

## **STUDI TENTANG PENGELOLAAN PARKIR (*ON THE STREET*) DALAM PENINGKATAN PENDAPATAN ASLI DAERAH (PAD) DAN KELANCARAN LALU-LINTAS OLEH DINAS PERHUBUNGAN KOTA SAMARINDA**

**Sumarni<sup>1</sup>**

### ***Abstrak***

*Artikel ini menyoroti tentang Strategi Pengelolaan Parkir (On The Street) Oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda dalam hal Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum, Penanganan Parkir Liar, Dimensi Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD), dan Dimensi Kelancaran Arus Lalu Lintas. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui library research dan field research yaitu observasi, wawancara langsung dengan informan, arsip serta dokumen yang berkaitan dengan penelitian. Sedangkan untuk menentukan sumber data dilakukan dengan menggunakan teknik purposive sampling disesuaikan dengan tujuan penelitian serta teknik accidental sampling. Analisis data dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif yaitu analisis data model interaktif, yang diawali dengan proses pengumpulan data, penyederhanaan data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.*

*Dari hasil penelitian diperoleh gambaran bahwa dalam Permasalahan parkir dilakukan beberapa strategi pengelolaan parkir tepi jalan umum yakni dengan cara; Pertama, Pengaturan ruas-ruas jalan yang boleh untuk parkir, yang sudah mencakup lokasi dan parkirnya sehingga gangguan terhadap kelancaran arus lalu lintas bisa diminimalkan, Kedua Mengoptimalkan pemanfaatan fasilitas parkir yang telah ada, Ketiga Penyediaan fasilitas parkir diluar badan jalan khususnya pada kawasan perdagangan, jasa dan perkantoran serta tempat hiburan atau rekreasi, Keempat Penambahan item persyaratan dalam pengurusan ijin mendirikan bangunan (IMB) mengenai penyediaan fasilitas parkir. Dalam hal evaluasi kebijakan/strategi pengelolaan parkir yaitu; Pertama, yang dilakukan dalam penetapan target oleh Dinas Pendapatan Daerah yang hanya mengedepankan peningkatan Pendapatan daerah namun tidak pada kelancaran lalu lintas dan tidak pula terealisasinya target. Kedua, yakni adanya kebijakan mengenai wajib karcis yang dilaksanakan oleh UPTD pengelolaan parkir Dinas perhubungan kota Samarinda dimana kebijakan tersebut mewajibkan adanya bukti administratif yakni karcis pada aktifas parkir di setiap titik parkir yang ada di kota Samarinda. Ketiga, kebijakan pemerintah dalam memihak ketigakan pengelolaan parkir dan bekerjasama dengan koperasi Koperasi Primkopad Kartika Aji Mustika Korem dengan tujuan membantu dalam meningkatkan pendapatan daerah dan membina seluruh juru parkir liar yang ada dikota Samarinda.*

***Kata Kunci*** :strategi, pengelolaan, parkir, tepi jalan umum (*on the street*)

---

<sup>1</sup>Mahasiswa Program S1 Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. Email: nannyanug5@gmail.com

## **Pendahuluan**

Derajat akan kebutuhan kendaraan menunjukkan aktifitas masyarakat, dengan demikian perkembangan lalu lintas mengikuti perkembangan masyarakat yang bersangkutan. Arus lalu lintas adalah merupakan interaksi yang unik antara pengemudi, kendaraan, dan jalan. Tidak ada arus lalu lintas yang sama bahkan pada keadaan yang serupa, sehingga arus pada suatu ruas jalan tertentu selalu bervariasi. Walaupun demikian diperlukan parameter yang dapat menunjukkan kondisi ruas jalan atau yang akan dipakai untuk desain. Parameter tersebut adalah volume, kecepatan dan kerapatan, tingkat pelayanan (*level of service*), derajat kejenuhan (*degree of saturation*).

Masalah kemacetan transportasi lalu lintas memang sering kali terjadi di daerah-daerah perkotaan yang ada di Indonesia. Hal itu terjadi karena konsentrasi kendaraan banyak menumpuk di area perkotaan. Sehingga tidak heran bila area perkotaan sering terjadi kemacetan karena kepadatan lalu lintas. Saat ini kemacetan lalu lintas di perkotaan sudah semakin parah. Seiring dengan berjalannya waktu kondisi kemacetan yang terjadi di daerah perkotaan tidak semakin membaik, namun semakin memburuk. Hal itu terjadi karena jumlah kendaraan selalu bertambah dan tidak diimbangi dengan perluasan area jalan raya. Apalagi di daerah perkotaan banyak ditemui pedagang kaki lima yang menjajakan dagangannya di pinggir-pinggir jalan yang tentu itu akan menambah volume kemacetan jalan raya.

Mengutip apa yang disampaikan Drs Adi Suroso MM pengamat ekonomi dari Universitas 17 Agustus 1945 (Untag) Samarinda bahwa Asumsinya, setiap kendaraan mengalami kemacetan di Kota Samarinda selama 10 - 15 menit yang membutuhkan BBM 1/10 liter. Artinya jika dihitung berdasarkan BBM bersubsidi hari ini yaitu Rp 7300 kemudian dikalikan dengan total jumlah kendaraan (54.573) di Kota Samarinda maka kerugian ditaksir mencapai 39,9 juta rupiah per-harinya. Dengan begitu dalam tempo satu tahun kerugian ditaksir mencapai 14,3 miliar rupiah atau setara 1,9 juta liter BBM yang dibuang percuma. Jumlah inipun belum termasuk kerugian waktu demi untuk membayar sebuah kata “Kemacetan”.

Samarinda sebagai Ibu Kota Provinsi Kalimantan Timur berdasarkan kategori kelas jalan, Kota Samarinda memiliki jalan nasional sepanjang 53 km, jalan provinsi sepanjang 73 km, dan jalan kota sepanjang 399,95 km dan jalan lingkungan sepanjang 526,41 km. Sementara pertumbuhan kendaraan bermotor di kota samarinda berdasarkan data terakhir 54.573 unit yang terdiri dari 70% roda dua dan 30% roda empat dengan rata-rata setiap bulan penambahan jumlah kendaraan baru tidak kurang dari 5000 unit, dengan perbandingan 60:40 yaitu 60% roda dua 40% roda empat.

Saat ini terdapat 11 (sebelas) titik rawan kemacetan di kota samarinda, yang mayoritas kemacetan disebabkan oleh aktifitas parkir di tepi jalan yaitu:

1. Jl. A.Yani, parkir berlapis di sisi kiri dan kanan Simpang empat A.Yani
2. Jl. Lambung Mangkurat, Pasar Rahmat dikarenakan tempat parkir kendaraan di sisi kiri dan kanan badan jalan

3. Jl. Gajah Mada, parkir kendaraan di sisi kiri dan kanan badan jalan pada daerah pasar pagi bagian tepian, ditambah lagi dengan bongkar muat barang pada jam sibuk
4. Jl. Antasari, persimpangan silang arah dari jalan Antasari ke arah jalan Cendana sering terjadi macet, karena antrian kendaraan yang menuju jalan Cendana lebih banyak sedangkan lebar jalan tidak mendukung
5. Jl. Pulau banda, kendaraan roda empat, terutama kendaraan penjemput anak sekolah parkir disisi kiri badan jalan
6. Jl. Mulawarman, kendaraan Roda empat parkir disisi kiri dan kanan badan jalan
7. Jl. PM. Noor, terjadinya kemacetan akibat sering terjadi bongkar muat barang, ditambah adanya kegiatan perdagangan diatas badan jalan
8. Jl. Otto Iskandardinata, pasar sungai Dama dikarenakan tempat parkir kendaraan di sisi kiri dan kanan serta dibadan jalan
9. Jl. Juanda, parkir berlapis di sisi kiri dan kanan penjemput anak sekolah serta angkutan kota dan tempat berjualan ditrotoar dan badan jalan
10. Jl. Dr. Soetomo, kendaraan Roda empat parkir disisi kiri dan kanan badan jalan terutama daerah apotik
11. Jl. Bhayangkara, Parkir berlapis di sisi kiri jalan sepanjang mal Plaza Mulia dan jalan keluar parkir yg memakan ¼ ruas jalan, serta sebeleah kanan jalan di depan Vin's ice cream

Dari data tersebut dapat terlihat bahwa penyebab kemacetan terjadi karena aktifitas parkir kendaraan yang melakukan bongkar muat barang, parkir kendaraan pengunjung pasar dan pertokoan yang kurang tepat, selain itu terdapat pula kemacetan yang muncul akibat aktifitas sekolah, dimana parkir kendaraan anak sekolah atau penjemput anak sekolah termasuk angkutan kota yang memakan badan jalan.

Berdasarkan hal tersebut dimana parkir sebagai instrumen manajemen kebutuhan transportasi sangat memerlukan strategi pengelolaan parkir yang terencana, terorganisir dan terintegrasi agar terciptanya manajemen parkir yang dapat meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD) . Kondisi pelayanan parkir yang tidak baik memberikan gangguan sangat berarti bagi sistem lalu-lintas secara keseluruhan dan menghasilkan kebocoran yang sangat signifikan.

Di dalam pelaksanaan masalah parkir di atas, perlu mempertimbangkan kepentingan dari semua pihak sehingga tidak terjadi gejolak sosial. Selain itu, juga mempertimbangkan segala keterbatasan yang ada, sehingga proses penanganan masalah parkir diatas oleh Dishub Kota Samarinda dapat terimplementasikan di lapangan dengan baik. Berdasarkan permasalahan diatas maka maksimalisasi strategi penanganan masalah parkir belum terlaksanakan secara maksimal karena perlumemperhatikan seluruh aspek yang ada.

#### **Rumusan masalah**

1. Bagaimana Strategi Pengelolaan Parkir (*On The Street*) Dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Dan Kelancaran Lalu-Lintas Oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda?

2. Apakah Pengelolaan Parkir (*On The Street*) di kota Samarinda sudah sesuai dengan dimensi peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) dan dimensi kelancaran arus lalu lintas?

### **Tujuan penelitian**

1. Untuk Mengetahui Strategi Pengelolaan Parkir (*On The Street*) Dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Dan Kelancaran Lalu-Lintas Oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda.
2. Untuk mengkaji Kesesuaian Pengelolaan Parkir (*On The Street*) di Samarinda dengan dimensi Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan dimensi kelancaran arus lalu lintas.

### **Manfaat Penelitian**

1. Secara teoritis
  - a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah perbendaharaan khasanah kepastakaan yang berhubungan dengan strategi pengelolaan parkir baik dalam peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) maupun dalam mengurangi kemacetan lalu-lintas.
  - b. Dapat dijadikan sebagai bahan referensi untuk peneliti berikutnya yang masih berhubungan dengan Pengelolaan Parkir (*On The Street*) Dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Dan Kelancaran Lalu-Lintas Oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda.
2. Secara Praktis
  - a. Sebagai bahan rujukan/pertimbangan pemerintah kota Samarinda dalam membuat kebijakan/aturan hukum tentang strategi pengelolaan parkir baik dalam peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) maupun dalam mengurangi kemacetan lalu-lintas.
  - b. Sebagai bahan rujukan/pertimbangan pemerintah kota Samarinda sebagai bahan evaluasi kebijakan pengelolaan parkir.

### **Kerangka Dasar Teori**

#### ***Manajemen Pelayanan Publik***

Pelayanan adalah kunci keberhasilan dalam berbagai usaha atau kegiatan yang bersifat jasa. Peranannya akan lebih besar dan bersifat menentukan manakala kegiatan-kegiatan jasa di masyarakat itu terdapat kompetensi dalam usaha merebut pasar dan langganan. Demikian pula di bidang pemerintahan, peranan pelayanan umum yang diselenggarakan oleh pemerintah, belum dapat memenuhi harapan semua pihak sehingga diperlukan sistem manajemen untuk penyelenggaraan pelayanan umum.

Menelusuri arti pelayanan umum tidak terlepas dari masalah kepentingan umum yang menjadi asal-usul timbulnya istilah pelayanan umum. Dengan kata lain, ada korelasi antara kepentingan umum dengan pelayanan umum. Meskipun dalam perkembangan lebih lanjut pelayanan umum dapat juga timbul karena adanya kewajiban sebagai suatu proses penyelenggaraan kegiatan organisasi, baik organisasi pemerintah maupun organisasi swasta.

Menurut J. Salusu (1996:37) dalam buku A.Batinnggi dan Badu Ahmad secara garis besar, organisasi terdiri atas organisasi bisnis, publik, dan nonprofit. Dengan tidak mengesampingkan persamaan-persamaan yang fundamental, terdapat perbedaan khas antara ketiga organisasi yang melayani masyarakat tersebut. Organisasi publik mempunyai misi melayani publik tetapi tidak persis sama dengan organisasi nonprofit dalam melayani publik. Konsumen organisasi nonprofit lebih terbatas. Organisasi publik memang pada dasarnya tidak mencari untung, walaupun ada yang berusaha mencari untung.

### ***Strategi Pengelolaan Masalah Parkir***

Aktivitas suatu pusat kegiatan (pasar, pusat perkantoran, CBC, sekolah, hotel dan lain-lain) akan menimbulkan aktivitas parkir kendaraan, baik aktivitas parkir kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor, untuk itu setiap pusat kegiatan sebaiknya disediakan fasilitas parkir.

Penyediaan fasilitas parkir dapat berupa:

- a. Fasilitas luar badan jalan: taman parkir, dan gedung parkir
- b. Fasilitas parkir pada badan jalan

Fasilitas tersebut dapat diperuntukkan untuk:

- a. Parkir kendaraan bermotor yang mencakup:
  1. Kendaraan roda dua
  2. Kendaraan roda empat (mobil penumpang)
  3. Bus/truk
- b. Parkir kendaraan tidak bermotor yang meliputi:
  1. Becak
  2. Andong/dokar

Bangkitan parkir suatu pusat kegiatan dapat menimbulkan masalah antara lain:

- a. Bangkitan parkir tidak dapat tertampung oleh fasilitas parkir diluar badan jalan yang tersedia, sehingga meluap ke badan jalan. Luapan parkir diluar dibadan jalan akan mengakibatkan gangguan kelancaran arus lalu lintas.
- b. Tidak tersedianya fasilitas parkir di luar badan jalan sehingga bangkitan parkir secara otomatis memanfaatkan badan jalan untuk parkir sehingga akan mengakibatkan gangguan kelancaran arus lalu lintas.

### ***Parkir Di Badan Jalan (On- The Street Parking)***

Ruang yang tersedia untuk memarkir kendaraan di tepi jalan di kawasan pusat kota sepanjang jalan raya utama tetap dibatasi. Ada banyak contoh dimana parkir di badan jalan arteri utama dilarang, setidaknya selama jam sibuk pada pagi dan sore hari, untuk meningkatkan kapasitas jalan. Larangan ini akan efektif bila pada tempat itu berlakukan sebagai "Zona derek" (*tow-away zone*) dengan harga tebus kendaraan yang tinggi. Disamping itu harus disediakan ruang untuk keperluan angkutan massal dan zona pemuat barang komersial yang lebih banyak.

Parkir di jalan sulit sekali dilakukan pada jalan dengan ruang yang terbatas. Pertama, cara ini jelas mengurangi kapasitas jalan. Parkir ditempat seperti itu selalu menimbulkan kasus kemacetan dan kebingungan pengemudi yang selanjutnya memperpanjang waktu tempuh dan memperbesar kecelakaan.

Posisi kendaraan yang diparkir di jalan hampir selalu sejajar menyinggung bagian pinggir (kerb). Manual menyarankan bahwa ukuran tempat parkir (*parking stall*) adalah lebar 2,4 meter, panjang 6,6 meter sampai 7,8 meter untuk satu mobil. Disamping itu terdapat alternatif “parkir berpasangan” (*paired parking*) dengan menggunakan dua stall masing-masing sepanjang 6 meter dengan ruang bebas diantara pasangan tempat parkir sebesar 2,4 meter untuk manuver kendaraan. Di dekat tempat penyeberangan jalan dan pada kaki menuju persimpangan harus disediakan ruang terbuka setidaknya-tidaknya 6 meter. Pada jalan potong utama, jarak ini ditetapkan sebesar 15 meter atau lebih. Walaupun parkir secara paralel ini hanya mampu menampung sedikit kendaraan, namun cara ini tidak terlalu mengganggu gerakan lalu lintas dan mengurangi kecelakaan dibandingkan dengan cara “parkir miring” (*angle positioning*). Berdasarkan alasan ini, parkir miring dalam prakteknya jarang dianjurkan. Sebagai contoh, parkir miring bersudut 45 derajat umumnya hanya bisa dibenarkan pada jalan yang lebarnya minimum 16,5 meter.

### ***Retribusi Parkir***

Besaran retribusi parkir untuk tiap jenis kendaraan dan fasilitas parkir pada prinsipnya harus berbeda. Besaran tersebut akan mempengaruhi besar pendapatan asli daerah yang akan diterima. Mengingat pengadaan fasilitas di luar badan jalan banyak mengalami kendala kaitannya dengan keterbatasan dana dari Pemerintahan Daerah dan keterbatasan lahan, maka untuk memberi rangsangan pihak swasta untuk menginvestasikan atau menyediakan fasilitas parkir di lingkungan pusat kegiatannya yang cukup memadai, penentuan tarif parkir untuk fasilitas parkir yang dikelola swasta dilakukan tanpa campur tangan pemerintah daerah, tetapi pihak pengelola diwajibkan membayar retribusi ke pemerintah daerah dengan besarnya merupakan presentase dari tarif parkir yang diterangkan.

Sedangkan untuk pusat-pusat kegiatan yang membebaskan biaya parkir khususnya pusat kegiatan yang bersifat bisnis, besarnya retribusi sebaiknya diatur oleh pemerintah daerah dengan pengelola pusat kegiatan yang bersangkutan.

### ***Metode Penelitian***

Jenis penelitian ini adalah Deskriptif Kualitatif, yaitu suatu metode penelitian yang dilakukan dengan tujuan utama untuk membuat gambaran tentang deskripsi suatu keadaan secara obyektif. Metode penelitian deskriptif kualitatif ini digunakan untuk memecahkan atau menjawab permasalahan yang sedang dihadapi pada situasi sekarang.

Sumber data utama penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan selebihnya adalah data tambahan selebihnya seperti dokumen dan lain-lain. Sumber data terbagi menjadi dua yakni Data Primer dan Data sekunder.

Teknik pengumpulan data sekunder dilakukan dengan studi kepustakaan untuk mengumpulkan dan menyusun data yang berhubungan dengan masalah yang diteliti sebagai penunjang untuk memudahkan penulisan skripsi. Adapun teknik yang digunakan untuk pengumpulan data primer dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan studi dokumen, observasi, dan wawancara.

### ***Definisi konsepsional***

Definisi konsepsional ini sendiri merupakan pemikiran tentang masalah yang berhubungan dengan hal-hal yang akan diteliti, sehingga menggambarkan atau memaparkan secara jelas objek penelitiannya. Maka sesuai judul dan penelitian yang akan dilakukan dalam penulisan proposal ini, penulis merumuskan definisi konsepsional sebagai berikut:

Strategi Pengelolaan Parkir (*On The Street*) adalah suatu rancangan pengelolaan (Manajemen) yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda sebagai sebuah konstruksi manajemen kota yang terencana, terorganisir, dan terintegrasi dalam mengelola kawasan parkir tepi jalan umum (*On The Street*) di Kota Samarinda yang bertujuan untuk mengendalikan jumlah kendaraan yang masuk ke suatu kawasan parkir sebagai peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) melalui retribusi parkir, serta meningkatkan fungsi jalan sehingga sesuai dengan perannya yang dapat meningkatkan kelancaran lalu lintas.

### ***Fokus penelitian***

1. Strategi Pengelolaan Parkir (*On The Street*) Dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Dan Kelancaran Lalu-Lintas Oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda dalam hal ini yaitu:
  - a. Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum,
  - b. Penanganan Parkir Liar.
2. Evaluasi kebijakan/strategi Pengelolaan Parkir (*On The Street*) di Kota Samarinda dari segi kesesuaiannya antara Dimensi Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dengan Dimensi Kelancaran Arus Lalu Lintas.

### **Hasil Penilitin Dan Pembahasan**

#### ***Strategi Pengelolaan Parkir (On The Street) Dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Dan Kelancaran Lalu-Lintas.***

Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 14 tahun 2011 tentang retribusi Jasa Usaha bahwa parkir dikelola oleh Dinas Perhubungan kota Samarinda dalam bentuk Retribusi. Artinya bahwa setiap pengelolaan parkir atau setiap aktifitas parkir wajib memberikan kontribusi kepada daerah yakni dengan menyetorkan retribusi kepada pemerintah di setiap aktifitas parkir yang dikelola oleh pelaku usaha.

Berikut Strategi penanganan parkir (*on the street*) dalam peningkatan Pendapatan Asli Daerah dan kelancaran lalu-lintas. *Pertama*, Pengaturan ruas-ruas jalan yang boleh untuk parkir, yang sudah mencakup lokasi dan parkirnya sehingga gangguan terhadap kelancaran arus lalu lintas bisa diminimalkan. *Kedua*, Mengoptimalkan pemanfaatan fasilitas parkir yang telah ada. *Ketiga*, Penyediaan fasilitas parkir diluar badan jalan khususnya pada kawasan perdagangan, jasa dan perkantoran serta tempat hiburan atau rekreasi. *Keempat*, dan penambahan item persyaratan dalam pengurusan ijin mendirikan bangunan (IMB) mengenai penyediaan fasilitas parkir.

### **Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum**

Berikut merupakan Pengelolaan parkir tepi jalan umum yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda Sesuai dengan PERDA Kota Samarinda Nomor 3 Tahun 2010; *Pertama*, mengenai Pengelolaan Parkir di Tepi Jalan Umum yang dilaksanakan Dinas Perhubungan Kota Samarinda dapat dikerjasamakan dengan cara; (a), Bekerjasama dengan Dinas Pendapatan Provinsi Kalimantan Timur (UPTD Wilayah Samarinda) dan Kepolisian Kota Besar Kota Samarinda. (b), Melalui Mekanisme Tender atau Lelang. (c), Melalui Penunjukkan Langsung.

*Kedua*, (a) Pengelolaan parkir dapat diserahkan pengelola parkir sesuai hasil lelang atau tender dan\ penunjukan yang ditetapkan dengan Keputusan Walikota. (b), Lokasi parkir yang tidak termasuk dalam zona, pengelolaan parkir diserahkan kepada pengelola parkir melalui penunjukan yang ditetapkan dengan Keputusan Walikota.

*Ketiga*, (a), Badan dan atau perorangan yang mendapatkan ijin pengelolaan parkir, baik melalui lelang maupun penunjukan, disebut pengelola parkir. (b), Badan dan atau perorangan yang mendapatkan ijin pengelolaan parkir, baik. (c), Ijin pengelolaan parkir berlaku selama 1 (satu) tahun. (d), Ijin pengelolaan parkir melalui penunjukan dapat diperpanjang dan dalam hal keadaan tertentu, Dinas dapat membatalkan atau mencabut Ijin Pengusahaan Parkir. (e), Pengelola parkir berkewajiban menempatkan papan nama parkir ditempat usahanya.

Dalam hal ini jika dikorelasikan dengan teori dan konsep serta hal yang telah dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda diatas maka pada prinsipnya Dinas Perhubungan Kota Samarinda dalam pelayanan parkir tepi jalan umum belum terimplementasikan dengan baik dikarenakan belum optimalnya pelayanan yang diberikan serta belum tersedianya fasilitas ruang parkir yang memadai sehingga hampir seluruh aktifitas parkir tepi jalan umum yang ada di kota Samarinda memakan badan jalan dan hanya menyisakan seperempat jalan yang menyebabkan kemacetan yang berkepanjangan. Belum terlaksananya PERDA Kota Samarinda Nomor 3 Tahun 2010 tentang Pengelolaan parkir tepi jalan umum dengan. Hal ini dikarenakan lemahnya pengawasan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Samarinda UPTD Pengelolaan parkir yang seharusnya mampu mengelola parkir secara terencana, terorganisir dan terintegrasi dan pemerintah hanya mengedepankan peningkatan PAD tidak pada kelancaran Arus Lalu lintas pada akhirnya terjadinya pertentangan paradigma diantara keduanya.

### **Penanganan Parkir Liar**

Sebagai salah satu bagian yang penting dari manajemen lalu lintas khususnya yang menyangkut parkir adalah pengawasan. Pengawasan merupakan suatu hal yang harus dilaksanakan secara tegas dan dilakukan secara terus menerus, sebab kalau tindakan terhadap pelanggar tidak dilakukan, pelanggaran akan diulangi oleh masyarakat karena merasa tidak mendapatkan hukuman terhadap pelanggaran yang mereka lakukan.

Dari hasil penelitian ini Dinas Perhubungan kota Samarinda UPTD pengelolaan parkir hanya memiliki jumlah pengawas sebanyak 18 orang untuk seluruh kota samarinda, yang dimana idealnya 1 orang pengawas mengontrol 10

lahan parkir, namun dilapangan melebihi batas yakni 1 orang mengawasi sampai 20 lahan parkir, adapun 5 orang sebagai pegawai tetap dan yang lainnya sebagai pegawai tidak tetap bulanan dan harian, adapun tugas pengawas DISHUB tersebut yaitu:

1. Memantau dan mengawasi lingkungan tempat parkir yang ada di kota Samarinda
2. dan mengumpulkan uang Retribusi dari JUKIR resmi maupun JUKIR liar yang ada di Samarinda yang diawasi oleh pengawas DISHUB.
3. Mengontrol pengkarcisan retribusi dari juru parkir oleh Dinas Perhubungan kota Samarinda juru parkir resmi maupun juru parkir liar yang ada di kota Samarinda setiap harinya yang dilakukan oleh pengawas DISHUB
4. Dinas Perhubungan kota Samarinda melakukan pembinaan setiap 2 bulan sekali.

Dalam penanganan parkir liar yang menjamur di kota Samarinda, Dinas perhubungan kota Samarinda bekerjasama dengan Pihak ketiga yakni Koperasi Primkopad Kartika Aji Mustika Korem.

Secara keseluruhan mengenai strategi yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Samarinda, dimana hanya mengutamakan aspek peningkatan Pendapatan Asli Daerah namun melupakan kelancaran Arus Lalu lintas, Mengutip dari teori Osborne dalam Pelayanan Publik, bahwa tidak akan terlaksana dengan baik apabila terlalu memonopolikan pelayanan publik, artinya dalam konteks parkir ini, Dinas Perhubungan kota Samarinda dalam penanganan parkir harus dipihak ketigakan agar terlaksananya pelayanan publik yang baik.

Penulis mencoba menawarkan solusi melihat strategi yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda. Yakni solusi penulis mengenai Strategi Pengelolaan Parkir (*On The Street*) dalam peningkatan pendapatan asli daerah (PAD) Dalam mengurai Kemacetan Lalu Lintas yang secara terencana, terorganisir dan terintegrasi. Yakni swastanisasi sektor parkir dengan menciptakan *Parking Building Unit* (PBU) dengan konsep yakni Pola Penyediaan Minimum (*Minimum Parking Provision*) yakni adalah penyediaan fasilitas minimum sector 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 yaitu; pola Penyediaan Maksimum (*Maksimum Parking Provision*) yakni adalah pembatasan jumlah kendaraan terhadap daya tampung maksimal sector ruang parkir khusus pelaku usaha sehingga apabila jumlah maksimum lebih daripada kuota yang disediakan maka kendaraan tidak diizinkan untuk parkir sehingga pengguna kendaraan pribadi akan selalu mempertimbangkan apakah perlu menggunakan kendaraan pribadi atau tidak.

Apabila hal ini dilanggar oleh pengguna jalan ataupun pelaku usaha 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 akan ditentukan oleh pemerintah kota samarinda. Akan tetapi penerapan pola ini harus bisa menjamin bahwa masyarakat tetap bisa mengakses lokasi-lokasi tersebut atau yang ingin dijangkau, antara lain dengan penyediaan serta peningkatan moda transportasi umum yang sudah dikembangkan dengan baik. Berdasarkan UU 22 Tahun 2009 dijelaskan bahwa pola penyediaan batasan ruang parkir maksimal merupakan salah satu upaya dari manajemen kebutuhan lalu lintas (*transportasi demand management*).

***Evaluasi kebijakan/Strategi Pengelolaan Parkir (On The Street) dari segi kesesuaiannya antara Dimensi Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dengan Dimensi Kelancaran Arus Lalu Lintas***

Evaluasi kebijakan adalah kegiatan yang menyangkut estimasi atau penilaian kebijakan yang mencakup substansi, implementasi dan dampak (Anderson: 1975) dalam Riant Nugroho (2009:495). Evaluasi kebijakan dipandang sebagai suatu kegiatan fungsional. Artinya, evaluasi kebijakan tidak hanya dilakukan pada tahap akhir saja melainkan kepada seluruh proses kebijakan.

Dalam perancangan suatu fasilitas parkir, masukan utama adalah dimensi kendaraan dan perilaku dari pemakai kendaraan kaitannya dengan besaran satuan ruang parkir (SRP), lebar jalur gang yang diperlukan dan konfigurasi parkir. Menurut Hunnicut H.M.J.(1982) dimensi kendaraan dari tahun ke tahun mempunyai kecenderungan meningkat yang disebabkan karena naiknya kebutuhan kendaraan atas masyarakat.

Kemudian merujuk dari teori konsep evaluasi kebijakan yang merujuk pada 3 hal yakni; *Pertama* (Substansi) berkaitan dengan kebijakan penargetan mengenai target pendapatan retribusi parkir setiap tahun yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan kota Samarinda yaitu berdasarkan hasil pelaporan Dinas Perhubungan kota Samarinda mengenai potensi pendapatan dari sektor retribusi parkir melalui beberapa titik parkir potensial yaitu dari tahun 2010 sampai 2014 tidak pernah terealisasi.

*Kedua* (Implementasi) dalam hal pencapaian target Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang telah ditetapkan hanya terjadi stagnansi terhadap fluktuasi pendapatan sektor retribusi parkir setiap tahunnya bahkan penurunan pencapaian target yang dimana kita ketahui bahwa peningkatan pertumbuhan laju kendaraan setiap tahunnya memiliki progress yang sangat besar namun hal ini tidak diikuti dengan peningkatan PAD kemudian dalam hal pelaksanaan teknis lapangan mengenai kesesuaian atau keselarasan antara pengelolaan parkir sebagai sumber pendapatan asli daerah dan kelancaran lalu lintas secara keseluruhan titik potensi parkir yang ada di kota Samarinda menarik pungutan parkir dua kali lipat dari harga telah ditetapkan oleh PERDA dan aktifitas hampir keseluruhan parkir di kota Samarinda memakan seperempat bahkan setengah dari badan jalan yang ada.

*Ketiga* (Dampak) melihat dari stagnansi sektor pendapatan asli daerah (PAD) melalui retribusi parkir dengan melihat fluktuasi laju pertumbuhan kendaraan yang ada maka dapat terlihat *Inflasi* atau kebocoran pendapatan yang seharusnya dari sektor pendapatan tersebut dapat memberikan *Feed-Back* terhadap peningkatan fasilitas lalu lintas khususnya pada sektor kebutuhan fasilitas parkir

yang pada akhirnya tidak mengganggu kelancaran arus lalu lintas, kemudian melihat kondisi parkir dilapangan hampir keseluruhan parkir di kota Samarinda memakan seperempat bahkan setengah dari badan jalan artinya hal ini memberikan dampak yang sangat signifikan terhadap kelancaran arus lalu lintas yang mengakibatkan kemacetan yang terstruktur. Jika melihat kesesuaian diantara kebijakan yang ada maka Dinas Perhubungan Kota Samarinda dalam hal pengelolaan parkir lebih atau hanya mengedepankan sektor pendapatan asli daerah tanpa melihat keselarasan antara retribusi parkir sebagai sumber pendapatan asli daerah (PAD) dengan kelancaran arus lalu lintas yang pada akhirnya *It's not walking together* sehingga memiliki pertentangan paradigma diantaranya.

Dimensi Peningkatan PAD dengan Dimensi Kelancaran Arus Lalu Lintas dinyatakan oleh Dinas Perhubungan bahwa belum terlaksananya dengan baik dikarenakan kekurangan Sumber Daya Manusia (SDM) dan tidak tersedianya sarana prasarana yang ada. DISHUB telah melakukan pemantauan dan pengaturan yang dimana terjadinya kemacetan di kota Samarinda disebabkan karena banyaknya parkir liar yang tidak terdeteksi yang mengganggu kelancaran lalu lintas.

### **Kesimpulan**

1. Permasalahan parkir cukup rumit, akibat terbatasnya fasilitas parkir diluar badan jalan yakni parkir Tepi Jalan Umum, sehingga memacu pemanfaatan badan jalan untuk parkir kendaraan. Untuk mengatasi permasalahan parkir tersebut dapat dilakukan beberapa strategi pengelolaan parkir tepi jalan umum yakni dengan cara *Pertama*, pengaturan ruas-ruas jalan yang boleh untuk parkir, yang sudah mencakup lokasi dan parkirnya sehingga gangguan terhadap kelancaran arus lalu lintas bisa diminimalkan, *Kedua* mengoptimalkan pemanfaatan fasilitas parkir yang telah ada, *Ketiga* Penyediaan fasilitas parkir diluar badan jalan khususnya pada kawasan perdagangan, jasa dan perkantoran serta tempat hiburan atau rekreasi dan *Keempat* Penambahan item persyaratan dalam pengurusan ijin mendirikan bangunan (IMB) mengenai penyediaan fasilitas parkir. Dalam mengurai kemacetan Dinas Perhubungan kota Samarinda memiliki petugas dalam setiap simpang jalan sebanyak 3 orang petugas dan jalan terpantau oleh CCTV DISHUB yang berjumlah 9 CCTV yang bertempat disetiap simpang jalan lampu merah, dan bantuan dari Kepolisian dan DALOP sebanyak 200 orang yang terbagi beberapa regu untuk memantau setiap simpangan apabila trafficlight mati maka mereka yang langsung mengatur lalu lintas sebagai pengganti trafficlight setiap satu titik terdapat tiga orang untuk mengatur lalu lintas.

#### **a). Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum**

*Pertama* Dinas perhubungan kota samarinda telah bekerjasama dengan pihak Kepolisian (Perda No.3 thn 2010) dalam pengamanan pengawasan parkir serta pengaturan lalu lintas, *Kedua* Dinas perhubungan kota samarinda telah bekerjasama dengan pihak ketiga dalam hal pengelolaan Parkir di luar badan jalan *Off The Street Parking* dimana pengelola parkir harus memiliki izin pengelolaan parkir dengan menggunakan mekanisme

lelang sebagai pihak yang berhak mengelola Parkir di luar badan jalan *Off The Street Parking* dengan mekanisme administratif yaitu menggunakan karcis resmi dari pemerintah daerah dalam hal ini DISHUB & DISPENDA dengan sistem pembayaran pajak 25% dari pihak pengelola Parkir di luar badan jalan *Off The Street Parking*, Ketiga Dinas perhubungan kota samarinda telah bekerjasama dengan pengelola parkir perorangan yaitu; (1) **Parkir Khusus** dimana pengelolaan parkir dilakukan secara mandiri oleh pemilik toko/tempat usaha yang memiliki lahan parkir yang kemudian melaporkan kepada DISHUB untuk mendapatkan izin pengelolaan parkir dengan konsep juru parkir yang bisa disediakan sendiri oleh pemilik toko/tempat usaha atau juru parkir yang disediakan oleh DISHUB Kota Samarinda dengan sistem penyeteroran yang bersifat negosiasi antara pemilik toko/tempat usaha kepada DISHUB yang mampu dibuktikan dengan mekanisme administratif yaitu karcis retribusi parkir, (2) **Parkir tepi Jalan Umum (On The Street Parking)** yang terbagi menjadi tiga yaitu; (a) **Parkir Binaan** dimana parkir ini berawal dari parkir liar yang kemudian di bina hingga akhirnya menjadi parkir binaan sehingga memberikan setoran kepada DISHUB dengan sistem penyeteroran yang bersifat negosiasi disesuaikan dengan potensi pendapatan serta parkir ini seharusnya menggunakan karcis resmi yang diberikan oleh DISHUB namun tidak diberikan juru parkir kepada pengguna jasa parkir sebab jika karcis diberikan, juru parkir hanya mendapatkan Rp 1.000,- karena nilai perlembar retribusi parkir Rp 1.000,-. Total keseluruhan parkir binaan berjumlah 248 dengan rata-rata nilai setoran sebesar Rp 25.000,- per hari. (b) **Parkir Resmi** dimana parkir ini secara langsung dikelola oleh DISHUB dengan juru parkir resmi langsung dari DISHUB. Sistem yang digunakan dalam parkir resmi ini adalah dengan sistem penggajian kepada individu-individu juru parkir sebesar Rp 700.000,- per bulan dengan sistem penyeteroran retribusi parkir keseluruhan dari total jumlah pendapatan per hari kepada DISHUB. Parkir ini seharusnya menggunakan karcis resmi yang diberikan oleh DISHUB namun tidak diberikan juru parkir kepada pengguna jasa parkir sebab jika karcis diberikan, juru parkir hanya mendapatkan Rp 1.000,- karena nilai perlembar retribusi parkir Rp 1.000,-. Total keseluruhan parkir resmi berjumlah 87 dengan rata-rata nilai setoran sebesar Rp 150.000,- per hari. (c) **Parkir Berlangganan** dimana parkir ini merupakan konsep parkir berlangganan bulanan dikhususkan untuk roda 4 dan 6 khusus kendaraan angkutan umum barang dan kendaraan angkutan umum penumpang dengan rata-rata jumlah kendaraan parkir berlangganan per bulan berjumlah 3.674 kendaraan dengan nilai perlembar retribusi stiker parkir berlangganan Rp 25.000,- per bulan.

**b). Penanganan Parkir Liar**

Dinas perhubungan kota samarinda telah bekerjasama dengan Pihak ketiga yakni Koperasi Primkopad Kartika Aji Mustika Korem dalam pengelolaan parkir untuk membantu Peningkatan Asli Daerah (PAD) dan penanganan

terhadap parkir liar, kerjasama tersebut sudah terlaksana sebanyak 2 ruas jalan, yakni di Jl. Gajah depan masjid raya sampai ke jembatan Mahakam, Jl. Sudirman mulai bundaran Kini Balu sampai Jl. Suriansyah, dalam kerjasama ini Dinas Perhubungan kota Samarinda masih ingin melihat potensi dan pendapatan per bulannya sebesar 30 juta.

2. Berdasarkan kebijakan DISPENDA, DISHUB dan Walikota Samarinda bertujuan untuk optimalisasi peningkatan Pendapatan daerah yaitu dengan kebijakan yang *Pertama*, yang dilakukan dalam penetapan target oleh Dinas pendapatan daerah yang hanya mengedepankan peningkatan Pendapatan daerah namun tidak pada kelancaran lalu lintas dan tidak pula terealisasinya target. *Kedua*, yakni adanya kebijakan mengenai wajib karcis yang dilaksanakan oleh UPTD pengelolaan parkir Dinas perhubungan kota Samarinda dimana kebijakan tersebut mewajibkan adanya bukti administratif yakni karcis pada aktifas parkir di setiap titik parkir yang ada di kota Samarinda namun pada kenyataannya DISHUB tidak mengoptimalkan kebijakan yang dilaksanakan sehingga masih banyaknya aktifitas parkir yang tidak memiliki bukti administratif yakni tidak adanya karcis bagi para pengguna jasa parkir. *Ketiga*, adapun kebijakan pemerintah dalam memihak ketigakan pengelolaan parkir dan bekerjasama dengan Koperasi Primkopad Kartika Aji Mustika Korem dengan tujuan membantu dalam meningkatkan pendapatan daerah dan membina seluruh juru parkir liar yang ada di kota Samarinda dan adapun penawaran yang diberikan oleh DISHUB kepada juru parkir liar dengan penawaran kerja mengenai pilihan masih ingin bekerjasama dengan DISHUB ataupun ingin bekerjasama dengan Koperasi Primkopad Kartika Aji Mustika Korem.

### 5.1 Saran

Memperhatikan Analisa serta temuan-temuan berkenaan dengan Strategi Pengelolaan Parkir (*On The Street*) Dalam Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan Kelancaran Lalu-Lintas Oleh Dinas Perhubungan Kota Samarinda, maka penulis perlu mengemukakan saran sebagai berikut:

1. Kesemerautan kondisi parkir yang ada di Kota Samarinda merupakan sebuah kelemahan dari PERDA Tepi Jalan Umum yang menurut pandangan penulis perlu adanya refisi mengenai PERDA tersebut yang mengurus parkir secara terencana, terorganisir, dan terintegrasi dengan menerbitkan PERDA parkir liar atau menambahkan aturan parkir liar dalam PERDA Parkir Tepi Jalan Umum.
2. Pemerintah kota Samarinda perlu memihak ketigakan pengelolaan parkir dalam konteks *Parking Building Unit* (PBU) aktifitas parkir ini dikelola oleh pihak ketiga dengan merekrut juru parkir yang ada di Tepi Jalan Umum maupaun Parkir Liar dan menghidupi moda transportasi umum menuju samarinda sebagai kota mega metropolitan dengan dibangunnya kantung yakni dengan sistem *Parking Buiding Unit* (PBU) yang menurut penulis untuk menjawab secara keseluruhan mengenai

kesemerautan kondisi parkir dilapangan yang mengakibatkan kemacetan Arus Lalu lintas di beberapa titik yang ada di kota Samarinda serta kebocoran sumber pendapatan daerah melalui retribusi parkir yang setiap tahunnya tidak pernah mencapai target yang ditetapkan oleh DISPENDA.

3. Perlunya Restrukturisasi Tata Ruang kota dan Wilayah kota Samarinda
4. Menambahkan kebijakan pembatasan usia pakai kendaraan yang beroperasi di Samarinda agar daya tampung ruas jalan bisa terkontrol. Pemborosan besar penggunaan Bahan Bakar Minyak (BBM) juga akan diminimalkan.
5. Perlunya menindak pelaku usaha yang tidak menyediakan lahan parkir agar tidak terjadinya aktifitas parkir yang memakan badan jalan dan Menindak juru parkir liar ke rana hukum.
6. Mengurangi dan mengontrol secara ketat pasokan penjualan kendaraan yang dimana agar tidak terjadinya penumpukan kendaraan dan tidak seimbangnya fluktuasi kendaraan dengan volume jalan yang ada di Kota Samarinda yang pada akhirnya menyebabkan kemacetan serta mengurangi kepemilikan kendaraan dalam rumah tangga juga akan mampu meminimalisir terjadinya penumpukan kendaraan serta mengurangi polusi udara.
7. Penyediaan BUS di setiap Sekolah yang dimana sangat bermanfaat untuk menguraikan kemacetan pada jam-jam sibuk. Membuat aturan baru bagi setiap pegawai PNS maupun Swasta agar tidak lagi membawa kendaraan pribadi dengan cara menggunakan jasa transportasi umum, bila perlu adanya penyediaan fasilitas Bus khusus pegawai PNS dan pegawai Swasta yang dimana dengan banyaknya pegawai PNS dan Swasta adalah salah satu penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas pada jam sibuk.
8. Memaksimalkan semua peranan komponen termasuk peran warga untuk mentaati rambu-rambu lalu lintas agar terciptanya Kelancaran Arus Lalu lintas.
9. Perlunya penambahan personil Dinas Perhubungan kota Samarinda dalam penanganan parkir agar tercapainya pengawasan yang maksimal yang dimana saat ini hanya terdapat 18 orang pegawai untuk seluruh kota samarinda yang idealnya 1 orang pengawas dengan 10 titik parkir, namun dilapangan bisa mencapai 20 titik parkir untuk 1 orang pengawas.

#### **Daftar Pustaka**

- Alamsyah, AnsyoriAlik. *Rekayasa Lalu Lintas*, UMM Press, 2008
- Batinggi, Achmad & Ahmad Badu. *Manajemen Pelayanan Publik*, CV Andi Offset, Yogyakarta, 2013

- Bungin, M. Burhan, *Penelitian Kualitatif; Komunikasi, ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya*, Kencana, Jakarta, 2008
- Denhardt, V. Janet, & Denhardt, B. Robert. *Pelayanan Publik Baru Dari Manajemen Steering Ke Serving*, Kreasi Wacana Offset, Bantul, 2013
- Khisty, Jotin C dan B. Kent Lall. *Transportation Engineering : An Introduction, 3rd Edition. Pearson Education. Prentice Hall*, 2003
- Kodrat, David Sukardi. *Manajemen Strategi*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2009
- Kuncoro, Mudrajad. *Strategi*, PT Gelora Aksara Pratama, Jakarta, 2005
- Morlok, Edward K. 1978. *Introduction to Transportation Engineering and Planning. Mc Graw-Hill, Inc.* Pennsylvania
- Nawawi, Zaidan, *Manajemen Pemerintahan*, PT RadjaGrafindo Persada, Jakarta, 2013
- Salim, Abbas. *Manajemen Transportasi*, PT RadjaGrafindo Persada, Jakarta, 2006
- Syafiie, Inu Kencana. *Ilmu Administrasi Publik*, PT Rineka Cipta, Jakarta, 2010
- Tobing David M. L, *Parkir Perlindungan Hukum Konsumen*, PT Toko Gunung Agung Tbk, Jakarta, 2007
- Umar, Husein. *Strategic Management in Action*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2001
- Batinggi, A. *Manajemen pelayan publik*. Yogyakarta: ANDI

#### **Dokumen-dokumen**

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, Tentang *Lalu Lintas Angkutan Jalan*.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004, Tentang *Pemerintahan Daerah*.
- Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 14 tahun 2011, Tentang *Retribusi Jasa Usaha*.
- Peraturan Daerah Kota Samarinda Nomor 13 tahun 2011, Tentang *Retribusi Jasa Umum*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2008, Tentang *Kemacetan*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011, Tentang *Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas*.