



IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PARKIR DI KAWASAN *CENTRAL BUSINESS DISTRICT* KOTA PEKALONGAN

Mansur Chadi Mursid¹, Restu Aurora Gita Setiyani², Ika Lestari³, Yadi Fakhruzein Terang Jaya⁴

^{1,2}Universitas Islam Negeri KH. Abdurrahman Wahid Pekalongan

³SMK Negeri 1 Warureja Tegal

⁴Universitas Islam Sultan Agung Semarang

Email: mansurchadimursid@iainpekalongan.ac.id¹, restuauroragitasetyani@mhs.iainpekalongan.ac.id²,
yadifakhruzein@std.unissula.ac.id⁴

Diterima : 20 Februari 2023

Disetujui : 6 Agustus 2023

Abstract

Since January 1, 2001, Indonesia applied regional autonomy law that took effect in requires regions to be creative in finding sources of income that can develop finance for local governments for central governance development. In this regard, local governments must be careful in managing existing financial sources, especially those originating from regional taxes and regional levies. The potential income of each region is certainly different depending on the condition of natural resources and so on, therefore each region places a different emphasis on each source of regional income. This study aims to analyze parking management in Pekalongan City, especially after the enactment of the Pekalongan City Regulation Number 1 of 2017, and analyzed factors affecting to the implementation of the new Perda. The qualitative descriptive approach was used as a method in this research. This study found that parking management in Pekalongan City is still relatively poor. This is marked by the poor parking service provided and the goal of receiving parking fees is not consistent with the goal. Transparent and accountable management can be a breakthrough to achieving good parking services and parking retribution revenue targets.

Keywords: *Parking policy, central business district, parking management*

1. PENDAHULUAN

Kota Pekalongan dikenal dengan sebutan Kota Batik yang memiliki luas wilayah sebesar 45,25 km². BPS Kota Pekalongan di tahun 2020 menyebutkan bahwa penduduk Kota Pekalongan berjumlah 307.150 jiwa dengan rincian jenis kelamin antara lain sebanyak 152.005 laki-laki dan 155.145 perempuan (BPS Kota Pekalongan, 2022).

Di bidang transportasi, data menunjukkan jumlah kendaraan bermotor di Kota Pekalongan pada tahun 2020 mencapai 170.170 kendaraan dengan status kepemilikan pribadi. Kemudian sebanyak 1.387 kendaraan dengan status kepemilikan umum dan sebanyak 1.543 dengan status kepemilikan pemerintah. Maka, total kendaraan bermotor di Kota Pekalongan sebanyak 173.100 unit (BPS Kota Pekalongan, 2022). Jumlah tersebut meningkat setiap tahun diiringi dengan peningkatan jumlah penduduk Kota Pekalongan.

Berdasarkan fenomena di lapangan menunjukkan tingginya jumlah penduduk dan kendaraan bermotor menimbulkan pergerakan transportasi yang tinggi di jalan raya khususnya di pusat Kota Pekalongan. Kendaraan bermotor yang berjumlah banyak ini tentu menimbulkan permasalahan, mulai dari konsumsi bahan bakar yang meningkat, kemacetan lalu lintas, hingga pengelolaan parkir.

Bertambahnya jumlah kendaraan bermotor yang pesat tidak sebanding dengan kapasitas jalan yang tersedia. Keadaan tersebut menyebabkan kemacetan lalu lintas di Kota Pekalongan. Tingginya angka pertambahan kendaraan bermotor di Kota Pekalongan di satu sisi adalah indikator meningkatnya perekonomian masyarakat namun di sisi lain hal itu mempengaruhi volume kendaraan di jalan raya utama sehingga menyebabkan kemacetan lalu lintas (Said et al., 2019).

Kemacetan adalah indikator utama dari ketidaklancaran lalu lintas yang sering terjadi di daerah perkotaan tidak terkecuali Kota Pekalongan. Meskipun kemacetan bukan merupakan fenomena baru, tetapi rata-rata kota besar di dunia baik di negara berkembang maupun di negara maju sering mengalami kemacetan lalu lintas. Masalah kemacetan yang sering terjadi terutama pada jam keberangkatan sekolah dan kerja yaitu pagi hari, serta jam kepulangannya yaitu waktu sore hari (Firdausi, 2006).

Di Kota Pekalongan kemacetan sering terjadi di kawasan *Central Business District* (CBD) yakni di kawasan alun-alun. Tempat ini semakin memiliki daya tarik wisata bagi masyarakat Kota Pekalongan maupun luar Kota Pekalongan sejak direnovasi. Renovasi tersebut berlangsung pada tahun 2018-2019 dan sudah bisa dinikmati masyarakat pada Januari 2020. Gapura raksasa yang lokasinya berada pada bagian timur alun-alun dan berhadapan langsung dengan pintu masuk utama Plaza Pekalongan menjadi ikon baru Kota Pekalongan. Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (DPUPR) Kota Pekalongan menyatakan, bawah penataan ini dilakukan dalam rangka memperluas penyediaan ruang publik. Di sisi timur alun-alun ini tidak hanya dibangun gapura saja melainkan taman dan toilet umum. Kemudian di sisi utara alun-alun dilengkapi dengan beberapa ornamen dan spot foto bagi pengunjung. Di kawasan Alun-alun Kota Pekalongan terdapat pusat perbelanjaan terbesar di Kota Pekalongan yaitu Plaza Pekalongan. Selain itu juga terdapat pertokoan, hotel, *minimarket*, sekolah, gerai kuliner, kantor perbankan, dan tempat ibadah di kawasan ini.

CBD adalah wilayah yang berpotensi sebagai daya tarik perjalanan yang memicu pergerakan orang dan kendaraan. Tingginya daya tarik perjalanan kendaraan ke suatu daerah sangat dipengaruhi oleh penggunaan kendaraan pribadi, semakin besar penggunaan kendaraan pribadi maka semakin besar pula mobilitas kendaraan menuju daerah tersebut. Kendaraan yang memasuki alun-alun membutuhkan ruang untuk parkir. Semakin tinggi laju pergerakan kendaraan menuju lokasi maka semakin besar

pula kebutuhan akan ruang parkir (Safitri, 2019).

Pergerakan kendaraan yang menuju kawasan Alun-alun Kota Pekalongan tidak hanya berasal dari masyarakat Kota Pekalongan, tapi seluruh masyarakat di wilayah eks Karesidenan Pekalongan. Tingginya pergerakan kendaraan yang menuju CBD berakibat pada meningkatnya kebutuhan ruang parkir. Saat ini, jumlah ruang parkir yang tersedia di CBD tidak seimbang dengan permintaan, sehingga kendaraan tidak hanya memenuhi ruang parkir yang dimaksudkan, tetapi juga jalan raya (Said et al., 2019).

Berkenaan dengan hal tersebut, perencanaan infrastruktur merupakan kunci pada transformasi pengelolaan parkir yang cepat pada CBD (Samaranayake et al., 2023). Jika ada lahan parkir khusus dan pengelolaan jalan sebagai lahan parkir di CBD dilakukan secara maksimal, maka parkir tidak akan menjadi permasalahan. Di sisi lain, apabila parkir dapat dikelola dengan baik maka dapat menjadi sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Plaza Pekalongan merupakan pusat perbelanjaan terbesar yang mengundang daya tarik pergerakan kendaraan cukup tinggi di Kota Pekalongan. Saat ini, pengelola Plaza Pekalongan sudah menyiapkan fasilitas lahan parkir di *rooftop* atau lantai atas bangunan Plaza Pekalongan. Lahan parkir tersebut cukup luas bahkan dirasa cukup menampung seluruh kendaraan pengunjung terutama di waktu-waktu ramai seperti akhir pekan. Adapun tarif parkir yang berlaku menggunakan sistem tarif rata yaitu sebesar Rp 6.000 untuk mobil. Tarif ini berlaku sekali parkir dan tidak ada kenaikan tarif tiap jam. Penetapan tarif parkir ini mengikuti kebijakan internal manajemen Plaza Pekalongan di mana pengelolaan parkir sepenuhnya dikelola pihak internal Plaza Pekalongan. Lahan parkir ini memang diperuntukkan khusus pengunjung yang berkendara menggunakan kendaraan roda empat (mobil) saja.

Namun permasalahannya, pengunjung Plaza Pekalongan cenderung lebih memilih untuk memarkirkan kendaraan mereka di pinggir badan jalan dengan alasan fasilitas

ruang parkir milik Plaza Pekalongan dianggap kurang baik. Keadaan ini terlihat dari akses jalan dari ruang parkir menuju pintu masuk plaza yang kondisinya kurang baik dan kotor. Berdasarkan beberapa kajian sebelumnya, parkir di tempat kerja berbasis optimasi evolusioner algoritma yang menerapkan sistem elektrik mampu menurunkan biaya sebesar 2% (Poniris & Dounis, 2023). Selain itu, penggunaan teknologi deteksi dengan sensor magnetik lebih efektif dilaksanakan untuk lahan parkir yang luas (Zhang et al., 2023). Juga, sistem parkir *online smart* diketahui memiliki banyak potensi positif yang mendatangkan kekuatan dan peluang bisnis (Aditya et al., 2023). Sistem pengelolaan parkir modern tersebut diharapkan mampu menyelesaikan beberapa permasalahan terkait dengan manajemen parkir di CBD seperti jumlah pungutan parkir tidak sesuai dengan jumlah kendaraan yang parkir, target pendapatan parkir belum tercapai, dan teknik pungutan parkir yang tidak sesuai dengan arahan dari Pemerintah Kota Pekalongan.

Pelaksanaan parkir di tepi jalan umum tentu memiliki dampak negatif salah satunya menjadi faktor penyebab kemacetan. Kemacetan semakin parah ketika sore hari dan bertepatan dengan akhir pekan. Belum lagi ketika bulan Ramadhan tiba, tepi jalan umum ini selain digunakan untuk lahan parkir juga digunakan oleh pedagang takjil musiman yang semakin memperparah kemacetan terutama pada sore hari menjelang waktu berbuka puasa. Tarif parkir yang diminta pada tepi jalan raya untuk kendaraan roda dua Rp 2.000 sedangkan untuk roda empat sebesar Rp 3.000.

Secara umum, pengelolaan parkir di Kota Pekalongan terlihat kurang optimal tercermin dari rendahnya pemungutan retribusi parkir tahunan. Dinas Perhubungan Kota Pekalongan melaporkan retribusi parkir khususnya di sisi jalan raya Kota Pekalongan per 31 Desember 2019 mencapai Rp 1,24 miliar atau sekitar 78% dari total target daerah sebesar Rp 1,6 miliar (Wulandari, 2020). Endang Kostaman selaku Kabid. Pengembangan Perhubungan mengatakan, Dishub Kota Pekalongan hingga saat ini telah mengelola 424 titik parkir yang tersebar di Kota Pekalongan. Tempat parkir

yang paling berpotensi meningkatkan pendapatan daerah di Kota Pekalongan antara lain Jalan Hayam Wuruk, Jalan Hasanudin, Jalan Sultan Agung, kawasan Sorogonen *Square* dan alun-alun yang dapat memberikan kontribusi hingga 60%.

Kurang optimalnya pengelolaan parkir di Kota Pekalongan ditunjukkan dengan pelayanan parkir yang tidak memuaskan. Ada beberapa keluhan yang disampaikan oleh masyarakat pengguna parkir di tepi jalan antara lain, pertama, di beberapa tempat seringkali petugas parkir tidak memberikan kartu parkir. Hal ini berarti penarikan uang parkir oleh petugas parkir tidak menunjukkan bukti resmi. Kedua, terkadang tarif parkir di beberapa tempat yang dipungut dua kali lipat lebih besar daripada tarif yang telah ditetapkan oleh Peraturan Daerah Kota Pekalongan Nomor 1 Tahun 2017 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kota Pekalongan Nomor 21 Tahun 2011 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Ketiga, lahan atau ruang parkir yang kurang layak dan tidak aman. Kerap dijumpai, terutama di pusat keramaian, ruang parkir menggunakan badan jalan sehingga menyebabkan kemacetan. Lahan parkir yang menyita setengah badan jalan itu sering ditemukan di kawasan Alun-alun Kota Pekalongan dan kawasan pertokoan di Jalan Sultan Agung Kota Pekalongan. Akibatnya, mobilitas kendaraan menjadi terganggu belum lagi terdapat lapak pedagang kaki lima di sepanjang kawasan alun-alun yang semakin memperparah kemacetan. Keempat, tidak ada jaminan bahwa mobil akan diparkir oleh *valet* (petugas parkir), yang berarti bahwa layanan *valet* tampaknya hanya sebatas menyediakan ruang sewa tanpa benar-benar merawat kendaraan miliknya sebagai tanggung jawab *valet*. Kelima, masyarakat banyak yang tidak mengetahui tarif parkir yang ditetapkan oleh pemerintah setempat untuk setiap jenis kendaraan yang diparkir di jalan umum, sehingga banyak juru parkir yang memanfaatkan kesempatan ini untuk meminta tarif parkir yang tidak sesuai ketentuan.

Pengelolaan parkir yang kurang optimal ini harus menjadi kajian serius bagi Pemkot Pekalongan dengan mempertimbangkan

beberapa faktor. Pertama, jumlah kendaraan bermotor di Kota Pekalongan akan terus meningkat seiring dengan pertumbuhan penduduk Kota Pekalongan sehingga dengan bertambahnya jumlah kendaraan bermotor, logikanya pendapatan dari retribusi parkir pasti akan meningkat. Sebagai gambaran, jumlah kendaraan bermotor di Kota Pekalongan pada tahun 2018 sebanyak 157.332 unit. Jumlah tersebut bertambah menjadi 173.100 unit pada tahun 2020 dan terus bertambah hingga saat ini. Kedua, besaran retribusi parkir meningkat sejak diundangkannya Perda Pekalongan No 1 Tahun 2017. Logikanya, dengan besaran tarif parkir yang mengalami kenaikan ini tentu meningkatkan jumlah pendapatan dari bidang parkir. Ketiga, pemasukan retribusi parkir yang rendah menjadi indikator implementasi kebijakan pengelolaan parkir yang tidak optimal. Keempat, banyak masyarakat yang kesal dengan pelayanan parkir mobil yang kurang memuaskan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi permasalahan implementasi pengelolaan parkir di Kota Pekalongan, khususnya pasca diundangkannya Perda Kota Pekalongan Nomor 1 Tahun 2017 dan mengidentifikasi faktor apa saja yang menjadi kendala pelaksanaan perda baru tersebut. Oleh karena itu, dari penelitian ini diharapkan mampu memberikan masukan dalam manajemen tata kelola parkir di Kota Pekalongan agar target potensi pendapatan retribusi parkir dalam APBD dapat tercapai setiap tahun.

2. METODE PENELITIAN

Pendekatan penelitian ini adalah kualitatif dengan metode analisis deskriptif. Informan penelitian ini terdiri dari tiga orang aparatur di Dinas Perhubungan Kota Pekalongan dan lima orang masyarakat sasaran kebijakan. Informan penelitian ditentukan dengan kriteria tertentu atau teknik *purposive sampling*. Penentuan informan dilakukan secara spesifik yaitu informan yang dipilih harus memahami maksud dan tujuan dari dilakukannya penelitian ini. Pengumpulan data primer dilakukan melalui observasi mendalam dan wawancara, sedangkan data sekunder berasal dari kajian

literatur tertulis, serta analisis data meliputi penyajian data, reduksi data, dan penarikan kesimpulan.

Adapun aspek yang dianalisis untuk pertanyaan penelitian pertama adalah bagaimana implementasi kebijakan pengelolaan parkir di Kota Pakalongan. Di sini akan dikaji mengenai kesesuaian antara regulasi dengan realita di lapangan. Selanjutnya untuk pertanyaan penelitian kedua, elemen-elemen yang akan dianalisis didasarkan atas teori implementasi kebijakan George C. Edwards III yang meliputi aspek-aspek sumber daya, pengaturan, struktur, aparat administratif, dan komunikasi.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Regulasi Pengelolaan Parkir di Kota Pekalongan

Upaya perbaikan pengelolaan parkir Pemerintah Kota Pekalongan dimulai oleh terbitnya peraturan-peraturan daerah (Perda). Pertama, Perda Kota Pekalongan Nomor 16 Tahun 2016 tentang Pengelolaan Perparkiran. Salah satu poin penting dari peraturan daerah ini adalah tentang pengaturan parkir yang berada di luar dari badan jalan raya (*off the street*) dan parkir yang berada di dalam badan jalan (*on the street*). Perda ini juga mengatur tentang perizinan, kewajiban dan tanggung jawab, larangan, dan pengadaan karcis parkir bagi penyelenggara parkir. Kemudian yang kedua, Peraturan Daerah Kota Pekalongan Nomor 1 Tahun 2017 Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Pekalongan Nomor 21 Tahun 2011 Tentang Retribusi Jasa Parkir di Tepi Jalan Umum. Di Perda ini, tarif parkir dinaikkan menjadi Rp 1.000 untuk roda dua, Rp 2.000 untuk roda empat. Kenaikan tarif tentunya ditujukan untuk meningkatkan pendapatan daerah yang dapat digunakan sebagai sumber pembiayaan pembangunan di Kota Pekalongan. Informasi tentang besarnya tarif pajak secara lebih lengkap dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 1 Besaran Tarif Parkir Kota Pekalongan

No.	Jenis Kendaraan Bermotor	Perda No. 21 Tahun 2011	Perda No. 1 Tahun 2017
1	Roda dua	Rp.500	Rp.1.000
2	Roda tiga	-	Rp.1.000
3	Roda empat	Rp.1.000	Rp.2.000
4	Roda lebih dari empat	Rp.3.000	Rp.15.000

Sumber: Perda No. 21 Tahun 2011 dan Perda No.1 Tahun 2017 (diolah)

Selain memuat nominal besarnya tarif retribusi parkir yang tergantung dengan jenis kendaraan, hal yang penting lagi adalah muncul dari peraturan tentang pengelolaan tempat parkir. Menurut Peraturan Daerah Kota Pekalongan, manajemen perparkiran di Kota Pekalongan terbagi menjadi dua, yaitu pengelolaan parkir oleh pemerintah daerah dan badan usaha atau perorangan (swasta). Pengelolaan parkir pemerintah daerah adalah pelaksanaan manajemen parkir yang dilakukan di ruang milik jalan umum. Penggunaan ruang jalan untuk parkir hanya dapat dilakukan di jalan kota sesuai dengan zona yang dikendalikan parkir. Pemanfaatan ruang milik jalan untuk parkir dapat berupa parkir pinggir jalan umum dan/atau parkir tambahan. Dalam pengelolaan tempat parkir, pihak pemerintah daerah dapat melakukan kerja sama dengan pihak ketiga.

Teknisnya pengelolaan tersebut dilakukan oleh Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Pekalongan. Menimbang bahwa parkir yang dikelola secara pribadi adalah penyediaan parkir di luar badan jalan umum, baik yang dilakukan sehubungan dengan usaha utama ataupun yang dilakukan sebagai usaha sampingan, termasuk usaha parkir kendaraan bermotor.

3.2. Kompleksnya Permasalahan Parkir di Kota Pekalongan

Sampai saat ini masalah perparkiran masih menjadi masalah yang cukup pelik dan belum terpecahkan di Kota Pekalongan. Walaupun Pemkot Pekalongan telah berupaya untuk memperbaiki pengelolaan parkir melalui peraturan daerah yang berisi peraturan tentang pengelolaan parkir, tetapi dalam praktiknya ditemukan beberapa permasalahan yang kompleks.

Ketidaksesuaian tarif parkir yang dipungut juru parkir dari pengguna jasa parkir dengan tarif parkir yang tercantum pada Perda No. 1 Tahun 2017 hingga saat ini masih menjadi persoalan. Untuk itu, peneliti melakukan wawancara mendalam dengan salah satu juru parkir di kawasan Alun-alun Kota Pekalongan, informan S mengaku bahwa dirinya sudah menjalankan pekerjaan menjadi juru parkir sejak swalayan Hypermart buka untuk kali pertamanya. Setiap hari ia membuka lahan parkirnya mulai pukul 10.00 sampai 21.00 WIB. Ia memang hanya melayani parkir sepeda motor. Tarif yang diberlakukan sebesar Rp 2.000 untuk setiap motor. Dirinya menyampaikan bahwa tarif tersebut sudah umum diberlakukan, selain itu pihaknya juga mengenakan tarif helm untuk setiap kendaraan yang parkir jadi sewaktu-waktu terdapat pengguna jasa parkir yang kehilangan helm mereka dirinya dan juru parkir-juru parkir lainnya siap untuk bertanggung jawab. Diakuinya, area parkir tempatnya menjadi juru parkir memiliki surat izin dari Dinas Perhubungan. Maka dari itu, setiap hari informan S pasti menyerahkan setoran kepada petugas dari Dinas Perhubungan sebesar Rp 40.000. Biasanya, setoran itu diambil sendiri oleh petugas dari Dinas Perhubungan di tempatnya beroperasi. Baru setelah dipotong setoran, sisanya dibagikan dengan rekan-rekan sesama juru parkir sebagai hasil keringat mereka.

Di area lainnya, seperti di depan *minimarket* Alfamart (masih dalam kawasan Alun-alun Kota Pekalongan) justru terdapat kejadian unik. Meskipun juru parkir di sana lebih dari satu orang, rupanya pihak Dinas Perhubungan hanya memberikan rompi juru parkir hanya kepada seorang. Padahal juru parkir yang beroperasi di area itu rata-rata ada enam sampai 12 juru parkir jadi mereka bertugas dengan sistem *shift*. Tidak cukup di situ, informan N yang merupakan juru parkir mobil yang berada di kawasan alun-alun bagian utara mengungkapkan bahwa dirinya memberlakukan aturan tarif parkirnya sendiri selama empat tahun terakhir ini. Dirinya mengatakan bahwa tarif parkir yang ditetapkan oleh Pemerintah Kota Pekalongan itu masa berlakunya sudah habis karena sekarang sudah

memasuki tahun 2022 sedangkan Perda pengganti yaitu Perda Kota Pekalongan No 21 Tahun 2011 dikeluarkan pada tahun 2017. Di lain sisi, Perda tentang ketentuan tarif parkir itu tampaknya tak cukup diketahui oleh seluruh pengguna jasa parkir. Salah satu pengguna jasa parkir, informan R mengaku tidak tahu mengenai perda yang mengatur ketentuan tarif parkir di tepi jalan. Meski begitu, dirinya menilai tarif parkir yang dikenakan para juru parkir itu memberatkan. Namun mau bagaimana lagi, dirinya tidak mau mempermasalahkan hal tersebut dengan juru parkir.

Menanggapi hal itu, Kepala Seksi Pembinaan Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekalongan, Endang Kostaman mengatakan, sudah menjadi tugas Dinhub untuk memberikan pembinaan. Endang menjelaskan, pada tahun 2018 pihaknya pernah menyisir pelanggaran-pelanggaran oleh juru parkir termasuk yang tidak menggunakan atribut. Selain menyisir pelanggaran dilakukan juru parkir, pihaknya juga menemukan sebanyak 87 parkir liar yang diamankan di Polres pada November-Januari 2019 (Triyono, 2020). Bahkan sebagian telah diproses ke pengadilan kaitannya dengan parkir ilegal. Penyisiran tim dilakukan sesuai Surat Keputusan Wali Kota. Hal itu dilakukan sebagai upaya mencegah pelanggaran. Tapi dalam pelaksanaannya, tim tersebut sekadar memberikan surat-surat peringatan. Saat disisir, para juru parkir tak jarang seperti main petak umpet. Sejumlah juru parkir curi-curi kesempatan untuk melakukan pelanggaran di saat tim sedang tidak bertugas.

3.3. Realisasi Pendapatan Retribusi Parkir di Kota Pekalongan

Adanya Perda No. 16 Tahun 2016 dan Perda No. 1 Tahun 2017 memungkinkan Pemerintah Kota Pekalongan memaksimalkan pendapatan dari sektor perparkiran. Padahal, jika dikelola dengan baik, pengelolaan parkir bisa menjadi sumber pendapatan asli daerah yang menjanjikan. Kepala Seksi Pembinaan Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekalongan Endang Kostaman mengatakan, hingga saat ini Dishub Kota Pekalongan sudah mengelola sebanyak 424 titik parkir yang tersebar pada seluruh titik di Kota Pekalongan

mulai dari titik lokasi parkir di Jalan Urip Sumoharjo, di mana setiap titik parkir disesuaikan dengan penugasannya. Surat dari juru parkir yang ditunjuk didukung dengan perlengkapan seperti jaket khusus petugas parkir, bendera, peluit, lampu, dan lain-lain. Tempat parkir yang memiliki tarif tertinggi di Kota Pekalongan dan berpotensi menaikkan tarif parkir antara lain di Jalan Hasanudin, Jalan Hayam Wuruk, Jalan Sultan Agung, Kawasan Sorogenen dan alun-alun yang dapat memberikan kontribusi hingga 60%.

Pada akhir tahun 2019, pemasukan yang bersumber dari retribusi parkir di Kota Pekalongan per tanggal 26 Desember 2019 sejumlah Rp 1,205 miliar atau sebanyak 75% dari target yang ditetapkan pemerintah daerah sebesar Rp 1,6 miliar. Meskipun realisasi masih kurang 25 persen namun pihak Dishub optimis Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari retribusi target pada akhir tahun berikutnya dapat melampaui target.

Sedangkan pada akhir tahun 2020, pendapatan retribusi parkir di Kota Pekalongan per tanggal 30 November 2020, telah mencapai Rp 875 juta, atau sebesar 87,5 persen dari target yang ditetapkan daerah sebesar Rp 1 miliar.

Kemudian dikutip dari Antara Jateng, Analis Kebijakan Muda Sub Koordinator Parkir Dinas Perhubungan Kota Pekalongan Hari Putra Setiawan menyampaikan bahwa pencapaian dari sektor parkir pada tahun 2021 menyentuh angka Rp 1,06 miliar, dari target Rp 1,2 miliar. Pencapaian tersebut sudah cukup baik mengingat pandemi Covid-19 masih berlangsung (Kutnadi, 2022).

Selain memungut retribusi parkir di jalan umum (*on the street*), Dishub Kota Pekalongan juga memungut retribusi parkir untuk parkir *off street*, seperti di Jalan Veteran depan RS Kraton dan terminal lintasan serta parkir tambahan (biasanya saat acara kegiatan). Untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan, Dishub Kota Pekalongan membentuk Tim Pengelola dan Pengawasan Perparkiran yang terdiri dari anggota Subdenpom, Kepolisian, Kejaksaan, Satpol PP dan instansi terkait (Triyono, 2020).

3.4. Faktor Penghambat Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir di Kota Pekalongan

Dalam hal ini peneliti mengambil teori implementasi kebijakan oleh George C. Edwards III, karena kajian ini lebih menitikberatkan pada organisasi atau lembaga yang mengelola implementasi kebijakan bonus parkir di Kota Pekalongan, sehingga lebih menekankan pada elemen-elemen yang ada dalam suatu organisasi atau organisasi seperti sumber daya, pengaturan, struktur, aparat administratif, dan komunikasi (Edward III, 1980).

3.4.1. Sumber Daya

Keberadaan suatu badan atau unit yang melaksanakan setiap kebijakan menempati posisi yang sangat penting, karena dengan adanya badan ataupun unit ini akan dapat menentukan wewenang, tanggung jawab, dan pembagian program kerja yang jelas (Sujianto, 2012). Adanya penetapan wewenang, tanggung jawab, dan beban kerja harapannya menjadikan organisasi atau lembaga pelaksana dapat melaksanakan tugas dengan sebaik-baiknya. Oleh karena itu, untuk mendukung pelaksanaan kebijakan yang telah dipercayakan kepada badan penyelenggara, tentunya dibutuhkan orang-orang yang berkualitas, baik secara teknis maupun praktis. Memiliki sumber daya manusia yang berkualitas unggul akan membantu organisasi dengan mudah menerapkan kebijakan yang sesuai dengan tujuan, sasaran, dan manfaat yang ingin dicapai. Selain sumber daya manusia yang berkualitas, organisasi yang bertanggung jawab atas implementasi kebijakan juga perlu menyediakan fasilitas pendukung kebijakan agar seluruh sumber daya manusia yang ada dapat dimanfaatkan dengan sarana pendukung tersebut. Apabila organisasi penanggung jawab pelaksana kebijakan telah memiliki sumber daya manusia dan sarana penunjang yang mumpuni, langkah selanjutnya adalah mengalokasikan secara jelas wewenang dan tanggung jawab dari masing-masing sumber daya manusia tersebut. Hal ini dilakukan agar tidak terjadi tumpang tindih dalam pelaksanaan pekerjaan yang dibebankan kepada masing-masing sumber daya manusia. Pembagian

wewenang dan tanggung jawab juga akan menuntut setiap pegawai untuk dapat menyelesaikan sejumlah pekerjaan yang ditugaskan kepadanya oleh organisasi.

3.4.2. Disposisi

Tingkah laku atau sikap aparat penegak hukum melalui disposisi juga menjadi penghambat kebijakan bonus parkir. Unsur sikap dari penegak kebijakan adalah kehendak atau niat dari penegak kebijakan, yang merupakan penegak kebijakan sekaligus tujuan dari kebijakan tersebut. Niat dan kehendak tersebut berasal dari lingkungan internal yaitu penanggung jawab pelaksanaan kebijakan Kementerian Perhubungan dan dari lingkungan eksternal yaitu masyarakat penerima manfaat utama. Karena jika Anda memiliki kemauan dan keberanian untuk dapat menghasilkan kebijakan harga parkir mobil sesuai dengan tanggung jawab dan tugas yang diberikan, tentunya implementasi kebijakan yang diusulkan akan lebih mudah. Pengaruh kecenderungan atau sikap pemangku kepentingan dapat dijelaskan dari tiga subdimensi yaitu respon atau kepatuhan dan ketanggapan pemangku kepentingan, partisipasi dan dukungan masyarakat, dukungan elit politik dalam penerapan kebijakan parkir berbayar. Keberhasilan suatu kebijakan juga dipengaruhi oleh tingkat partisipasi masyarakat dan dukungan elit politik yang terlibat dalam implementasi kebijakan serta daya tanggap dari pelaksana kebijakan itu sendiri. Orientasi atau sikap petugas penertiban berpengaruh terhadap implementasi kebijakan tarif parkir karena sikap Kemenhub yang tidak tegas dalam menyelesaikan permasalahan para operator, begitu juga dengan agen parkir, tukang parkir dan operator yang kurang familiar dengan peraturan daerah pengelolaan akses jalan umum dan retribusi parkir di Kota Pekalongan.

3.4.3. Birokrasi

Birokrasi yang dimaksud merupakan struktur kelembagaan yang mendukung implementasi kebijakan sehingga tidak ada yang mengalami kesulitan dalam mengimplementasikan kebijakan tersebut. Oleh karena itu, struktur kelembagaan yang berfungsi dengan baik merupakan prasyarat bagi kebijakan pemerintah yang efektif.

Struktur adalah susunan unsur-unsur suatu organisasi agar berada pada kedudukan dan fungsinya masing-masing, sehingga efektif dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Struktur adalah upaya untuk mengatur atau mengatur pekerjaan dengan cara yang logis sehingga tujuan yang telah ditetapkan dapat tercapai. Struktur birokrasi memiliki pengaruh yang besar terhadap implementasi kebijakan yang telah ditetapkan. Kasus penilaian organisasi sangat mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan. Untuk mengetahui besarnya pengaruh struktur birokrasi terhadap implementasi kebijakan tarif parkir dapat dilihat dari indikator struktur administrasi yaitu dukungan birokrasi, implementasi standar operasional dan pembagian implementasi kebijakan.

3.4.4. Komunikasi

Komunikasi merupakan faktor yang mempengaruhi dalam menyampaikan informasi dari satu pihak ke pihak lain, dalam artikel penelitian ini pihak yang menyampaikan dari pihak Dinas Perhubungan Kota Pekalongan kepada petugas parkir tentang peraturan yang berlaku.

3.5. Parkir Elektronik sebagai Solusi Mengatasi Permasalahan Pengelolaan Parkir.

Ada beberapa pajak daerah, berdasarkan UU No. 28 Tahun 2009, salah satunya adalah pajak parkir yang merupakan pajak kota/daerah. Retribusi parkir merupakan sumber pendapatan PAD yang dapat diandalkan di Kota Pekalongan, karena Kota Pekalongan memiliki luas wilayah yang paling kecil dibandingkan dengan kabupaten sekitarnya. Untuk mengoptimalkan dan meningkatkan PAD, diperlukan pengelolaan pajak parkir yang profesional dan transparan (Susanto et al., 2017).

Parkir digital berbasis *web* berdampak positif pada komunitas modern (Mudjanarko & Falani, 2023). Hal ini harus diimbangi dengan harga progresif rata-rata parkir yang lebih rendah pada kluster permintaan parkir tinggi antara 5,6%-12,5% (Ornelas et al., 2023). Sistem parkir intelegen dengan aplikasi *mobile* mampu mengatasi masalah pada transformasi eksistensi infrastruktur pada *smart cities* (Aditya et al.,

2023; Amari et al., 2023; Gunarto et al., 2023; Kujawski & Nürnberg, 2023; Morais, 2023; Poh et al., 2023; Rafique et al., 2023; Zong et al., 2023).

Menurut Ardiansyah (2016) dalam penelitiannya, retribusi parkir merupakan penyumbang pendapatan terbesar kedua setelah pajak pasar di Kota Pekalongan. Namun dalam pengelolaan dan pemungutan retribusi parkir masih terdapat beberapa permasalahan antara lain kurangnya pengawasan di lapangan, petugas parkir yang tidak menepati waktu yang telah ditentukan, dan oknum yang tidak bertanggung jawab memanfaatkan tempat parkir tersebut untuk memperoleh laba dan menghasilkan keuntungan. Tidak semua pendapatan parkir masuk ke pejabat pemerintah kota, dan pejabat hanya mengeluarkan tiket yang tidak harus dibayar oleh parkir *valet*. Sebuah solusi permasalahan untuk mengatasi kerugian pada manajemen perparkiran adalah melalui penerapan parkir elektronik atau *e-parking* agar proses pemantauan segala permasalahan yang berkaitan dengan parkir dapat dilakukan dengan baik dan berdampak pada peningkatan penerimaan pajak parkir daerah. Dampak lain dari *e-parking* adalah akan memberikan pelayanan yang lebih baik dan memuaskan kepada masyarakat di area parkir.

Pengelolaan retribusi parkir terlantar merupakan kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan Kota Pekalongan sehingga penerimaan PAD dari sektor parkir kurang optimal. Adanya indikasi bias pelaporan hasil pemungutan tarif parkir untuk jasa *valet*, padahal jenis dan besaran tarif parkir sudah jelas tercantum dalam Perda No. 22 Tahun 2011 tentang Tempat dan Kawasan Khusus Parkir dan Perda No. 1 Tahun 2017 terkait Perubahan Peraturan Daerah nomor 21 Tahun 2011.

Untuk itu maka alur bisnis *e-Parkir* sebagai berikut:

- 1) Biaya parkir dibayar secara non tunai menggunakan kartu pintar (*smart card*) yang dapat dibeli masyarakat di toko-toko yang ditunjuk oleh Dinas Perhubungan atau melalui juru parkir yang dapat mengisi ulang saldo.

- 2) Petugas parkir menangani pengguna parkir yang telah selesai parkir di tempat parkir mobil dengan *smart card* yang dimiliki masyarakat.
- 3) Proses atau alur transaksi parkir dilakukan sedemikian rupa melalui urutan sebagai berikut:
 - a) Petugas parkir melakukan *scan barcode* yang terletak pada *smart card*.
 - b) Saldo yang terdapat pada *smart card* akan berkurang.
 - c) Bukti atau nota transaksi parkir akan terkirim melalui SMS atau WA ke telepon seluler pengguna jasa parkir
- 4) Secara langsung, Dinas Perhubungan bisa melakukan *monitoring* pengelolaan keuangan layanan parkir melalui sistem secara *real time*. Supaya lebih jelas alur bisnis *e-Parkir* dapat disimak melalui gambar sebagai berikut:



Sumber: (Susanto et al., 2017)

Gambar 1: Alur bisnis e-Parkir

4. KESIMPULAN

Secara keseluruhan pengelolaan parkir di Kota Pekalongan masih buruk. Hal ini ditandai dengan penurunan jasa layanan parkir yang diberikan dan objek perjanjian karcis parkir yang tidak sesuai target. Pengawasan parkir

yang buruk merupakan wujud dari peraturan pajak parkir yang kurang optimal. Adanya tukang parkir liar yang juga bertindak sebagai pengawas parkir menambah permasalahan pengelolaan parkir di Kota Pekalongan. Kesuksesan jasa *valet* banyak bergantung pada manajemen jasa parkir. Pengelolaan yang transparan dan akuntabel dapat menjadi terobosan untuk meningkatkan pelayanan parkir dan mencapai target tarif parkir. Untuk itu, agar penyelenggaraan parkir di Kota Pekalongan lebih optimal, maka Pemerintah Kota Pekalongan harus serius melakukan rekayasa pengelolaan pungutan parkir sekaligus mengatur ulang tata laksana perparkiran yang sesuai Perda. Penyelenggaraan kerja sama dengan pihak ketiga (swasta) berupa layanan *e-parking* dijadikan alternatif jasa oleh Pemerintah Kota Pekalongan. Apabila perkara ini dijalankan, setidaknya akan berdampak pada tiga hal yang akan didapatkan oleh Pemerintah Kota Pekalongan; pertama, pemasukan pendapatan pemerintah kota melalui retribusi jasa parkir akan meningkat, kedua, menurunkan tingkat kebocoran uang jasa parkir, dan yang ketiga, meningkatkan kepuasan pengguna parkir (masyarakat).

Parkir elektrik berbasis intelegen digital merupakan sistem parkir pada komunitas modern yang mampu menyelesaikan permasalahan sistem parkir pada *smart cities*. Penelitian tentang sistem tersebut perlu dilakukan pada kota-kota di negara maju sebagai saran studi berikutnya.

5. REFERENSI

- Aditya, A., Anwarul, S., Tanwar, R., & Koneru, S. K. V. (2023). An IoT assisted Intelligent Parking System (IPS) for Smart Cities. *Procedia Computer Science*, 218. <https://doi.org/10.1016/j.procs.2023.01.084>
- Amari, A., Moussaid, L., & Tallal, S. (2023). New Parking Lot Selection Approach Based on the Multi-Criteria Decision Making (MCDM) Methods: Health Criteria. *Sustainability*, 15(2). <https://doi.org/10.3390/su15020938>

- BPS Kota Pekalongan. (2022a). *Banyaknya Kendaraan Bermotor 2018-2019*. Pekalongankota.Bps.Go.Id. <https://pekalongankota.bps.go.id/indicator/17/246/1/banyaknya-kendaraan-bermotor-.html>
- BPS Kota Pekalongan. (2022b). *Jumlah Penduduk Kota Pekalongan Menurut Jenis Kelamin 2018-2020*. Pekalongankota.Bps.Go.Id. <https://pekalongankota.bps.go.id/indicator/12/177/1/jumlah-penduduk-kota-pekalongan-menurut-jenis-kelamin.html>
- Edward III, G. C. (1980). *Implementing Public Policy*. Congressional Quarterly Press.
- Firdausi, D. (2006). *Pola Kemacetan Lalu Lintas di Pusat Kota Bandar Lampung*. Universitas Diponegoro.
- Gunarto, G., Irawan, M., & Kusriyah, S. (2023). Legal Reconstruction of Parking Land Management Regulations in Public Space Based on Justice Value. *Scholars International Journal of Law, Crime and Justice*, 6(02). <https://doi.org/10.36348/sijlcj.2023.v06i02.005>
- Kujawski, A., & Nürnberg, M. (2023). Analysis of the Potential Use of Unmanned Aerial Vehicles and Image Processing Methods to Support Road and Parking Space Management in Urban Transport. *Sustainability (Switzerland)*, 15(4). <https://doi.org/10.3390/su15043285>
- Kutnadi (2022). *Hingga akhir Mei 2022, Realisasi PAD Parkir Kota Pekalongan Rp325,2 Juta*. Jateng.AntaraneWS.Dom. <https://jateng.antaranews.com/berita/450729/hingga-akhir-mei-2022-realisasi-pad-parkir-kota-pekalongan-rp3252-juta>
- Morais, H. (2023). New approach for electric vehicles charging management in parking lots considering fairness rules. *Electric Power Systems Research*, 217. <https://doi.org/10.1016/j.epsr.2022.109107>
- Mudjanarko, S. W., & Falani, A. Z. (2023). Utilization of digital parking web for the convenience of vehicle users. *Astonjadro*, 12(1). <https://doi.org/10.32832/astonjadro.v12i1.5879>
- Ornelas, D. A., Nourinejad, M., Park, P. Y., & Roorda, M. J. (2023). Managing parking with progressive pricing. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 149. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2023.104040>
- Poh, L. Z., Connie, T., Ong, T. S., & Goh, M. K. O. (2023). Deep Reinforcement Learning-Based Dynamic Pricing for Parking Solutions. *Algorithms*, 16(1). <https://doi.org/10.3390/a16010032>
- Poniris, S., & Dounis, A. I. (2023). Electric Vehicle Charging Schedules in Workplace Parking Lots Based on Evolutionary Optimization Algorithm. *Energies*, 16(1). <https://doi.org/10.3390/en16010221>
- Rafique, S., Gul, S., Jan, K., & Khan, G. M. (2023). Optimized real-time parking management framework using deep learning. *Expert Systems with Applications*, 220. <https://doi.org/10.1016/j.eswa.2023.119686>
- Safitri, R. (2019). Analisis Tarif Parkir di Kawasan Central Business District Kota Pangkalpinang. *Rekayasa Sipil*, 8(1), 1. <https://doi.org/10.22441/jrs.2019.v08.i1.01>

- Said, L. B., H. St. M., & Sriwati. (2019). Pengaruh Pertumbuhan Kendaraan Dan Kapasitas Jalan Terhadap Kemacetan Di Ruas Jalan Perintis Kemerdekaan. *Fly Over*, 3(1), 79–86.
- Samaranayake, P., Gunawardana, U., & Stokoe, M. (2023). Kerbside Parking Assessment Using a Simulation Modelling Approach for Infrastructure Planning—A Metropolitan City Case Study. *Sustainability (Switzerland)*, 15(4). <https://doi.org/10.3390/su15043301>
- Susanto, E. B., Binabar, S. W., & Maulana, M. R. (2017). Prototipe E-Parkir Untuk Mendukung Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (Pad) Kota Pekalongan. *Jurnal Litbang Kota Pekalongan*, 13. <https://doi.org/10.54911/litbang.v13i0.51>
- Triyono, A. (2020). *Realisasi Retribusi Parkir Tak Capai Target*. Radarpekalongan.Co.Id. <https://radarpekalongan.co.id/92151/realisasi-retribusi-parkir-tak-capai-target/>
- Zhang, Y., Wu, C., Wu, P., You, Y., & Yuan, Y. (2023). A Deep Learning Parking Detection Algorithm Using W-Shape Magnetic Wireless Sensor Networks. *IEEE Transactions on Instrumentation and Measurement*, 72. <https://doi.org/10.1109/TIM.2022.3229724>
- Zong, F., Zeng, M., & Yu, P. (2023). A parking pricing scheme considering parking dynamics. *Transportation*. <https://doi.org/10.1007/s11116-022-10370-0>