

**Analisis Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Semarang
Tahun 2012-2013**

Oleh:

Aditya Wisnu Priambodo (14010110130095)

Jurusan Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik
Universitas Diponegoro

Jl. Prof. H. Soedarto, SH, Tembalang, Semarang, Kotak Pos 1269

Website : <http://www.fisip.undip.ac.id/> Email : fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

Government of Semarang City has made some efforts to improve parking management in Semarang either through self-management and partnerships. However, these efforts have not been able to in fact alleviate on street parking of the problems that had been twisted. In the last ten years, the change of system managers do not purely based on the vision of improved parking management in Semarang, but is more likely to be influenced by the interests of its officials.

Nepotism found in the implementation of the on street parking management policies common in Semarang. Partnership policies made by the government deliberately decided and reserved for its officials partners. Mayor of Semarang became the most influential figure in the election Dishubkominfo partners in managing on street parking, because the partnership policy is done in every turn of the Mayor of Semarang.

Semarang City Government should start thinking about alternative policies to achieve a good parking management. Building a parking deck and parking system could be an option to subscribe for Semarang City Government, and the partnership is the best option when resource limitations constrain the government to make it happen.

Keywords: *Management, On Street Parking, and Partnership*

A. PENDAHULUAN

Parkir merupakan salah satu sektor yang memberi kontribusi Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang sangat besar. Saat ini terdapat 1.315 titik parkir yang tersebar diseluruh wilayah Kota Semarang. Ini menunjukkan bahwa Kota Semarang memiliki potensi yang begitu besar dari sektor parkir. Namun pada realitanya PAD yang disumbang dari hasil retribusi parkir tidak pernah mencapai target.

Tabel 1
Target dan Realisasi PAD Parkir Tepi Jalan Umum Kota Semarang

Tahun	Target	Realisasi
2010	4.888.000.000	1.350.071.375
2011	4.888.000.000	1.313.694.500
2012	5.499.000.000	1.351.127.200

Sumber: Dinas Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah Kota Semarang

Berdasarkan data diatas dapat dikatakan bahwa kinerja pemerintah dalam mengelola parkir di Kota Semarang masih belum baik. Fakta dilapangan menunjukkan bahwa kesemrawutan parkir masih banyak terjadi di Kota Semarang, terutama di parkir tepi jalan umum. Lahan parkir di Kota Semarang terbilang sangat mudah didapatkan, bahkan ruang kosong di tepi jalan pun bisa menjadi lahan parkir, asal ada setoran ke oknum yang “menguasai” ruang tepi jalan¹. Banyak pihak yang terlibat dibelakang perparkiran dimana pihak inilah yang memiliki ratusan lahan

¹ Ruang Kosong Lahan Parkir Liar, *Suara Merdeka*, Jumat 22 Februari 2013, hlm 31

parkir. Mereka semacam penguasa wilayah parkir di titik-titik tertentu, serta bisa menjual atau membeli lahan parkir pinggir jalan².

Dalam upaya mengelola perparkiran, Dishubkominfo Kota Semarang sebenarnya sudah melakukan berbagai upaya, salahsatunya adalah dengan melakukan kerjasama dengan pihak ketiga. Mulai dari sistem kontrak oleh Fajar Menyingsing, Yadora, rayonisasi, berlangganan lewat Samsat, berlangganan lewat kelurahan (RT/RW), kontrak oleh Kopapas Perjuangan, uji coba breakdown di Kecamatan Semarang Tengah, kontrak/perjanjian kerja sama dengan CV Yunata Sekawan Setara (YSS), hingga dikelola sendiri oleh Dishub dengan menggunakan juru tagih³. Namun kesemuanya tidak pernah ada yang menciptakan prestasi, dengan indikator perolehan retribusi parkir yang jauh dari target PAD yang ditetapkan. Serta menambah daftar permasalahan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang.

Yang terbaru adalah Pemkot Semarang membuat kebijakan yaitu mengadakan kerjasama dengan pihak ketiga atau swasta dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang yang dimenangkan oleh tiga perusahaan swasta yaitu, PT Hesa Dharma Manunggal, CV Mega Cipta Karya, dan CV Haivan Cipta Muda. Namun kerjasama ini kemudian dibatalkan setelah terjadi kesepakatan antara pemenang lelang dengan Dishubkominfo.

² <http://www.rimanews.com/read/20120925/75639/kpk-perlu-turun-ke-jalan-ada-oligopoli-parkir>

³ Besar Potensi, Kurang Kontribusi, *Suara Merdeka*, Senin 24 November 2008, hlm 21-24

Pengelolaan parkir di Kota Semarang yang selalu menemui kegagalan berimbas pada PAD yang dihasilkan. Padahal sektor parkir merupakan salah satu ujung tombak Kota Semarang dalam memperoleh kekayaan daerah. Apabila hal tersebut tetap dilanjutkan seperti ini, maka besar kemungkinan kebocoran PAD khususnya sektor parkir akan terus berlanjut dan otomatis negara akan terus mengalami kerugian. Permasalahan yang kemudian akan dibahas adalah bagaimana pengelolaan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang? Bagaimana pengelolaan parkir tepi jalan umum berbasis kemitraan dijalankan? Mengapa kesepakatan kemitraan dalam pengelolaan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang tahun 2012 dibatalkan?

Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimana pengelolaan parkir dijalankan baik secara mandiri maupun dengan dikerjasamakan, dan menjelaskan kegagalan kerjasama dalam pengelolaan parkir di Kota Semarang. Dengan demikian dari kajiannya nanti akan dapat dirumuskan model pengelolaan parkir yang lebih baik guna perbaikan manajemen perparkiran di kota Semarang.

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah manajemen perkotaan, manajemen transportasi, manajemen perparkiran, dan partnership. Secara makro ruang lingkup manajemen perkotaan mencakup manajemen lingkungan, manajemen transportasi, manajemen lahan, peran sektor swasta dalam pembangunan perkotaan,

manajemen keuangan, dan manajemen pembangunan perumahan⁴. Banyaknya ruang lingkup dalam manajemen perkotaan berimplikasi pada beragamnya aktor yang terlibat. Yang tentu saja semakin banyak pula kepentingan yang saling bertentangan antara satu sama lain dalam manajemen perkotaan.

Perencanaan transportasi merupakan kelanjutan dari perencanaan kota, dan dapat dilakukan jika perencanaan kota telah menghasilkan rencana tata ruang. Menurut Black, Perencanaan transportasi merupakan suatu kegiatan profesional dan dapat dipertanggung jawabkan kepada masyarakat berkenaan dengan penyelesaian masalah-masalah transportasi secara efisien, efektif, dengan menggunakan sumber daya yang ada⁵.

Untuk menunjang perencanaan transportasi yang baik diperlukan manajemen parkir yang merupakan sub bidang transportasi jalan dan harus dikelola secara baik guna menunjang manajemen transportasi dan rekayasa lalu lintas perkotaan. Pengelolaan parkir berupa upaya mengendalikan arus kendaraan yang akan menuju ke suatu kawasan tertentu sehingga tidak terjadi peningkatan kinerja lalu lintas di kawasan tersebut. Manajemen perparkiran bisa juga digunakan sebagai alat untuk memaksimalkan penggunaan sumber daya parkir secara lebih efisien.

⁴ Achmad Nurmandi. 2006. *Manajemen Perkotaan*. Yogyakarta. Sinergi Publishing. hal. 125

⁵ Menurut Black, dalam Iskandar Abubakar dan kawan-kawan. 1996. *Manajemen Transportasi Perkotaan*. Jakarta. Sekretariat Masyarakat Transportasi Indonesia, hal. 44

Partnership diasumsikan lebih bisa bekerja positif dalam mengelola pelayanan. Dengan uang yang dihasilkan, *partnership* dianggap cocok bagi pemerintah karena orientasi keberhasilannya ditentukan oleh besarnya kontribusi yang diberikan. Namun banyaknya aktor dan pihak yang terlibat dalam *partnership* membuat kerjasama terkadang menimbulkan konflik karena perbedaan masing-masing kepentingan. Menurut Prof Susetiawan, dalam kemitraan harus ada pembagian tugas yang jelas antara pemerintah, perusahaan, dan masyarakat, sehingga terbentuk skema kolaborasi yang ideal. Maksudnya adalah merencanakan pembagian tugas (*division of labour*) kemudian dibuat komitmen demi kepentingan rakyat⁶.

Peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif, yaitu metode dengan observasi untuk menggali informasi sedalam-dalamnya karena bergantung pada pengamatan yang terlibat penuh. Peneliti menggunakan purposive sampling yaitu teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Informan dalam penelitian ini adalah Kepala Bidang parkir Dishubkominfo, Kepala Seksi Parkir Umum dan Khusus Dishubkominfo, Petugas pemungut retribusi, Manajer perusahaan pemenang lelang parkir, dan tukang parkir. Kemudian peneliti menggunakan teknik *snowball sampling* untuk mendapatkan data dan informasi yang lebih mendalam.

⁶ Anik Susiyani dan Fathor Rohman. 2012. Mempercepat Penanggulangan Kemiskinan dengan Kemitraan. Dalam "Flamma" (edisi 34)., *Manifesto: Memperkuat Representasi Politik Warga* (4-6). Yogyakarta: IRE

B. PEMBAHASAN

B.1 Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Semarang

Parkir tepi jalan umum di Kota Semarang diselenggarakan oleh Dishubkominfo dengan pelaksanaan kegiatannya beracu pada Perda Nomor 1 Tahun 2004 dan Perda Nomor 2 Tahun 2012 sebagai acuan retribusinya. Dalam hal pemungutan retribusi Dishubkominfo dibantu 20 petugas pemungut yang berkewajiban mengumpulkan retribusi di 881 titik parkir di seluruh wilayah Kota Semarang. Dengan mekanisme aliran retribusinya adalah juru parkir-petugas pengumpul-bendahara Dishubkominfo-Kas daerah.

Dalam sepuluh tahun terakhir pengelolaan parkir tepi jalan umum telah mengalami berbagai pergantian sistem yang dilakukan. Ada pun riwayat pengelolaan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang adalah sebagai berikut:

Tabel 2
Riwayat Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Kota Semarang

Tahun	Pengelola
2001	Kopapas
2002	Kopapas
2003	Dikelola oleh Dishubkominfo
2004	Menggunakan sistem pengepul

2005	CV Yunata Sekawan Setara (YSS)
2006	CV Yunata Sekawan Setara (YSS)
2007	CV Yunata Sekawan Setara (YSS)
2008	Dikelola oleh Dishubkominfo
2009	Menggunakan sistem Korlap
2010	Dikelola oleh Dishubkominfo
2011	CV Citra Setara Abadi (CSA)
2012	Dikelola oleh Dishubkominfo
2013	Dikelola oleh Dishubkominfo

Sumber: Dokumen Bidang Perparkiran Dishubkominfo Kota Semarang tahun 2013

Bergantinya sistem dan pengelola parkir tepi jalan umum di Kota Semarang nyatanya belum mampu mewujudkan tujuan Dishubkominfo dalam meningkatkan pelayanan parkir di tepi jalan umum. Di sisi lain dampak dari kebijakan tersebut nyatanya malah menambah daftar masalah yang bahkan selama ini tidak kunjung terselesaikan.

Lihat saja penyelenggaraan parkir tepi jalan umum di sejumlah jalan protokol di Kota Semarang. Seperti di kawasan pasar peterongan misalnya, praktik parkir tepi jalan umum sangat memakan badan Jalan MT Haryono. Akibatnya kemacetan tidak dapat dihindarkan karena kendaraan yang parkir dapat keluar masuk dengan seenaknya. Lain lagi di kawasan pasar Johar, tepatnya di seberang Hotel Metro dimana penyelenggaraan parkir bahkan berada di badan jalan. Hal serupa dapat kita temui di banyak kawasan Kota Semarang seperti di Jalan Pandanaran, Jalan Pemuda, Jalan Agus Salim (depan Pasar Johar), Jalan Soegijapranata, dan sebagainya. Belum lagi di daerah pinggiran kota seperti Tlogosari, Pedurungan, dan Kedung Mundu praktik parkir tepi jalan umum sangat rawan masalah.

Tidak hanya disitu, permasalahan parkir di Kota Semarang banyak pula berasal dari aktor yang terlibat langsung seperti juru parkir. Juru parkir yang nakal ini sering kali menerapkan tarif parkir tidak sesuai dengan Perda yang ditetapkan oleh pemerintah. Menurut Perda Nomor 2 Tahun 2012, tarif parkir tepi jalan umum di Kota Semarang sebesar Rp 1000,- untuk sepeda motor, sedangkan praktiknya banyak jukir yang meminta tarif parkir sebesar Rp 2000,- bahkan sampai Rp 3000,- per kendaraan bermotor. Terlebih jika terdapat suatu acara atau event di tempat tersebut, tarif parkir tepi jalan umum bisa naik menjadi berkali-kali lipat sesuai kehendak mereka.

Selain itu keberadaan parkir liar juga menjadi penyebab hilangnya pendapatan daerah serta menjadikan parkir sulit dikelola. Parkir liar ini hanya bermodal peluit

dan dengan mudah dapat ditemui di jalanan Kota Semarang. tanpa atribut seperti rompi parkir dengan lambang Dishubkominfo berwarna hijau tua, Kartu Tanda Anggota (KTA), dan karcis parkir. Dengan menyewa lahan dari sebagian pihak, penyelenggaraan parkir tepi jalan umum seakan dilakukan begitu saja. Perjanjian biasanya terjadi secara vokal tanpa ada nota kesepakatan yang akibatnya dapat merugikan pengguna parkir terlebih jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Ini dapat ditemui ketika malam hari seperti di kawasan Tlogosari. Juru parkir liar ini tidak mengenakan identitas dan atribut yang telah ditentukan pemerintah, jadi sulit sekali mendeteksi bahwa mereka juru parkir atau orang biasa.

Parkir liar menjadi kendala terbesar bagi pemerintah dalam mewujudkan pengelolaan parkir tepi jalan umum yang baik. Ada indikasi bahwa carut marutnya pengelolaan parkir di kota Semarang juga disebabkan karena ada campur tangan dari pihak yang berada diluar kewenangan Pemkot Semarang. Mereka semacam penguasa wilayah parkir di titik-titik tertentu. Mereka juga bisa menjual atau membeli lahan parkir pinggir jalan, dengan perjanjian di bawah tangan, dan mereka juga yang menarik setoran dari tingkat juru parkir.

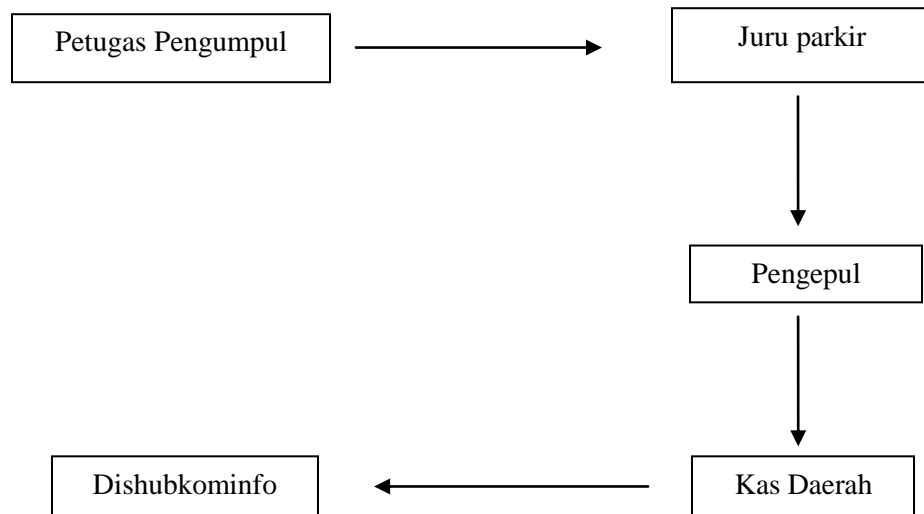
Pada kenyataannya kondisi yang demikian memang tidak dapat dihindarkan oleh pemerintah. Selalu ada upaya ilegal dibalik legalitas pemerintah dalam pelaksanaan pengelolaan daerah, dan di Kota Semarang, Dishubkominfo sebagai pengelola parkir sangat menyadari akan hal tersebut. Salah satu penyebab buruknya pengelolaan parkir selama ini cenderung dipengaruhi oleh berganti-gantinya sistem

pengelolaan yang diterapkan dari kebijakan yang dibuat Pemerintah Kota Semarang. Pemkot Semarang seakan tidak pernah mantap dalam menjalani sebuah sistem pengelolaan yang dirintis oleh pihak pengelolanya. Kegagalan yang terjadi bukan menjadi sebuah pembelajaran guna menemukan solusinya, namun malah menjadi sebuah pesimisme sikap pemerintah sehingga kembali sistem diganti tanpa menghiraukan penyebab masalah sebelumnya.

B.2 Kemitraan Dalam Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Semarang

Kerjasama yang dilakukan oleh Dishubkominfo dan pihak swasta adalah dengan menggunakan sistem kontrak (*contracting out*). Dengan mekanisme kontrak ini, pemerintah menggunakan konsep partnership Rehab, Kelola dan Alih Milik (*Rehabilitate, Operate dan Transfer – ROT*). Dalam pengelolaan berbasis kemitraan ini swasta memiliki kewajiban menyetor retribusi parkir tepi jalan umum langsung kepada Kas Daerah Kota Semarang. Dishubkominfo hanya menerima laporan dan tidak memiliki kewajiban menyediakan sumber daya dalam mengelola parkir tepi jalan umum. Ada pun mekanisme kinerja swasta dalam mengumpulkan retribusi parkir tepi jalan umum adalah sebagai berikut:

Gambar 1
Mekanisme Kerja Swasta Dalam Pengumpulan Retribusi Parkir Tepi Jalan
Umum di Kota Semarang



Sumber: Bidang Perparkiran Dishubkominfo Kota Semarang tahun 2013

Namun selama dikerjasamakan, belum ada prestasi yang diciptakan oleh pihak swasta yang memiliki kewenangan atas parkir tepi jalan umum di Kota Semarang. Dari potensi PAD yang telah diproyeksikan, hasilnya malah mengecewakan dan Kota Semarang justru merugi besar akibat dari kebijakan kerjasama tersebut. Selain itu beragam permasalahan juga muncul dalam penyelenggaraan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang. Mengingat orientasi kinerja swasta kepada keuntungan, tidak dipungkiri bahwa penataan parkir merupakan hal yang tidak mendesak dan dikesampingkan.

Pun dalam pelaksanaannya diakui bahwa kebijakan kerjasama ini menimbulkan masalah baru terkait juru parkir. Juru parkir merasa kesejahteraan mereka terpengas lebih dalam penarikan retribusi yang dilakukan oleh pihak swasta. Mereka tidak menghiraukan kondisi di lapangan yang ada, dan tetap berorientasi kepada target setoran yang telah ditetapkan. Pihak swasta dengan seenaknya menaikkan jumlah setoran dari kewajiban yang telah ditetapkan serta tanpa ada persetujuan dari pihak Dishubkominfo Dengan *background* preman, terpaksa juru parkir tetap melayani petugas swasta yang datang meminta setoran retribusi parkir.

Kerjasama dengan swasta yang telah dilakukan Pemkot Semarang sejak dahulu nyatanya belum mampu mewujudkan realisasi pendapatan parkir tepi jalan umum Kota Semarang yang besar itu. Permasalahan-permasalahan lain malah ditimbulkan akibat dari kebijakan kerjasama yang dilakukan Pemerintah Kota Semarang. Adapun hambatan dalam pelaksanaan pengelolaan parkir tepi jalan umum dengan menggunakan model *partnership* adalah dengan terbukanya akses untuk menjalankan praktik nepotisme dalam pemilihan pihak swasta sebagai mitra pemerintah.

Proses kemitraan dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu penunjukan secara langsung atau pemilihan pihak swasta. Proses kemitraan dengan penunjukan secara langsung terjadi dalam penetapan CV Yunata Sekawan Setara (YSS) sebagai pengelolaan parkir tepi jalan umum pada tahun 2006. Keputusan tersebut diambil

setelah CV YSS ditunjuk oleh Sukawi Sutarip, Walikota Semarang pada waktu itu. Namun, hasil yang tidak memuaskan justru dipertunjukkan mengingat setoran PAD parkir pada saat itu tidak beres. Terdapat penyelewengan kewenangan oleh CV YSS dalam setoran retribusi kepada pemerintah.

Kegagalan tersebut merupakan implikasi dari sistem pemenangan pihak swasta oleh Sukawi Sutarip pada waktu itu. Penunjukkan yang dilakukan tanpa ada transparansi kompetensi pihak swasta mengakibatkan *one prestasi* dari kinerja yang dihasilkan. Alhasil setelah melihat kinerja CV YSS yang buruk, kemudian pengelola parkir diganti oleh Dishubkominfo dengan menggunakan sistem Korlap.

Pada tahun 2011 kembali pengelolaan parkir tepi jalan umum dikontrakan oleh swasta. Pelimpahan wewenang pengelolaan parkir tepi jalan umum tersebut ditetapkan berdasarkan penunjukkan yang sekali lagi dilakukan oleh Walikota Semarang, Soemarmo HS. Berdasarkan kesepakatan sepihak, Soemarmo sebagai Walikota Semarang memenangkan CV Citra Setara Abadi (CSA) untuk mengelola parkir tepi jalan umum, semacam ada hubungan khusus antara Walikota Semarang dengan pihak swasta tersebut.

Parkir merupakan salah satu aset yang memiliki kekuatan ekonomi yang sangat kuat. Tidak heran jika banyak kepentingan yang berebut untuk menguasainya. Motifnya adalah rata-rata karena ada politik balas budi, sehingga kebijakan secara sengaja diatur untuk dimenangkan oleh rekanan sebagai tim sukses dari terpilihnya

Walikota dan hal ini terjadi setiap kali setelah pergantian Walikota Semarang dilakukan.

Praktik nepotisme terbukti ada dan masih dilakukan oleh beberapa penguasa di Kota Semarang. Dengan motif mendapatkan keuntungan berlipat mereka rela mengorbankan kekayaan negara dan mengesampingkan kepentingan rakyatnya. Dalam hal ini perparkiran di Kota Semarang masih dikendalikan oleh beberapa pihak saja. Hal ini terus menerus terjadi dalam satu dekade terakhir, dan motifnya selalu sama. Bahkan aktor dibalik kebijakan tersebut adalah orang yang sama yang bertindak dalam kebijakan kerjasama sebelumnya.

B.3 Kegagalan Dalam Kerjasama Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Kota Semarang Tahun 2012

Setelah mengalami beberapa kegagalan menjalin kerjasama dengan swasta, Pemerintah Kota Semarang kembali mengambil kebijakan untuk melimpahkan kembali pengelolaan parkir tepi jalan umum kepada swasta. Kali ini sistem lelang dipilih guna memenuhi prinsip transparansi kepada masyarakat. Landasan pengambilan kebijakan tersebut berdasarkan PP No.50/2007 tentang tata cara pelaksanaan kerjasama daerah yang memperbolehkan tentang melakukan kerjasama. Mekanisme lelang yang dilakukan akan dicari lima penawar tertinggi, dengan pagu di atas Rp 5,4 miliar. Hal ini dilakukan karena tujuan awalnya adalah untuk memenuhi target PAD yang sangat besar itu.

Proses pelaksanaan lelang kerjasama pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum Kota Semarang tahun 2012 diawali dengan tahapan-tahapan pembahasan di Komisi B DPRD Kota Semarang. pembahasan ini dipimpin oleh Ari Purbono dan melalui beberapa tahap pada Jumat, 27 Januari 2012; Selasa, 31 Januari 2012; Kamis, 16 Pebruari 2012; Kamis, 22 maret 2012; Rabu, 28 Maret 2012; dan Jumat, 30 Maret 2012.

Hasil lelang parkir tepi jalan umum secara resmi diumumkan pada 26 Maret 2012. Pemenangnya adalah PT Hesa Dharma Manunggal dengan potensi Rp1,6 miliar, CV Mega Cipta Karya dengan nilai Rp 6,5 miliar, dan CV Haivan Cipta Muda dengan nilai potensi Rp7,7 miliar. Kontrak tersebut berdurasi 2,9 tahun dengan bank garansi masing-masing wilayah Rp750 juta. Ketiganya menang setelah mengajukan penawaran tertinggi dari tiga belas pendaftar yang mengikuti lelang.

Sesuai dengan dokumen lelang, pemenang lelang parkir harus menyetorkan jaminan 3 bulan ke depan dengan besaran uang untuk zona Barat senilai Rp 132.444.000, untuk zona Tengah senilai Rp 521.976.000 dan Zona Timur senilai Rp 614.000.000. Namun hal tersebut tidak berjalan sesuai dengan apa yang telah direncanakan. Ketiga pemenang lelang tidak sanggup membayar besaran kontrak yang diajukan, dan mereka menawar dengan jaminan hanya satu bulan setoran dimuka.

Namun sampai pada tenggang waktu yang diberikan Dishubkominfo ketiga pemenang lelang tersebut belum menyetor uang jaminan. Selain itu hingga bulan Juni pemenang lelang belum juga menandatangani surat perjanjian yang telah disepakati. Pada akhirnya, 28 Juli 2012 kontrak kerjasama antara pemenang lelang dengan Dishubkominfo dibatalkan. Hal ini mengingat ketiga pihak swasta telah mengingkari kontrak yang telah disepakati.

Padahal Kepala Dishubkominfo telah 3 kali melayangkan surat teguran ke pemenang lelang parkir terkait perjanjian dokumen lelang. Tetapi tidak ada tanggapan dari pemenang lelang parkir tersebut. Ada pun alasan lain Dishubkominfo mengakhiri kesepakatan kerjasama dengan ketiga pemenang lelang adalah karena kebijakan lelang tersebut bertentangan dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Petunjuk Teknis Tatacara Kerjasama Daerah terkait aset daerah. hal tersebut tercantum dalam pasal 9 yang berbunyi: *“Dalam hal kerja sama daerah memanfaatkan asset barang milik daerah dan melakukan pengadaan barang dan jasa pemerintah, dilaksanakan dengan berpedoman pada peraturan perundang-undangan.”*⁷

Dalam uraian pasal tersebut bahwa kerjasama daerah terlebih menggunakan sistem lelang dapat dilakukan sesuai aset daerah yang dimiliki. Dalam kasus lelang parkir tepi jalan umum di Kota Semarang ini, ternyata tidak semua jalan adalah aset

⁷ Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Petunjuk Teknis Tatacara Kerjasama Daerah

Pemerintah Kota Semarang. Jalan-jalan protokol yang ada di Kota Semarang rata-rata merupakan jalan provinsi dan jalan nasional. Dengan demikian jika lelang tersebut tetap dijalankan maka parkir tepi jalan umum yang dapat dikelola oleh swasta hanya terbatas pada jalan-jalan kota seperti Jalan Tentara Pelajar, daerah Kedungmundu dan Pedurungan.

Dengan pertimbangan-pertimbangan diatas, pada akhirnya Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi (Dishubkominfo) Kota Semarang akhirnya mengambil langkah tegas memutus kontrak dengan pemenang lelang parkir menyusul tidak konsistennya pengerjaan untuk memenuhi dokumen perjanjian yang telah ditentukann beserta alasan-alasan yang telah diungkapkan diatas.

Keputusan untuk mengakhiri kesepakatan kerjasama yang diambil oleh Dishubkominfo merupakan salah satunya jalan untuk menghindari kerugian daerah yang semakin banyak. Hal ini dirasa tepat mengingat pihak swasta telah melanggar kesepakatan yang terdapat pada nota perjanjian. Pemenang lelang telah melanggar pasal 3 Bab VIII Kerangka Acuan Kerjasama (KAK) yang berbunyi: “Peserta seleksi yang menawar dibawah Harga Perkiraan Sendiri (HPS) dinyatakan **GUGUR.**”

Lain halnya dengan alasan-alasan Dishubkominfo diatas, PT Hesa Dharma Manunggal dan CV Mega Cipta Karya selaku pemenang lelang mengakui bahwa pihaknya memang sengaja menunda perjanjian kontrak dikarenakan masih terdapat berbagai masalah yang harus diselesaikan oleh Dishubkominfo agar kerjasama yang

dilakukan dapat berjalan lancar dan tanpa ada gangguan. Masalah hukum yang dimaksud adalah adanya upaya dari kelompok tertentu yang mengadakan dugaan korupsi parkir Kota Semarang ke Polda Jateng pada saat itu. Dengan adanya hal tersebut pemenang lelang merasa was-was karena pihaknya juga akan terlibat mengingat kebijakan kerjasama ini dilaksanakan tidak lama setelah adanya pengaduan tersebut.

Selain persoalan tersebut, alasan lain swasta belum menandatangani kontrak adalah kebijakan jukir (juru parkir) saat momen Lebaran. Di mana pada H-7 hingga H+7 para jukir minta toleransi agar tidak dipungut atau menyetorkan hasil retribusi parkir.

Akhirnya pada 31 Juli 2013 kerjasama pengelolaan parkir tepi jalan umum resmi diputus dan kewenangan terhadap parkir tepi jalan umum dipindah tangan kepada Dishubkominfo. Walaupun telah menghabiskan dana 10 juta hanya untuk melaksanakan lelang tersebut, keputusan mengenai pembatalan kerjasama diambil guna menghindari kekosongan pengelola parkir tepi jalan umum. Dengan demikian retribusi yang dihasilkan tidak akan lari ke tangan pihak lain. Selain itu selama belum ada tanda tangan kontrak oleh pemenang lelang maka perparkiran di Kota Semarang masih menjadi wewenang Dishubkominfo. Puncaknya pada 1 Agustus pemungutan retribusi parkir tepi jalan umum resmi dilakukan oleh Dishubkominfo beserta pengelolaan parkir lain.

C. PENUTUP

C.1 Kesimpulan

Sebenarnya Pemerintah Kota Semarang telah melakukan sejumlah upaya untuk memperbaiki manajemen perparkiran di Kota Semarang baik melalui swakelola maupun kemitraan. Namun upaya tersebut nyatanya belum mampu mengentaskan parkir tepi jalan umum dari permasalahan yang selama ini membelit. Dalam sepuluh tahun terakhir pergantian sistem dan pengelola yang dilakukan bukan murni berdasarkan atas visi perbaikan manajemen perparkiran di Kota Semarang, namun lebih cenderung dipengaruhi oleh kepentingan pejabatnya.

Praktik nepotisme terbukti ditemukan dalam pelaksanaan kebijakan pengelolaan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang. Kebijakan kemitraan yang dibuat pemerintah secara sengaja diputuskan dan diperuntukkan bagi rekanan pejabatnya. Walikota Semarang menjadi sosok yang paling berpengaruh dalam terpilihnya mitra Dishubkominformo dalam mengelola parkir tepi jalan umum, karena kebijakan kemitraan dilakukan setelah terjadi pergantian Walikota Semarang.

Dari hasil kajian diatas, maka pengelolaan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang lebih jelas diuraikan dalam poin-poin dibawah ini:

1. Pengelolaan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang buruk, dan belum mampu melaksanakan fungsinya sebagai sarana penunjang bagi manajemen transportasi di Kota Semarang
2. Terdapat kepentingan birokrat yang lebih besar dalam pengelolaan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang ketimbang kepentingan yang bersifat rasional untuk mewujudkan manajemen perparkiran yang lebih baik.
3. Tidak jelas penyebab batalnya kerjasama dalam pengelolaan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang tahun 2012.

C.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh, maka diperlukan saran dan rekomendasi untuk meningkatkan kualitas pengelolaan parkir tepi jalan umum di Kota Semarang, dan rekomendasi tersebut berupa:

1. Potret perparkiran yang tidak efektif dan efisien akan lebih menguntungkan jika dikerjasamakan. Bentuk kerjasama yang paling ideal adalah dengan Kontrak Bangun (Rehabilitasi) dengan model Bangun Kelola, Alih Milik (*Build Operate dan Transfer – BTO*), yaitu merupakan bentuk kerjasama dimana mitra swasta bertanggung jawab membangun proyek infrastruktur termasuk membiayainya, yang kemudian dilanjutkan dengan pengoperasian dan pemeliharaannya, yang kemudian proyek tersebut diserahkan kepada pemerintah pada suatu jangka waktu tertentu.

2. Untuk mengatasi besarnya *demand* daripada *supply*, Pemkot Semarang seharusnya sudah mulai memikirkan membangun gedung-gedung parkir dan bukan lagi dengan penataan parkir ditepi jalan umum. Hal ini dikarenakan pengelolaan parkir tepi jalan umum harusnya malah berfungsi untuk mengurangi jumlah titik parkir di pinggir jalan sehingga permasalahan kemacetan dapat dikurangi sebagaimana fungsi parkir dalam manajemen transportasi perkotaan.
3. Parkir berlangganan juga dapat menjadi *opsi* untuk perbaikan manajemen perparkiran di Kota Semarang. Dengan menggunakan sistem berlangganan maka jumlah kendaraan di Kota Semarang akan terdata dengan baik, dengan demikian realisasi pendapatan parkir di Kota Semarang dapat dihitung secara matematis dan pasti terpenuhi sehingga meminimalisir bocornya pendapatan parkir setiap tahun. Parkir berlangganan sendiri telah dilakukan di Bojonegoro dan beberapa wilayah di Provinsi Jawa Timur.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Abubakar, Iskandar dan kawan-kawan. 1996. *Manajemen Transportasi Perkotaan*. Jakarta. Sekretariat Masyarakat Transportasi Indonesia.

Goss, Sue. 2001. *Making Local Governance Work: Networks, relationships, and the Management of Change*. New York.

Nurmandi, Achmad. 2006. *Manajemen Perkotaan*. Yogyakarta: Sinergi Publishing.

Pratikno, dan kawan-kawan. 2004. *Mengelola Dinamika Politik dan Sumberdaya Daerah*. Yogyakarta. Program S2 Politik Lokal dan Otonomi Daerah UGM & DEPDAGRI.

Trisnantoro, Laksono. 2009. *Desentralisasi Kesehatan*. Yogyakarta: Majelis Guru Besar Universitas Gadjah Mada.

Jurnal

Harsasto, Priyatno. 2012. Desentralisasi Dan Kerjasama Pemerintah-Swasta. *Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik Universitas Diponegoro dalam Majalah Pengembangan Ilmu Sosial dan Ilmu Politik "Forum"*, (vol. 40): 1-5

Jang, Hee Soun. 2006. Contracting Out Parks and Recreation Services: Correcting for Selection Bias Using a Heckman Selection Model. *Intl Journal of Public Administration*, 29: 799–818

Martini, Emma Sri. 2011. Kemitraan Pemerintah Swasta di Sektor Infrastruktur. *Media Keuangan*: 8-10

Murti, Bisma. 2006. Jurnal Manajemen Pelayanan Kesehatan. “Contracting Out Pelayanan Kesehatan: Sebuah Alternatif Solusi Keterbatasan Kapasitas Sektor Publik”. *Jurnal Manajemen Pelayanan Kesehatan Universitas Sebelas Maret Surakarta* (vol. 09): 109-117

Susiyani, Anik dan Fathor Rohman. 2012. Mempercepat Penanggulangan Kemiskinan dengan Kemitraan. *IRE Yogyakarta dalam “FLAMMA”* (edisi 34): 4-6

Urban Mobility for Indonesia. Manajemen Permintaan Transportasi “Manajemen Parkir”. *giz*: 89-94

.Laporan/Kertas Kerja

Dishubkominfo: Dokumen Jadwal Pelaksanaan Lelang Kerjasama Parkir di Tepi Jalan Umum Tahun 2012

Dishubkominfo: Kerangka Acuan Kerjasama Lelang Parkir di Tepi Jalan Umum
Tahun 2012

Dishubkominfo: Risalah Proses Lelang Kerjasama Parkir di Tepi Jalan Umum Tahun
2012, 2013, 2014

DPKAD: Selayang Pandang DPKAD Tahun 2013

Undang - Undang

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Petunjuk Teknis
Tatacara Kerjasama Daerah

Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 2 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan
Parkir Swasta, Tempat Khusus Parkir Dan Retribusi Tempat Khusus Parkir

Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 3 Tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Usaha

Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 2 tahun 2012 Tentang Retribusi Jasa Umum
Parkir di Tepi Jalan Umum

Peraturan Walikota Semarang Nomor 28 Tahun 2008 Tentang Penjabaran Tugas dan
Fungsi Dinas perhubungan, komunikasi, dan informatika kota semarang

Media Cetak

Ferdian, Yearzy. (2012, September 26). Panja Usut Kebocoran Parkir Dibentuk.

Suara Merdeka: 21-24

Wibisono, Lanang. (2012, September 27). Desakan Lelang Ulang Menguat. *Suara*

Merdeka: 21-24

(2012, Agustus 28). Pemenang Lelang Parkir Terancam Dibatalkan. *Harian Suara*

Merdeka: 22

Internet

Dishubkominfo Semarang Putuskan Kontrak dengan Pemenang Lelang Parkir. 2012.

Dalam <http://www.lensaindonesia.com/2012/10/19/dishubkominfo-semarang-putuskan-kontrak-dengan-pemenang-lelang-parkir.html>. Diunduh pada 29 November 2012, pukul 20.11 WIB

Tarif Parkir kota Semarang Naik 100%. 2012. Dalam

<http://lintasjateng.info/index.php/lintas-daerah/12-lintas-daerah/36-tarif-parkir-kota-semarang-naik-100.html>. Diunduh pada 28 Desember 2012, pukul 20.26 WIB

Tak Transparan, Hasil Lelang Parkir Diprotes. 2012. Dalam www.antarajateng.com

Diunduh pada 30 Oktober 2013, pukul 20.23 WIB