

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Permasalahan-permasalahan yang ada di setiap kota muncul sejalan dengan proses pertumbuhan dan perkembangan kota-kota tersebut. Seperti yang dikemukakan oleh Parsudi Suparlan, proses pertumbuhan kota maupun desa tidak luput dari permasalahan-permasalahan lahan yang dihadapinya, antara lain: masalah kependudukan, ekonomi, urbanisasi, kesehatan, transportasi, dan sebagainya.¹ Demikian pula Hans Dieter Evers yang memberikan pendapatnya bahwa, kompleksnya permasalahan yang ada di perkotaan berpangkal pada semakin pesatnya laju pertumbuhan penduduk, baik yang disebabkan oleh faktor alami yaitu perbandingan antara jumlah kelahiran dan kematian maupun yang disebabkan oleh faktor urbanisasi.² Arus perpindahan penduduk dari suatu daerah ke daerah lain, yang sulit diramalkan dan dikendalikan jumlahnya, menyebabkan perubahan besar terhadap penduduk yang mendorong pesatnya pertumbuhan kota-kota di negara berkembang.

Menurut ahli Geografi Jerman, Hofmeister, kota adalah suatu pemusatan kenangan dari tempat tinggal dan tempat kerja manusia yang kegiatan umumnya di sektor ekonomi sekunder dan tersier dengan pembagian kerja ke dalam dan arus lalu lintas yang beraneka antara bagian-bagiannya dan pusatnya, yang pertumbuhannya sebagian besar disebabkan oleh bertambahnya kaum pendatang

¹ Parsudi Suparlan, 1984, *Kemiskinan di Perkotaan*, Jakarta : Sinar Harapan, halaman 18.

² Hans Dieter Evers, 1982, *Sosiologi Perkotaan, Urbanisasi dan Sengketa Tanah di Indonesia dan Malaysia*, Jakarta : LP3ES, halaman 4.

yang mampu melayani kebutuhan-kebutuhan barang serta jasa bagi wilayah yang jauh letaknya. N. Daljoeni memberikan pengertian mengenai fungsi kota yang merupakan tempat bermukim warga kota, tempat kerja, tempat hidup, dan tempat berekreasi. Jadi sudah selayaknya apabila kota harus didukung berbagai sarana dan prasarana yang cukup dalam jangka waktu yang lama.³

Salah satu permasalahan yang ada di setiap kota adalah transportasi. Transportasi menurut sosiolog Svend Riemer, adalah bagian yang terpenting dari sebuah kota. Menurutnya kota modern terdiri atas tiga hal, yaitu: konstruksi materi, relasi sosial, dan transportasi.⁴ Hal ikhwal yang bersangkutan paut dengan transportasi menyinggung langsung kebutuhan pribadi warga kota dan berkaitan langsung dengan kehidupan ekonomi,⁵ sehingga peranan transportasi sangatlah penting dalam menjaga kelangsungan hidup sebuah kota. Seperti yang dikemukakan oleh Christaller, kota adalah pusat pelayanan, sebagai penyelenggara dan penyedia jasa-jasa bagi warganya.⁶

Dalam pelaksanaan otonomi daerah, maka daerah diberi wewenang untuk menentukan pos-pos pendapatan daerah yang perlu untuk dilakukan pengaturan dalam proses penarikan dan retribusi daerah untuk kemudian dituangkan dalam suatu Peraturan Daerah sebagai perwujudan adanya pelaksanaan otonomi daerah. Untuk daerah Surakarta, salah satu pos retribusi yang cukup menjanjikan untuk turut membiayai pelaksanaan otonomi daerah adalah retribusi parkir di tepi jalan umum, karena dengan semakin

³ N. Daljoeni, 1998, *Geografi Kota dan Desa*, Bandung : Alumni, halaman 42-48.

⁴ *Ibid.*, halaman 44.

⁵ B. N. Marbun, 1994, *Kota Indonesia Masa Depan : Masalah dan Posppek*, Jakarta : Erlangga, halaman 85.

⁶ N. Daljoeni, *Op. Cit.*, halaman 38.

berkembangnya pusat-pusat perbelanjaan, pusat-pusat hiburan dan olahraga serta aktivitas perekonomian lain di pasar-pasar tradisional yang berdampak pada kepadatan lalu lintas di ruas-ruas jalan kota Surakarta, maka Pemerintah Surakarta menggunakan tepi jalan umum sebagai tempat parkir.

Ada hal yang menarik mengenai masalah perparkiran ini, pertama; perparkiran di tepi jalan umum menjanjikan kontribusi yang cukup besar bagi daerah otonom, kedua; perparkiran di tepi jalan umum di lain pihak dapat mengganggu kelancaran lalu lintas. Selain itu masalah yang sering muncul dalam perparkiran yaitu munculnya parkir liar dan premanisme. Timbulnya parkir liar biasanya menggunakan acara-acara insidental dan tempat-tempat yang ramai pengunjung, seperti gedung pertemuan, hotel dan restoran maupun rumah makan. Selain itu ada juga permasalahan karcis atau tanda parkir, karcis parkir seringkali tidak diberikan pada pengguna jasa parkir, khususnya pengguna jasa parkir di tepi jalan umum, ada juga petugas parkir yang mengganti karcis dengan kartu yang dibuat sendiri tanpa ada dasar pijakan peraturan yang jelas.⁷

Selain Pemerintah Pusat ada Pemerintah Daerah yang mempunyai kewenangan untuk mengatur dan menyelenggarakan pemerintahan daerah sendiri berdasarkan kemampuan dan potensi yang dimiliki. Kewenangan tersebut didasarkan pada asas desentralisasi dalam wujud otonomi luas, nyata dan bertanggung jawab.⁸ Meskipun perparkiran di Solo sudah diatur melalui Peraturan Daerah (Perda) No 6 Tahun 1999 tentang Retribusi Parkir Di Jalan Umum

⁷ Moko Ariyanto, 2002, *Pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Klaten No. 13 Tahun 2000 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dan Kontribusinya terhadap Pendapatan Asli Daerah*. Surakarta : UNS Press.

⁸ Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.

maupun Peraturan Daerah No 7 Tahun 1999 tentang Retribusi Penarikan Parkir Di Tempat Khusus Parkir, realitasnya kedua peraturan itu tidak konsisten dilaksanakan. Terjadinya sejumlah praktek penyimpangan tersebut selain merugikan konsumen, dipastikan juga merugikan Pemerintah Kota Solo sendiri, khususnya dari segi Pendapatan Asli Daerah . Penarikan retribusi parkir yang sering ditemukan di lapangan ialah retribusi yang ditarik melebihi ketentuan.⁹ Untuk sepeda motor, misalnya, sesuai Peraturan Daerah tahun 2001 ditentukan Rp 150, prakteknya juru parkir kadang menarik Rp 200, bahkan sampai Rp 300 atau senilai parkir mobil roda empat, fenomena ini praktis terjadi di semua lahan parkir, bahkan pada acara-acara tertentu, terutama di tempat-tempat keramaian, tarif parkir mencapai Rp 1000. Keanehan lain konsumen kadang tidak diberikan karcis parkir, tarif parkir dikarcis yang tercantum Rp 150 distempel (lagi) dengan tarif Rp 300, karcis yang tidak dirobek kemudian dipakai lagi, belum lagi merebaknya parkir-parkir liar, baik di tempat-tempat yang belum masuk jadi lahan parkir resmi maupun di tempat-tempat parkir resmi yang diserobot tukang parkir liar.¹⁰ Selain itu tukang parkir liar kadang menarik jasa seenaknya sendiri, tentu saja hal ini memberatkan konsumen, keberadaan tukang parkir liar ini dipastikan merugikan Pemerintah Kota Solo, mengingat tak ada pemasukan ke Pemerintah Kota Solo. Namun demikian, ada beberapa petugas yang bertanggung jawab memberikan jasa kepada konsumen sesuai prosedur, tetapi jauh lebih kecil.

Salah satu potensi atau sumber Pendapatan Asli Daerah yang dapat dikelola oleh Pemerintah Daerah adalah retribusi. "Retribusi merupakan pungutan

⁹ Solopos, "*Pemkot Tidak Konsisten Melaksanakan Peraturan Daerah*", 7 Maret 2001, halaman 1, kolom 4.

¹⁰ *Ibid.*, halaman 1, kolom 4.

daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberi ijin tertentu yang khusus disediakan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang atau pribadi".¹¹

Retribusi adalah salah satu faktor yang menentukan besar kecilnya Pendapatan Asli Daerah. Untuk itu Pemerintah Kota Surakarta terus mengupayakan agar pendapatan dari retribusi daerah dapat meningkat. Retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum merupakan salah satu dari berbagai jenis retribusi daerah yang dikelola oleh Lalu Lintas Angkutan Jalan Kota Surakarta dalam hal ini adalah Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Kota Surakarta yang kemudian dilaksanakan oleh bagian atau Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Perparkiran kota Surakarta ada di kota Surakarta.

Retribusi dari sektor perparkiran ini menjadi sesuatu yang perlu diperhatikan mengingat perubahan kondisi perekonomian di kota Surakarta, semakin berkembangnya pusat-pusat pembelanjaan, pusat-pusat hiburan dan olahraga serta aktivitas perekonomian lain di pasar-pasar tradisional yang berdampak pada kepadatan lalu lintas di ruas-ruas jalan kota Surakarta. Supaya terwujud ketertiban dan kelancaran arus lalu lintas perlu adanya pengelolaan yang baik dalam hal ini perparkiran terutama ditepi jalan-jalan umum. Pusat perbelanjaan seperti di jalan Slamet Riyadi, Pasar Klewer, Matahari Departement Store, Pasar Gede adalah contoh dari sekian banyak tempat yang senantiasa akrab dengan kemacetan lalu lintas dan permasalahan perparkiran di sekitar jalan. Untuk itu upaya perbaikan pengelolaan perparkiran baik dalam hal aturan maupun

¹¹ Early Suandy, 2000, *Hukum Pajak*, Jakarta : Salemba Empat.

pelaksanaannya di lapangan menjadi sesuatu yang terus-menerus perlu ditingkatkan.

Pemerintah Kota (Pemkot) Solo pada tahun 2001 mengajukan lima Rancangan peraturan daerah (Raperda) ke DPRD untuk dibahas. Dua Raperda diantaranya menyangkut rencana kenaikan tarif parkir. Rencana kenaikan tarif parkir ini mengundang reaksi dari berbagai kalangan, baik dari kalangan Dewan maupun anggota masyarakat. pelaksanaan Otonomi Daerah (Otda) menuntut masing-masing daerah untuk dapat mencukupi kebutuhannya sendiri. Intinya, kebijakan daerah yang menjadi titik acuan dan menjadi pijakan awal bagi setiap daerah adalah kemandirian, sehingga aspek dalam pembiayaan daerah, Pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan penerimaan strategi yang secara kompetensif dapat dilaksanakan setiap daerah. Salah satu cara menambah Pendapatan Asli Daerah yang lazim dilakukan ialah menaikkan retribusi. Berkaitan dengan pengajuan rancangan peraturan daerah, beberapa waktu yang lalu Pemerintah Kota Solo mengajukan lima Raperda tentang perubahan pertama peraturan daerah (Perda) tingkat II Solo Nomor 6 Tahun 1999 tentang Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum dan Raperda tentang perubahan pertama Perda tingkat II Solo Nomor 7 Tahun 1999 tentang Retribusi Parkir di Tempat Khusus Parkir.¹²

Mengenai perubahan Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 1999 Tentang Retribusi Di Tepi Jalan Umum dan Peraturan Daerah No 7 Tahun 1999 tentang Retribusi Parkir Di Tempat Khusus Parkir, yang waktu itu Walikota Solo Slamet Suryanto menyatakan perubahan tersebut untuk mengubah tarif retribusi dengan

¹² Solopos, "Pemkot Tak Punya Alasan Kuat Menaikkan Retribusi Parkir", 6 Maret 2001, halaman 1, kolom 4.

menyesuaikan kondisi yang ada saat itu dan antisipasi ke depan, serta untuk penambahan jenis atau objek retribusi. Pengajuan Raperda tersebut bertujuan untuk memberdayakan kelembagaan yang ada guna meningkatkan Pendapatan Asli Daerah dalam rangka lebih memantapkan pelaksanaan Otonomi Daerah. Raperda tersebut dijelaskan untuk retribusi parkir di tepi jalan umum tidak mengalami kenaikan secara keseluruhan, akan tetapi hanya untuk golongan tertentu. Kenaikan tarif parkir itu mendapat tanggapan serius dari sebagian anggota DPRD Solo. Kebanyakan anggota Dewan mengungkapkan dalam rangka memantapkan Otonomi Daerah dengan alasan meningkatkan Pendapatan Asli Daerah, maka rakyat dijadikan objek "pemerasan" dengan menerapkan berbagai kenaikan tarif retribusi.¹³

Ketua Komisi E (Bidang Kesra) DPRD Solo pada tahun 2001, menegaskan bahwa Pemkot (Pemerintah Kota) Solo tidak punya alasan yang kuat untuk menaikkan retribusi parkir, mengingat potensi parkir di Solo waktu itu belum sepenuhnya tergarap optimal. Berdasarkan sejumlah data dari UPD (Unit Pelaksana Daerah) Perparkiran pada tahun 2001, bahwa lahan parkir yang ada di Solo itu baru dikerjakan sekitar 35%, artinya masih ada sekitar 65% lahan parkir yang belum terselesaikan.¹⁴

Pemerintah pusat, dalam hal ini adalah pihak yang berwenang dalam mengatur permasalahan-permasalahan yang muncul dalam proses pembangunan bangsa Indonesia, ternyata belum bisa dirasakan untuk mengakomodasikan semua kepentingan rakyat yang sangat beranekaragam, baik itu suku, ras, maupun

¹³ *Ibid.*, halaman 1, kolom 4.

¹⁴ *Ibid.*, halaman 1, kolom 4.

agama. Pemerintah masih terkesan mengutamakan pembangunan di pusat dan masih ada ketimpangan pemerataan pembangunan dengan daerah-daerah yang sebenarnya memberikan kontribusi yang besar dalam pembiayaan pembangunan baik dari sektor pajak dan retribusi daerah. Untuk mengatasi masalah tersebut pemerintah menyadari perlu ditingkatkannya peran serta daerah dalam proses pembangunan untuk dapat mencapai kesejahteraan bangsa, maka diperlukan suatu hak otonomi oleh daerah. Secara etimologi, otonomi berasal dari bahasa latin yaitu *Autos* dan *Nomos*, *Autos* berarti sendiri dan *Nomos* yang berarti memerintah, sehingga menurut bahasa, hak otonomi diartikan sebagai hak untuk memerintah daerahnya sendiri.¹⁵

Menurut ketentuan Undang-undang No. 5 tahun 1974 tentang Pokok-pokok Pemerintahan di Daerah yang telah direvisi dengan Undang-undang No. 22 tahun 1999, otonomi daerah adalah hak, wewenang dan kewajiban daerah untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Jadi pengertian menurut Undang-undang No. 5 Tahun 1974, otonomi daerah mencakup tiga pengertian, yaitu :¹⁶

1. Hak untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri.
2. Wewenang untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri.
3. Kewajiban untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri.

Sejak diberlakukannya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Pemerintahan di Daerah, peran daerah tingkat II sebagai daerah yang memiliki otonomi nyata dan bertanggung jawab diharapkan akan semakin

¹⁵ Moko Ariyanto, *Op. Cit.*, halaman 40.

¹⁶ Sujamto, 1991, *Cakrawala Otonomi Daerah*, Jakarta : Sinar Grafika.

berarti. Meskipun dalam pelaksanaannya otonomi daerah hasilnya masih jauh yang diharapkan, peran daerah yang berotonomi dan bertanggung jawab diharapkan mampu untuk mendanai penyelenggaraan pemerintahannya. Oleh karena itu daerah dituntut untuk lebih aktif mengelola dana yang dikuasainya, baik yang berasal dari Pendapatan Asli Daerah (PAD) maupun berupa bantuan dari pemerintah pusat.¹⁷

Dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah, maka tidak dapat dilepaskan dari masalah pembiayaan penyelenggaraan pemerintahan di daerah, oleh karena itu diperlukan sumber-sumber pendapatan daerah untuk membiayai pelaksanaan otonomi daerah. Sumber-sumber pendapatan asli daerah yang cukup potensial tersebut antara lain dari sektor pajak dan retribusi. Dalam pelaksanaan otonomi daerah, maka daerah diberi wewenang untuk menentukan pos-pos pendapatan-pendapatan daerah manakah yang perlu untuk dilakukan pengaturan dalam proses penarikan pajak dan retribusi daerah untuk kemudian dituangkan dalam suatu Peraturan Daerah sebagai perwujudan adanya pelaksanaan otonomi daerah. Untuk daerah Surakarta, salah satu pos retribusi yang cukup menjanjikan untuk turut membiayai pelaksanaan otonomi daerah adalah retribusi parkir di tepi jalan umum, karena dengan semakin berkembangnya pusat-pusat perbelanjaan, pusat-pusat hiburan dan olah raga serta aktifitas perekonomian lain di pasar-pasar tradisional yang berdampak pada kepadatan lalu lintas di ruas-ruas jalan kota Surakarta, maka pemerintah surakarta menggunakan tepi jalan umum sebagai tempat parkir.

¹⁷ Bagus Santoso, *Retribusi Sebagai Pendapatan Asli Daerah*, dalam *Prisma* Nomor 5 Tahun 1995, Jakarta : LP3ES, halaman 21.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas, maka rumusan masalah yang dapat diambil dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah perkembangan parkir di Surakarta tahun 1979-2001?
2. Bagaimanakah peran pemerintah Surakarta dalam pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum dan kontribusinya terhadap Pendapatan Asli Daerah?
3. Apa saja hambatan-hambatan yang dihadapi dalam pelaksanaan parkir di tepi jalan umum dan bagaimanakah cara mengatasinya ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Mengetahui perkembangan parkir di Surakarta tahun 1979-2001.
2. Mengetahui peran pemerintah Surakarta dalam pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum dan kontribusinya terhadap Pendapatan Asli Daerah.
3. Mengetahui hambatan-hambatan apa saja yang dihadapi dalam pelaksanaan parkir di tepi jalan umum dan bagaimana cara mengatasinya.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini mempunyai dua manfaat yang ingin dicapai, yaitu :

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan bisa menambah pengetahuan, terutama mengenai peranan retribusi parkir di tepi jalan umum dalam meningkatkan pendapatan

daerah guna menopang dana dalam pelaksanaan pembangunan serta penyelenggaraan pemerintahan daerah di kota Surakarta.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi sumbangsih pemikiran dan pengembangan studi sejarah khususnya mengenai sejarah pengelolaan parkir.

E. Tinjauan Pustaka

Penulisan dalam penelitian ini menggunakan literatur-literatur yang sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Literatur atau referensi kepustakaan merupakan data sekunder yang sangat berguna untuk menunjang pelaksanaan penelitian agar dapat dihasilkan karya penulisan yang baik. Penggunaan literatur diharapkan dapat membantu memecahkan permasalahan dalam penelitian. Literatur yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

Buku *Interaksi Desa Kota dan Permasalahannya* (1983) karangan R. Bintarto. Dalam buku ini dijelaskan daerah-daerah pusat kegiatan di kota ini dapat hidup karena adanya jalur jalan, alat pengangkutan sebagai arus penyalur barang dan manusia. Kendaraan pengangkut barang maupun pengangkut orang tidak selalu dalam keadaan bergerak terus, tetapi berhenti di tempat tertentu. Dengan keadaan ini, maka di kota timbul daerah-daerah atau tempat-tempat parkir sebagai pemberhentian. Masalah parkir banyak menimbulkan kesulitan bagi kelancaran lalu-lintas di kota. Oleh karena itu, negara-negara maju tempat parkir tidak hanya dibuat dalam dua dimensi, tetapi juga sudah parkir di bawah tanah atau diatas toko-toko maupun di pasar-pasar. Perkembangan di bidang sarana

dan prasarana transportasi ada kemungkinan gejala urbanisasi, dalam hal ini, perpindahan penduduk desa ke kota dapat berkurang. Masalah-masalah yang ditimbulkan sebagai akibat pemekaran kota adalah masalah perumahan sampah, kelalulintasan, masalah terdesaknya daerah persawahan di perbatasan luar kota dan masalah administrasi pemerintahan.

Buku yang kedua adalah *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas* (1995) karangan F. D Hobbs. Dalam buku ini dijelaskan pada umumnya kenaikan kepemilikan kendaraan akan menimbulkan peningkatan permintaan parkir. Survey parkir yang lebih rinci perlu dilakukan dalam waktu yang lebih panjang, yaitu pada periode beberapa hari atau beberapa minggu dan selama periode itu terdapat variasi beban parkir pada area tersebut. Survey perparkiran harus meliputi inventarisasi ruang parkir yang tersedia atau memungkinkan untuk dikembangkan selanjutnya. Inventarisasi harus memerinci tipe parkir, apakah parkir di jalan atau di luar jalan digunakan sepenuhnya atau sebagian. Hal-hal utama dalam pengukuran yang digunakan dalam survey parkir adalah (i) Akumulasi parkir merupakan jumlah kendaraan yang diparkir di suatu tempat pada waktu tertentu dan dapat dibagi sesuai dengan kategori jenis maksud perjalanan, (ii) Volume parkir menyatakan jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir (yaitu jumlah kendaraan per periode waktu tertentu, biasanya per hari). Waktu yang digunakan kendaraan untuk parkir, dalam menitan atau jam-jaman, menyatakan lama parkir, (iii) Pergantian parkir (*parking turnover*) menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir, dan diperoleh dengan membagi volume parkir dengan ruang parkir untuk periode waktu tertentu, (iv) Indeks parkir adalah luas ukuran

lain untuk menyatakan penggunaan panjang jalan dan dinyatakan dalam persentase ruang yang ditempati oleh kendaraan parkir pada tiap panjang 6 meter yang tersedia di tepi jalan. Permintaan parkir dibangkitkan menurut distribusi dan macam guna tanah pada suatu area, bersama-sama dengan tingkat kemudahan yang ada pada berbagai moda transportasi yang bersaing. Penetapan pilihan tempat parkir mobil yang dibuat sebagai bangunan pelengkap sebuah gedung dan ukurannya, yang berkaitan dengan bangkitan lalu lintas, tergantung pada kebijakan menyeluruh transportasi pada daerah tersebut.

Buku yang ketiga yaitu *Teknik Jalan Raya* (1993) karangan Clarkson H. Oglesby. Buku ini menjelaskan bahwa di daerah perkotaan, banyaknya pemilikan kendaraan menimbulkan masalah parkir yang serius. Di kawasan pemukiman yang tua di beberapa kota, setiap ruang kosong yang tersedia selalu diisi kendaraan yang diparkir sepanjang siang maupun malam hari. Penduduk sulit memperoleh ruang kosong dan akhirnya sepanjang malam kendaraan ditinggalkan di pinggir jalan, sehingga jalan sulit diawasi dan dibersihkan. Di kota besar, terutama di dekat pusat perdagangan, sering terjadi kemacetan jalan yang cukup serius, karena semakin banyaknya orang yang memilih pergi ke kota dengan kendaraan pribadi daripada menggunakan sarana angkutan umum. Kendaraan angkutan barang juga menyebabkan masalah lain. Untuk bangunan baru atau pada pusat perbelanjaan, tempat parkir truk disediakan di luar jalan. Namun demikian, pick up atau kendaraan angkutan barang yang hanya diparkir sebentar-sepanjang hari, terutama bagi pedagang kecil di daerah pusat kota, sangat mengganggu kendaraan lain karena memblokir dan menghabiskan ruang parkir.

Buku ini juga menjelaskan bahwa lokasi dan rancangan fasilitas parkir harus disesuaikan dengan kondisi lalu lintas jalan didekatnya. Kesiapan pemakai untuk berjalan dari tempat parkir sampai tempat tujuan akhir merupakan faktor yang cukup penting. Jarak yang harus ditempuh dengan berjalan kaki dipengaruhi oleh jenis fasilitas parkir, populasi di kawasan kota, dan tujuan perjalanan selamanya parkir. Desain garasi parkir disesuaikan dengan kebutuhan pelanggan untuk melayani kendaraan yang parkir sepanjang hari, harus dibuat ketentuan penerimaan dan pengeluaran bagi hampir semua kendaraan yang hanya diparkir sebentar. Minat pihak swasta untuk membangun gedung parkir telah berkembang dan akan terus membangun fasilitas parkir di luar jalan sebagai suatu investasi atau untuk menyediakan tempat parkir bagi karyawan atau langganannya. Modal skema, hanya tertarik bila investasi dalam bidang parkir menjanjikan keuntungan yang memadai. Selain itu, fasilitas parkir yang dimiliki swasta, setelah dibangun atau ditarik kembali untuk maksud lain yang menjanjikan penghasilan lebih besar.

Buku yang keempat adalah *Pengantar Perancangan Kota, Jilid 2* (1994) karangan Arthur B. Gallion. Dalam buku ini dijelaskan saat ini kendaraan bermotor merupakan jenis transportasi yang paling tidak ekonomis, tetapi semakin lama semakin populer. Kebutuhan parkir kendaraan berkaitan langsung dengan luas lantai yang ditempati oleh perusahaan komersial. Stabilitas masa depan kawasan komersial akan sangat tergantung pada luasnya ruang parkir kendaraan yang tersedia dan kemudahan mencapai bagi para pengunjung, pegawai, dan pelayan ke tempat tujuan. Ruang untuk kendaraan bermotor merupakan unsur dari pusat perbelanjaan. Pejalan kaki merupakan hambatan dalam upaya-upaya

memperoleh tempat di trotoar, dan bila ruas jalan diperlebar, maka trotoar harus dirampingkan. Disisi lain tempat parkir liar akan menghalangi arus lalu lintas, sehingga jalan tidak berfungsi sebagai saluran pergerakan.

Dalam buku ini juga dijelaskan, kebutuhan untuk membebaskan jalan-jalan dari kendaraan yang berhenti tidak kurang mendesaknya di kawasan apartemen untuk banyak keluarga yang berkepadatan penduduk. Tempat parkir di luar jalan hanya merupakan salah satu unsur dalam perbaikan lingkungan keseluruhan, yang akan membantu dalam mencapai keseimbangan antara volume dan kapasitas sistem jaringan jalan untuk menampung aliran lalu lintas. Persyaratan-persyaratan tempat parkir akan berbeda-beda sesuai dengan struktur kota dan kebiasaan pergerakan kendaraan. Standar ini biasanya dikaitkan dengan luas lantai bangunan, dan ini akan menggarisbawahi permasalahan kemacetan.

Buku selanjutnya adalah *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Parkir*, yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), oleh Soejono . Dalam buku ini dijelaskan arti parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara, sedangkan fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu dan bertujuan memberikan tempat istirahat kendaraan dan menunjang kelancaran arus lalu lintas. Menurut buku ini jenis fasilitas parkir dibagi menjadi dua, yaitu parkir di badan jalan (*on street parking*) dan parkir di luar badan jalan (*off street parking*). Dalam struktur organisasi UPTD, perparkiran mencakup aspek kegiatan, antara lain : (1) aspek administratif, yang mengurus hal-hal non teknis

perparkiran, seperti personalia, keuangan dan umum; (2) aspek teknis-operasional, yang mengurus hal-hal teknis perparkiran, seperti perencanaan, pengoperasian, dan pemeliharaan.

Buku ini menjelaskan penetapan tarif parkir adalah salah satu cara pengendalian lalu lintas. Perhitungan tarif parkir tidak didasarkan atas perhitungan pengembalian biaya investasi dan operasional; juga tidak semata-mata untuk memperoleh keuntungan material atau finansial. Penetapan tarif parkir dilakukan untuk mengendalikan lalu lintas melalui pengurangan pemakaian kendaraan pribadi sehingga mengurangi kemacetan jalan. Dalam melaksanakan parkir, baik pengemudi maupun juru parkir harus memperhatikan : batas parkir yang dinyatakan dengan marka jalan pembatas, keamanan kendaraan, dengan mengunci pintu kendaraan dan memasang rem parkir. Sedangkan sesuai dengan jenis fasilitasnya, tata cara parkir terdiri dari fasilitas parkir tanpa pengendalian parkir dan fasilitas parkir dengan pengendalian parkir (menggunakan pintu masuk atau keluar).

F. Metodologi Penelitian

1. Metode Penelitian

Penelitian sejarah dalam studi ini didasarkan pada metode sejarah. Menurut Nugroho Notosusanto, metode sejarah merupakan kumpulan prinsip-prinsip atau aturan yang sistematis, dimaksudkan untuk memberikan bantuan secara efektif didalam usaha mengumpulkan bahan-bahan sejarah, menilai secara kritis dan menyajikan suatu sintesa daripada hasil-hasilnya dalam bentuk

tertulis.¹⁸ Dari penjelasan tersebut, metode sejarah memiliki empat tahapan proses penelitian.

Proses pertama adalah melakukan heuristik yang menjadi langkah awal dalam penelitian sejarah. Heuristik adalah proses mencari dan mengumpulkan data-data yang relevan dengan permasalahan yang diteliti. Dalam penulisan ini digunakan data tertulis dan data lisan. Data tertulis ini berupa dokumen dan studi pustaka sedangkan data lisan diperoleh dari wawancara.

Proses kedua adalah melakukan kritik sumber. Tahapan ini bertujuan untuk mencari otentitas atau keaslian data-data yang diperoleh. Tahapan ini terdiri dari kritik intern dan ekstern. Kritik intern meliputi tulisan, kata-kata, bahasa dan kalimat yang dimaksudkan untuk mencapai validitas sumber atau untuk membuktikan bahwa isi sumber itu memang dapat dipercaya. Sedangkan kritik ekstern meliputi material yang akan digunakan, seperti kertas, tinta dan segel. Kritik ini digunakan untuk mencapai kredibilitas sumber dan otentitas (keaslian sumber tersebut).

Proses selanjutnya adalah interpretasi, yaitu penafsiran terhadap fakta-fakta yang dimunculkan dari data-data yang sudah terseleksi menurut aturan waktu dan peristiwa dengan disesuaikan dengan tema yang dibahas. Untuk itu data sebagai bahan kajian memerlukan pengolahan, penyeleksian, dan pengkategorisasian yang semuanya berdasarkan kriteria tertentu. Kriteria tersebut tergantung subjek yang melakukan pengkajian bagaimana data tersebut disusun

¹⁸ Nugroho Notosusanto, 1987, *Masalah Penelitian Sejarah, Suatu Pengalaman*, Jakarta : Yayasan Idayu, halaman 11.

agar mempunyai makna, sudah tentu tergantung masalah-masalah yang dikaji. Dalam studi ini proses penafsiran ini memegang peranan penting dalam penulisan.

Proses terakhir adalah historiografi. Historiografi adalah penulisan sejarah sebagai proses akhir dari studi sejarah.¹⁹ Dalam penulisan sejarah ini merupakan hasil sintesa dari fakta-fakta yang ditemukan dan diurutkan secara kronologis yang selanjutnya ditulis dalam bentuk kisah sejarah.

2. Teknik Pengumpulan Data

a. Studi Dokumen

Sebagaimana dalam penelitian sejarah, penggunaan dokumen merupakan hal yang sangat penting dan vital yang menunjang keabsahan data. Dalam penelitian ini studi dokumen yang digunakan adalah berupa: dokumen mengenai peraturan dalam perparkiran, fasilitas transportasi kota serta mengenai pengelolaan retribusi parkir yang dilakukan oleh UPTD (Unit Pelaksana Teknis Dinas) Perpustakaan DLLAJ (Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan) Kota Surakarta dan Dipenda (Dinas Pendapatan Daerah).

b. Wawancara

Metode wawancara merupakan suatu metode yang bertujuan untuk mendapatkan keterangan atau data secara lisan dari seorang sumber. Dalam rangka penelitian masyarakat, terdapat dua cara wawancara, yakni wawancara untuk mendapatkan keterangan dan data dari individu-individu tertentu untuk keperluan informasi, dan wawancara untuk mendapatkan keterangan mengenai diri pribadi, pendirian atau pandangan dari individu yang diwawancarai untuk

¹⁹ Sartono Kartodirjo, 1982, *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia*, Jakarta : PT Gramedia, halaman 58.

keperluan komparatif. Wawancara dilakukan terhadap pihak-pihak yang saling berkepentingan guna meng-*crosscheck* keabsahan data. Seperti yang dikemukakan oleh Koentjaraningrat,²⁰ wawancara tidak terstruktur dapat dilakukan kapan saja dan dimana saja asalkan masih dalam ruang lingkup penelitian. Proses wawancara dilakukan dengan menentukan informan pangkal yang kemudian dari petunjuk informan pangkal, akan diperoleh informasi mengenai narasumber dan informan berikutnya.

Wawancara dilakukan antara lain dengan Riza Al Basar, SH selaku koordinator parkir dan perijinan UPTD Surakarta, Henry SN, A.md selaku Tim Pengkajian Perencanaan Potensi Parkir dan beberapa informan lain yang mampu memberikan informasi yang relevan terhadap masalah perparkiran di Surakarta.

c. Studi Pustaka

Studi ini dilakukan dengan tujuan untuk mendapatkan data yang bersifat teoritis. Data-data tersebut berupa buku-buku, majalah, surat kabar dan sumber sekunder lainnya yang masih relevan dengan tema penelitian ini. Studi pustaka juga berguna untuk melengkapi sumber data yang tidak terungkap dalam sumber primer. Studi pustaka dilakukan di UPT Perpustakaan Pusat UNS, Perpustakaan Fakultas Sastra dan Seni Rupa UNS, Perpustakaan Fakultas Ilmu Sosial dan Politik UNS serta di DLLAJ dan UPTD Perparkiran Surakarta.

d. Teknis Analisis Data

Analisa merupakan langkah yang harus ditempuh setelah data dikumpulkan secara keseluruhan. Tahap analisa ini merupakan tahap yang

²⁰ Koentjaraningrat, 1985, *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*, Jakarta : PT Gramedia, halaman 174.

menentukan dan penting. Pada tahap ini data dapat dikerjakan dan dimanfaatkan sedemikian rupa sampai berhasil mengumpulkan kebenaran-kebenaran yang dapat dipakai untuk menjawab persoalan-persoalan yang dirumuskan dalam penelitian. Data-data dan informasi yang telah terkumpul diklasifikasikan ke dalam kategori data dan kemudian dianalisa berdasarkan kerangka teknik tertentu. Analisa yang digunakan dalam studi ini adalah deskriptif analisa dimana bertujuan untuk menggambarkan perkembangan parkir di Surakarta, serta kontribusinya terhadap Pendapatan Asli Daerah Surakarta. Akhirnya dipergunakan penarikan kesimpulan yang diterapkan dalam studi berdasarkan prinsip-prinsip kausalitas atau hubungan timbal balik.

G. Sistematika Penulisan Skripsi

Guna mempermudah pembahasan dalam penulisan skripsi, maka dalam sistematika penulisan ini dibagi beberapa bab dan sub bab sebagai berikut :

Bab I berisi pendahuluan yang terdiri dari latar belakang masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, tinjauan pustaka, metodologi penelitian serta sistematika penulisan skripsi.

Bab II membahas tentang deskripsi wilayah Surakarta kondisi geografis, keadaan penduduk Surakarta. Perkembangan pengelolaan parkir di Surakarta juga dibahas dalam bab ini.

Bab III membahas mengenai Dinas Pendapatan Daerah Surakarta, peranan pemerintah Surakarta dalam pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum dan kontribusinya terhadap pendapatan asli daerah.

Bab IV membahas mengenai hambatan-hambatan apa saja yang dihadapi dalam pelaksanaan parkir di tepi jalan umum dan bagaimana cara mengatasinya.

Bab V Kesimpulan.

