juru parkir yang mereka tangani, pengawasan terhadap jumlah juru parkir juga akan berjalan secara optimal.

Selain itu pengawasan harus ditingkatkan agar juru parkir liar menjadi berkurang dan Dinas Perhubungan juga harus meningkatkan kesejahteraan bagi juru parkir resmi agar juru parkir liar beralih dan bergabung dengan Dinas perhubungan. Selain dari pemerintah khususnya Dinas Perhubungan Kota Samarinda, partisipasi masyarakat juga penting dimana masyarakat adalah pengguna jasa parkir tersebut, bentuk partisipasi masyarakat adalah dengan memarkirkan kendaraannya sesuai zona yang telah ditentukan dan dengan juru parkir resmi dari Dinas Perhubungan serta beralih kendaraan umum agar dapat mengurangi jumlah kendaraan yang melintas dan terparkir.

## **Kesimpulan dan Saran**

### ***Kesimpulan***

1. Dalam penetapan zona parkir sudah sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Samarinda, yaitu menggunakan beberapa tahapan yang telah ditetapkan dalam Peraturan Daerah Samarinda Nomor 5 Tahun 2015 Tentang Pengelolaan dan penataan parkir pada pasal 8 yaitu dengan memperhatikan 7 aspek yakni rencana tata ruang wilayah, keselamatan dan kelancaran lalu lintas, keamanan dan keselamatan pengguna parkir, penataan dan kelestarian lingkungan, kemudahan bagi pengguna tempat parkir, akses penyandang disabilitas, dan memenuhi satuan ruang parkir minimal.
2. Dinas Perhubungan Kota Samarinda dalam pengelolaan parkir telah menjalin kerjasama dengan pihak ketiga yaitu Koperasi Primokopad Kartika Aji Mustika Korem dengan tujuan untuk membina dan mengontrol jumlah parkir liar serta untuk membantu dalam meningkatkan nilai retribusi parkir, tetapi dalam melibatkan pihak ketiga belum terlaksana secara optimal dalam meningkatkan pendapatan daerah.
3. Penggunaan dan penetapan zona parkir dalam lingkaran parkir, penggunaan parkir yang telah sesuai dengan golongan telah ditetapkan oleh pemerintah, untuk membantu menata kendaraan agar lebih rapi dan tertata, dalam penggunaan dan penetapan tersebut untuk mengontrol jumlah maksimum kendaraan yang masuk pada lahan parkir, namun dalam penataan tersebut masih terdapat kendala karena ada lahan parkir liar yang sulit diberantas.
4. Faktor yang menjadi penghambat pengelolaan dan penataan parkir oleh Dinas Perhubungan yaitu, masih kurangnya personil dalam mengawasi juru parkir

karena jumlah juru parkir yang setiap tahunnya bertambah banyak hal ini akibat kenaikan permintaan lahan parkir yang meningkat dari masyarakat, dan pengawas/koordinator juru parkir belum bisa secara maksimal dalam melakukan tugasnya. Selain itu masalah anggaran juga merupakan faktor penghambat bagi Dinas Perhubungan untuk meningkatkan kesejahteraan juru parkir resmi karena belum bisa menaikkan gaji dan tunjangan lainnya serta pengadaan karcis parkir masih belum bisa terpenuhi. Hal lainnya yaitu sarana dan prasarana yang masih belum lengkap seperti rambu-rambu larangan parkir dan khusus parkir serta masih belum banyaknya kantong-kantong parkir misalnya pembangunan gedung parkir.

### **Saran**

1. Dalam pengelolaan dan penataan parkir Dinas Perhubungan perlu adanya sosialisasi baik dari juru parkir maupun kepada masyarakat, karena banyak masyarakat yang belum mengetahui zona atau kawasan mana yang memang diperuntukan sebagai lahan parkir, selain itu juga perlu adanya *workshop* atau pelatihan kepada juru parkir liar maupun resmi agar para juru parkir dapat memarkirkan kendaraan sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah dan dengan penataan yang rapi tidak akan mengganggu keadaan lalu lintas.
2. Dalam penanganan parkir liar sepatutnya memberikan kewenangan dan menjalin kerjasama dengan pihak swasta, dimana bila bekerjasama dengan pihak swasta dalam penanganan parkir lebih optimal dalam pengawasan, dan dapat meningkatkan pendapatan retribusi dan parkir dapat menjadi salah satu pendapatan daerah. Selain itu dengan adanya pihak ketiga atau pihak swasta pengelolaan dan penataan parkir lebih terkendali.
3. Dalam pengelolaan dan penataan parkir, Dinas Perhubungan dapat membangun *basement* atau gedung parkir dengan tarif yang telah ditetapkan, dan menciptakan *Parking Buiding Unit* (PBU dengan konsep pola penyediaan minimum parkir dan penyediaan parkir maksimum dengan pembatasan jumlah kendaraan, terhadap daya tampung maksimum sektor parkir khusus usaha, sehingga apabila jumlah kuota kendaraan yang disediakan maka kendaraan tidak diizinkan untuk parkir. Pengguna kendaraan pribadi dan akan beralih kendaraan umum atau angkutan umum yang telah disediakan, dan tentunya kendaraan umum atau angkutan umum tersebut harus dengan fasilitas yang memadai yaitu nyaman dan aman.
4. Selain dari pemerintah atau Dinas Perhubungan, masyarakat juga ikut berpartisipasi dalam membantu pemerintah untuk menangani parkir liar tersebut dengan memarkir kendaraan yang kawasannya telah ditentukan dan membayar dengan karcis, dengan adanya masyarakat yang ikut berpartisipasi maka pengelolaan dan penataan parkir oleh Dinas Perhubungan dapat berjalan secara maksimal dan dapat meningkatkan Pendapatan Asli Daerah melalui pembayaran retribusi parkir, supaya dapat meningkatkan fasilitas-fasilitas serta

sarana dan prasarana bagi masyarakat kota Samarinda. Kemudian menggunakan konsep parkir khusus maka dapat menerapkan konsep *Deficiency Charge* yaitu membayar retribusi kepada pemerintah atas kekurangan jumlah ruang parkir yang disediakan oleh pelaksana parkir khusus ataupun pengguna jalan dengan nominal yang ditentukan oleh pemerintah.

### **Daftar Pustaka**

- Agustino, Leo. 2008, *Dasar-dasar Kebijakan Publik*, Bandung: Alfabeta.
- Dunn, William N. 2000. *Pengantar Analisa Kebijakan Kebijakan Publik*. Yogyakarta. Gadjah Mada Press.
- Howlett, Michael, dan M. Ramesh. 1995. *Studying Public Policy: Policy Cycles and Policy Subsystem*. Oxford: Oxford University Press.
- Nugroho. 2008. *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi dan Kebijakan*. Jakarta: Gramedia.
- R. Terry, Goerge. 2006. *Prinsip-Prinsip Manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sadili, Samsudin, 2006. *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Penerbit: CV Pustaka Setia.
- Wijayanti, W. A. 2008. *Pengelolaan Tanaman Tebu (Saccharum Officinarum L.)* di, Pabrik Gula Tjoekir Ptpn X, Jombang Jawa Timur. Skripsi. Institut Pertanian Bogor. Bogor.
- Winarno, Budi. 2002. *Kebijakan Publik Teori dan Proses*. Yogyakarta: Media Pressindo.

### **Dokumen:**

Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2016 *Tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Daerah Nomor 13 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Umum*.