

**PERPARKIRAN DI KOTA BANDUNG  
DAN KONTRIBUSINYA TERHADAP PENERIMAAN ASLI  
DAERAH (PAD) KOTA BANDUNG\***  
**Studi Kasus Pengelolaan Perpustakaan Yang Dilakukan Oleh Unit  
Pengelolaan Perpustakaan (UPP) Kota Bandung**

**Dikdik Tandika\*\***

*Abstrak*

*Kota Bandung dengan berbagai permasalahan jumlah penduduk yang semakin meningkat yang tidak sebanding dengan luas wilayah, jumlah kendaraan bermotor yang terus bertambah yang tidak seimbang dengan penambahan jalan raya, mengakibatkan Pemerintah Kota Bandung melalui Unit Pengelolaan Perpustakaan (UPP) yang mengelola parkir pada bahu jalan raya (on street) mengalami berbagai permasalahan perpustakaan. Secara kelembagaan UPP memiliki kendala organisasi yang terbatas, sumber daya manusia yang tidak jelas status kepegawaiannya, dan infrastruktur lainnya yang tidak dimiliki UPP Kota Bandung. Dampak dari kondisi tersebut retribusi parkir yang dihimpun oleh UPP pada umumnya tidak dapat memenuhi target. Akibatnya kontribusi PAD sektor parkir terhadap PAD total Kota Bandung selama kurun waktu 9 tahun mencapai angka di bawah 10%, bahkan untuk tahun 2003 hanya memberikan kontribusi 2,37%.*

*Kata Kunci : Perpustakaan, UPP, PAD Sektor Parkir.*

## **1. Pendahuluan**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Salah satu persoalan yang dihadapi kota besar, baik yang berada di luar negeri maupun di Indonesia adalah masalah transportasi. Persoalan ini dicirikan dengan bertambahnya jumlah kendaraan bermotor dengan sangat pesat. Di kota Bandung sendiri jumlahnya mencapai 710.975 unit pada tahun

---

\* Naskah Juara Harapan I Lomba Karya Tulis Ilmiah (LKTI) Dosen Unisba TA. 2005/2006

\*\* **Dikdik Tandika, SE., M.Sc.**, adalah Dosen Tetap Fakultas Ekonomi Unisba

2004, yang meningkat 21,68% dibandingkan dengan tahun 2003 yang berjumlah 584.288 unit, dan angka ini terus akan bertambah seiring dengan meningkatnya permintaan akan kebutuhan kendaraan bermotor (Kompas, 24 September 2005), jumlah tersebut bertambah lagi dengan adanya kendaraan bermotor luar kota Bandung (terutama plat nomor B dan Z) yang sangat banyak meramaikan jalanan. Sementara ketersediaan sarana infrastruktur jalan raya dan lahan parkir relatif tidak mengalami pertambahan yang berarti.

Untuk kota Bandung sendiri dengan jumlah penduduk lebih dari 2,5 juta, dan pada siang hari dengan masuknya penduduk dari daerah sekitarnya jumlahnya dapat mencapai lebih dari 3 juta orang. Pada kenyataannya peningkatan jumlah penduduk dan segala dinamikanya tidak berjalan paralel dengan sistem transportasi darat (khususnya transportasi jalan). Menurut data tahun 2003 total panjang jalan kota Bandung kurang lebih 932,701 km, 84,49% merupakan jalan lokal. Panjang jalan nasional dalam wilayah kota Bandung 40,560 km, sedangkan panjang jalan propinsi 19,210 km dan jalan kota 358,885 km (HU Pikiran Rakyat, 21 Maret 2005). Total luas itu hanya 3% dari wilayah kota Bandung, masih kurang dari kebutuhan minimal 7% dari luas wilayah kota Bandung.

Ketersediaan sarana jalan raya di kota Bandung secara nyata menunjukkan jumlah yang tidak memenuhi kebutuhan minimal, dan ditambah lagi sebagian badan jalan tersebut digunakan untuk kebutuhan parkir kendaraan, maka persoalan transportasi jalan yang dihadapi kota Bandung menjadi semakin kompleks. Apalagi dilihat dari manajemen tata ruang, sebagian pusat perkantoran dan bisnis kota Bandung terkonsentrasi pada wilayah tertentu (umumnya terkonsentrasi di pusat kota).

Memperlihatkan persoalan transportasi kota Bandung tersebut penyediaan tempat parkir mempunyai peran yang sangat penting dari sistem transportasi secara keseluruhan. Sebagai kota yang terus menerus mengalami perkembangan, apalagi kota Bandung diarahkan untuk menjadi kota jasa yang banyak memiliki potensi ekonomi, maka kondisi perparkiran di kota Bandung semakin hari semakin banyak mengalami permasalahan, terutama apabila kebutuhan parkir tidak sesuai atau melebihi dari kapasitas parkir yang tersedia. Dalam pengertian lain, tidak adanya tempat parkir pada suatu kawasan tertentu menyebabkan kawasan tersebut tidak dapat memenuhi fungsi secara maksimal (Rahman Mulyawan; 2004). Akibatnya kendaraan yang tidak tertampung pada fasilitas parkir dapat mengganggu kelancaran

lalu lintas, bahkan pada kondisi tertentu dapat menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas.

Hal tersebut di atas pada dasarnya bertentangan dengan undang-undang lalu lintas No. 14 tahun 1992, yang menyatakan bahwa : *“tidak dibenarkan parkir di jalan. Parkir di jalan hanya diperbolehkan kalau belum ada gedung khusus untuk parkir yang disediakan pemerintah atau swasta”* (Buletin Anggaran Bujet; Edisi 08/Thn II/September 2004). Peraturan Daerah kota Bandung Bab II, pasal 2, ayat (1) menyatakan bahwa: *“Setiap bangunan umum harus dilengkapi dengan tempat parkir dan / atau pelataran parkir, berdasarkan perhitungan kebutuhan tempat parkir yang ditetapkan oleh Walikota”*. Jadi pada dasarnya sarana parkir harus lebih diarahkan kepada penggunaan tempat parkir khusus, tidak menggunakan jalan raya. Akan tetapi secara faktual, dikarenakan terjadinya *“over demand dibanding supply”*, parkir yang terjadi masih banyak yang menggunakan bahu jalan raya.

Besarnya potensi penerimaan pendapatan dari sektor perparkiran, sebenarnya akan memberikan kontribusi besar terhadap total pendapatan asli (PAD) kota Bandung. Akan tetapi sejak tahun 2001 realisasi retribusi parkir dari target tahun 2001 sebesar Rp. 8.000.000.000,00 dapat direalisasikan Rp. 5.227.498.200,00 (kurang lebih 65,34%), kemudian tahun 2002 hanya dapat direalisasikan 66,74%. Untuk tahun 2003 meningkat 99,64%, akan tetapi targetnya hanya Rp. 3.720.740.248,00 (bandingkan dengan target dan realisasi tahun 2001). Pada tahun 2004 yang lalu ditargetkan Rp. 5.000.000.000,00, tetapi realisasinya kurang dari Rp. 4.000.000.000,00. Sedangkan yang berasal dari pajak parkir tahun 2001 direalisasikan 20,15%, tahun 2002 sebesar 99,77%, tetapi tahun 2003 menurun menjadi 84,81%. Berdasarkan kenyataan tersebut kontribusi PAD sektor perparkiran terhadap total PAD kota Bandung, mengalami penurunan dari tahun 2001 sebesar 4,30%, tahun 2002 sebesar 3,90%, dan tahun 2003 menjadi 2,73% (Sumber: Bujet, Edisi 08/Th II/September 2004).

## **1.2 Perumusan Masalah**

Pola pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di kota Bandung, sebenarnya merupakan potensi yang sangat besar untuk mendapatkan pelayanan parkir yang memadai, akan tetapi pada kenyataannya infrastruktur pelayanan dan pengelolaan parkir kota Bandung cenderung belum optimal. Akibatnya penerimaan retribusi parkir dan pajak parkir tidak mencapai

realisasi dari target yang direncanakan. Rumusan masalah akan dibatasi pada pengelolaan parkir pada bahu jalan (*on street*) saja. Berdasarkan latar belakang masalah tersebut di atas dirumuskan perumusan masalah sebagai berikut :

- a. Bagaimanakah pengelolaan parkir yang dilakukan Unit Pengelolaan Perparkiran (UPP) di kota Bandung?
- b. Bagaimanakah kontribusi PAD sektor parkir terhadap PAD Kota Bandung?

### **1.3 Tujuan dan Manfaat Penulisan**

Tujuan penulisan makalah adalah agar dapat mengetahui :

- a. Pengelolaan parkir yang dilakukan Unit Pengelolaan Perparkiran (UPP) di kota Bandung..
- b. Kontribusi PAD sektor parkir terhadap PAD kota Bandung..

Sedangkan manfaat penulisan ini, diantaranya adalah :

- a. Dapat dijadikan sumbangan pemikiran awal dari Unisba untuk pemerintah kota Bandung dalam menyelenggarakan pengelolaan parkir di kota Bandung.
- b. Dapat dijadikan pengetahuan masyarakat luas dalam memahami pengelolaan parkir di kota Bandung, sehingga masyarakat dapat memberikan kontribusi positif dalam penyelenggaraan parkir di kota Bandung.

## **2. Tinjauan Pustaka**

### **2.1 Beberapa Pengertian Yang Berhubungan Dengan Parkir**

Menurut Peraturan Daerah (Perda) Kota Bandung No. 12 Tahun 2001 tentang Tata-Tertib Pengelolaan Perparkiran, pada Bab I, pasal 1 dijelaskan tentang beberapa ketentuan umum, antara lain adalah :

- (a) Parkir, adalah menempatkan dan/atau memberhentikan kendaraan pada jangka waktu tertentu yang belum ditentukan.
- (b) Tempat parkir adalah tempat untuk memarkirkan kendaraan yang telah mendapat ijin Walikota.

- (c) Lingkungan parkir adalah tempat parkir pada suatu lingkungan tertentu di pusat-pusat pembelanjaan/perdagangan.
- (d) Gedung parkir adalah tempat parkir pada suatu bangunan atau bagian bangunan.
- (e) Pelataran parkir pelataran terbuka di luar badan jalan yang dikelola sebagai tempat parkir.
- (f) Tempat parkir umum adalah tempat parkir dengan menggunakan sebagian bahu jalan umum dan/atau pelataran/halaman pasar baik yang dikuasai/milik Pemerintah Daerah yang ditetapkan oleh Walikota atau yang dimiliki Badan Hukum/Perorangan.
- (g) Tempat parkir insidental adalah halaman/pelataran yang dimiliki oleh Badan Hukum/perorangan, dan jalan umum milik/dikuasai oleh Pemerintah Daerah/swasta yang disediakan/diperuntukan sebagai tempat parkir.

## **2.2 Sarana Parkir, Pengelolaan Parkir, dan Cara Parkir**

Menurut Peraturan Daerah (Perda) Kota Bandung No. 12 Tahun 2001, tentang Tata Tertib Pengelolaan pada Bab II, pasal 2 dan 3 dijelaskan bahwa: setiap bangunan umum harus dilengkapi dengan tempat parkir dan/atau pelataran parkir, berdasarkan perhitungan kebutuhan tempat parkir untuk bangunan umum yang ditetapkan oleh Walikota. Apabila penyediaan tempat parkir tersebut tidak memungkinkan, maka dapat diupayakan secara kolektif atau bersama-sama dengan bangunan umum lainnya.

Setiap kendaraan yang melakukan parkir akan diatur oleh petugas parkir yang berkewajiban :

- a. Memberikan pelayanan waktu masuk dan keluar kendaraan di tempat parkir yang menjadi tanggung jawabnya secara baik.
- b. Menyerahkan karcis parkir dan menerima pembayaran retribusi parkir.
- c. Menggunakan seragam lengkap yang menunjukkan identitas petugas parkir.

Petugas parkir dibebaskan dari tuntutan dan tanggung jawab kerusakan dan kehilangan kendaraan serta barang-barang dari dalam kendaraan tersebut.

Setiap pemakai parkir harus memarkir kendaraannya di tempat yang ditunjukkan oleh petugas parkir. Posisi parkir kendaraan di jalan yang ditetapkan sebagai tempat parkir dilakukan dengan cara ; sejajar trotoar/badan jalan, atau serong dengan kemiringan  $30^0$ ,  $45^0$ , atau  $60^0$ . Posisi parkir tersebut ditetapkan berdasarkan keputusan Walikota.

### 2.3 Retribusi Parkir

Setiap pemilik/pemakai kendaraan yang parkir di tepi jalan umum/halaman pasar dan pelayanan khusus parkir dipungut retribusi parkir yang harus dibayar langsung ataupun tidak langsung. Besarnya retribusi parkir ditetapkan dengan Peraturan Daerah dengan menggunakan tanda pungutan yang berbentuk karcis yang telah mendapatkan diperporasi Pemerintah Daerah. Dan petugas parkir dilarang mengadakan tambahan pungutan parkir yang telah ditentukan (Perda No. 12 Tahun 2001, Bab V, pasal 7).

#### Tarif Retribusi Parkir Kendaraan Bermotor di Tempat Parkir Umum Kota Bandung

Jenis Kendaraan Bermotor	Tarif Retribusi Parkir
Truk gandengan/trailer/container	Rp.4.500,-/sekali parkir maksimal 2 jam
Bus/truk	Rp.2.000,-/sekali parkir maksimal 2 jam
Angkutan barang box atau pick up	Rp.1.500,-/sekali parkir maksimal 2 jam
Roda Empat/sedan dan sejenisnya	Rp.1.000,-/sekali parkir maksimal 2 jam
Sepeda motor	Rp. 300,-/sekali parkir maksimal 2 jam

Sumber : *Perda No. 14 Tahun 2001, tentang Retribusi Kendaraan Bermotor*

Rantai pungutan retribusi parkir dilakukan melalui tahapan sebagai berikut :

- (1) Pemilik kendaraan membayar retribusi parkir sesuai dengan ketentuan yang berlaku (berdasarkan jenis kendaraan dan tarifnya)
- (2) Juru/petugas parkir menyerahkan tiket/karcis parkir dan menerima pembayaran sesuai dengan point (1).

- (3) Setiap hari juru/petugas parkir akan menyetorkan kepada Mandor Parkir sesuai dengan wilayahnya masing-masing, jumlah setoran akan bervariasi sesuai dengan lokasi tempat parkir.
- (4) Setiap Mandor Parkir menyetorkannya kepada pihak UPP.
- (5) Selanjutnya UPP menyetorkan ke Dispenda sebagai penerimaan kas daerah.

## **2.4 Pajak Parkir**

Berdasarkan Peraturan Daerah No. 05 Tahun 2004 tentang Pajak Parkir, Bab II, pasal 2, dijelaskan bahwa yang menjadi objek pajak adalah penyelenggara tempat parkir di luar badan jalan, baik yang disediakan berkaitan dengan pokok usaha maupun yang disediakan sebagai usaha, termasuk penyediaan tempat penitipan kendaraan bermotor dengan garasi kendaraan bermotor yang memungut bayaran.

Klasifikasi tempat parkir yang terkena pajak parkir, yaitu :

- a. Gedung parkir
- b. Pelataran parkir
- c. Garasi kendaraan bermotor yang memungut bayaran
- d. Tempat penitipan kendaraan bermotor.

Tidak termasuk objek pajak diantaranya adalah :

- a. Penyelenggaraan tempat parkir oleh Pemerintah.
- b. Penyelenggaraan parkir oleh Kedutaan, Konsulat, Perwakilan Negara Asing, dan Perwakilan lembaga-lembaga Internasional dengan asas timbal balik.
- c. Penyelenggaraan tempat parkir di tempat peribadatan dan sekolah serta
- d. Tempat-tempat lainnya yang diatur lebih lanjut oleh Walikota.

Dasar pengenaan pajak adalah jumlah pembayaran atau yang seharusnya dibayar untuk pemakaian tempat parkir, berdasarkan klasifikasi tempat parkir, daya tampung dan frekuensi kendaraan bermotor, ditetapkan tarif pajak parkir sebesar 20% (Perda No. 5, Tahun 2004, pasal 4 dan 5). Pembayaran pajak harus dilakukan sekaligus atau lunas dengan menggunakan Surat Setoran Pajak Daerah (SSPD).

Rantai pungutan pajak parkir dilakukan melalui tahapan sebagai berikut :

- (1) Pemilik kendaraan membayar retribusi parkir sesuai dengan ketentuan.
- (2) Pihak pengelola parkir/pemilik tempat parkir (biasanya swasta) akan menerima pembayaran sesuai dengan point (1).
- (3) Selanjutnya pihak pengelola membayar pajak parkir kepada Dinas Pendapatan Daerah (Dispenda) sebagai penerimaan kas daerah.

## **2.5 Lembaga Pengelola Perparkiran Kota Bandung**

Mengutip Buletin Anggaran Bujet (Edisi 8/Th II/September 2004) yang diterbitkan oleh *Bandung Institute of Governence Studies* (BIGS) dan *Ford Foundation* (FF), lembaga pengelola perparkiran di kota Bandung sejak tahun 1972 sampai sekarang telah mengalami beberapa kali perubahan. Pada tahun 1972 Walikota Bandung saat itu menunjuk Yayasan Karya Darma yang masih di bawah Legiun Veteran Republik Indonesia sebagai pengelola parkir pada lokasi jalan umum tertentu. Kemudian pada tahun 1976 dilakukan penataan ulang pengelolaan perparkiran di kota Bandung, yaitu dengan cara mengubah status Yayasan Karya Darma menjadi CV Purnayasa Perdana. Bersama dengan Yayasan Gemah Ripah Kodya Bandung, Purnayasa mengelola perparkiran di bawah Bagian Eksploitasi Parkir yang kemudian menjadi UPTD Terminal dan Parkir Dinas Pendapatan Kotamadya DT II Bandung (Kota Bandung).

Pada tahun 1986, perparkiran dikelola Badan Pengelola Perparkiran (BPP) yang dibentuk berdasarkan Perda No 3/PD/1985, tentang Pembentukan Susunan Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Perparkiran Kotamadya DT II Bandung. Kemudian mulai tahun 2002 perparkiran dikelola oleh Unit Pengelola Perparkiran (UPP) yang merupakan lembaga struktural setingkat kantor (berbeda dengan BPP yang bersifat nonstruktural). Struktur organisasi UPP diatur melalui Perda No 3 tahun 2002 tentang Pembentukan Susunan Organisasi Tata Kerja UPP Kota Bandung. Mulai tahun 2005 sekarang ini berdasarkan SOTK yang baru, UPP akan digabungkan dengan Dinas Perhubungan sebagai sub dinas (belum terlaksana).

UPP hanya melakukan pengelolaan perparkiran dibahu jalan (*on street*) Kota Bandung, untuk itu UPP melakukan penarikan retribusi parkir.

Sedangkan pemungutan hasil pajak parkir yang diperoleh dari parkir di luar jalan (*off street*), yang biasanya dikelola oleh pihak swasta menjadi kewenangan Dinas Pendapatan Daerah Kota Bandung. Pihak swasta tersebut biasanya melakukan kerjasama dengan Pemerintah Kota Bandung yang saling menguntungkan. Untuk memperoleh ijin pengelolaan, sebelumnya pihak swasta mengajukan permohonan ijin tertulis kepada Walikota, dan selanjutnya akan memperoleh Pemegang Ijin Pengelolaan Tempat Parkir (IPTP) yang berlaku selama satu tahun, dan dapat diperbarui. Pihak pemegang IPTP dapat melakukan pengelolaan perparkiran dengan memungut retribusi dan selanjutnya IPTP akan membayar pajak parkir.

### **2.5.1 Pengelolaan Keuangan**

Pengelolaan keuangan yang dilakukan UPP Kota Bandung lebih menfokuskan diri kepada pengelolaan setoran pungutan retribusi yang didasarkan pada daftar target setiap tenaga lapangan dan wilayah dengan prosedur sebagai berikut :

- (a) Juru parkir dibebani target sesuai dengan uji petik yang telah dilakukan sebelumnya. Jumlah yang diterima oleh juru parkir setelah dipotong oleh honor harian diserahkan kepada Kepala Sektor yang disebut Mandor.
- (b) Kepala Sektor yang membawahi beberapa juru parkir, menyerahkan uang hasil pemungutan retribusi dari juru parkir kepada Kepala Wilayah atau Koordinator Wilayah parkir.
- (c) Koordinator Wilayah parkir menyetorkan hasil pemungutan kepada UPP.
- (d) UPP selanjutnya mengumpulkan hasil pemungutannya itu kepada Bendaharawan penerima setoran.
- (e) Bendahara menerima setoran UPP melalui Bank Pembangunan Daerah (BPD) Jawa Barat, sekarang bernama Bank Jabar.

### **2.5.2 Kepegawaian**

Secara umum kewenangan penarikan pegawai administrasi di lingkungan UPP Kota Bandung tetap berada di Pemerintah Kota Bandung, artinya UPP menerima pegawai hasil mutasi dan promosi saja. Dari keseluruhan pegawai 73,42% merupakan tenaga non-PNS, yaitu pegawai

tenaga kontrak kerja, yang biasanya ditarik secara khusus dan titipan berbagai pihak. Jumlah pegawai UPP Kota Bandung berjumlah 222 orang. Sedangkan untuk tenaga juru parkir dan Kepala Sektor (Mandor) penarikannya merupakan kewenangan mutlak UPP Kota Bandung. Bahkan untuk juru parkir merupakan tenaga lepas, dan jumlahnya mencapai kurang lebih 1.767 orang.

### **3. Pembahasan**

#### **3.1 Pengelolaan Perparkiran Yang Dilakukan UPP Kota Bandung**

Unit Pengelola Perparkiran (UPP) Kota Bandung sampai saat ini melakukan pengelolaan parkir di bahu jalan (*on street*). Secara kelembagaan UPP memiliki keinginan dan harapan yang sangat ideal dalam hal kuantitas dan kualitas pelayanan jasa perparkiran. Akan tetapi secara kualitas status kelembagaan UPP Kota Bandung tidaklah otonom dan memiliki keterbatasan dalam hal kewenangan, sumber daya aparat, fasilitas pendukung, dan kualitas tenaga lapangan serta beberapa keterbatasan lainnya (Rahmat Mulyawan ; 2004). Apalagi, jika UPP menjadi sub dinas di bawah Dinas Perhubungan, kewenangan secara kelembagaan akan semakin terbatas.

Sebagai lembaga yang diberikan kewenangan untuk mengelola perparkiran di bahu jalan, sebenarnya UPP memiliki hak penuh mengelola. Akan tetapi praktek di lapangan menunjukkan banyak pihak melakukan usaha yang sama, apakah telah mendapatkan ijin dari UPP atau Walikota?, nampaknya akan mengalami kesulitan dalam pembuktiannya. Sebagai contoh, banyak petugas parkir tidak menggunakan seragam dan identitas sebagai petugas, tetapi tetap ia dapat menjalankan aktivitasnya. Berbagai lembagapun nampaknya ikut serta mengelola parkir, misalnya oleh pihak RT, RW, Kelurahan, KODAM yang melakukan pengelolaan parkir di sekitar Jln. Sumatera di belakang Bandung Indah Plaza dan Jln. Bali.

##### **3.1.1 Ketidakseimbangan Sarana Parkir Dengan Jumlah Kendaraan**

Dilihat dari lahan yang tersedia untuk parkir (khususnya jalan), bahwa panjang jalan keseluruhan di kota Bandung mencapai 1.169 km, atau kurang lebih 3,7% dari luas kota 167,29 kilometer persegi. Yang idealnya panjang jalan yang harus tersedia kurang lebih 15% sampai dengan 20% dari luas wilayah kota. Disamping itu pula umumnya jalan di Kota Bandung

umumnya pendek-pendek dari satu persimpangan ke persimpangan lainnya, akibatnya sulit digunakan untuk parkir karena akan mengganggu arus lalu lintas.

Adapun jumlah kendaraan di Kota Bandung (unit) dari tahun 2003 sampai tahun 2004 telah menunjukkan pertumbuhan sebagai berikut :

<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>Pertumbuhan (%)</b>
Sepeda Motor	344.132	424.580	23,38
Mobil Penumpang	181.115	219.011	20,92
Mobil Barang	46.758	54.261	16,05
Bus	3.497	3.497	0,00
Mobil Pen. Umum	8.526	8.811	3,34
Kendaraan Khusus	260	260	0,00
Kendaraan Roda Tiga	-	555	0,00
Jumlah	584.288	710.975	21,68

Sumber : *Harian Umum Kompas, Sabtu, 24 September 2005*

Dengan memperhatikan jumlah kendaraan yang terus bertambah, apalagi di Kota Bandung banyak sekali kendaraan Jakarta (plat nomor B), dan kendaraan yang berasal dari sekitar Kota Bandung meramaikan suasana lalu lintas dan memberikan kontribusi kemacetan. Pada dasarnya sarana parkir pada bahu jalan tidak mencukupi untuk menampung kendaraan yang akan parkir (khususnya untuk daerah tertentu).

### **3.1.2 Permasalahan Umum Perparkiran di Lapangan**

Secara umum bahwa permasalahan-permasalahan yang terjadi dalam pengelolaan perparkiran Kota Bandung di lapangan diantaranya adalah sebagai berikut :

- (a) Belum tuntasnya pemarkaan lokasi parkir, sehingga banyak kendaraan yang parkir pada tempat yang sebenarnya dilarang untuk parkir. Akibatnya sering menimbulkan kemacetan lalu lintas.
- (b) Perubahan posisi parkir dari serong menjadi paralel khususnya untuk jalan-jalan Utama, seperti : Jln. A. Yani – Kosambi, Jl. Otista, Jl. Banceuy, dan sebagainya.

- (c) Bertambahnya pelataran parkir yang dikelola oleh swasta, seperti : BIP, BSM, Istana Plaza, Outlet-outlet, dan lain-lain.
- (d) Banyaknya para PKL yang menggunakan badan jalan untuk berjualan, akibatnya lahan parkir berkurang dan menimbulkan kemacetan.
- (e) Banyaknya terminal-terminal bayangan angkutan kota, taxi, bus, dan pangkalan ojeg dan beca yang mengambil lahan parkir.
- (f) Banyaknya aktivitas masyarakat yang menggunakan badan jalan, seperti : kegiatan olahraga, pentas seni, festival-festival, resepsi pernikahan/ syukuran, atau berbagai kegiatan demo (khususnya daerah sekitar kantor pemerintahan).

### **3.2 Kontribusi Pendapatan Asli Daerah (PAD) Sektor Parkir Terhadap Kontribusi Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Bandung**

#### **3.2.1 Target Retribusi Parkir dan Realisasinya**

Berdasarkan perbandingan antara target dan realisasi retribusi parkir sejak tahun 1996/1997 dengan total realisasi 100,12 sampai dengan tahun 2002 pada dasarnya mengalami penurunan menjadi 66,74%, akan tetapi pada tahun 2003 meningkat kembali menjadi 99,64%. Walaupun demikian pada kenyataannya target penerimaan retribusi parkir pada tahun 1996/1997 sebesar 5,5 milyar cenderung menurun, bahkan pada tahun 2003 hanya ditargetkan Rp. 3,7 milyar, dan untuk tahun 2004 ditargetkan Rp. 5 milyar. Dalam sebuah penetapan anggaran, pada dasarnya menimbulkan ketidakwajaran, di satu sisi jumlah kendaraan mengalami peningkatan yang cukup besar, artinya akan memberikan pengharapan meningkatnya penerimaan pendapatan retribusi parkir. Pada sisi lain target penerimaan retribusi parkir mengalami penurunan.

Tabel berikut ini dapat menunjukkan bagaimana target retribusi parkir dan realisasinya sejak tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2004:

<b>Tahun</b>	<b>Target (Rp)</b>	<b>Realisasi (Rp)</b>	<b>Realisasi (%)</b>
1996/1997	5.575.000.000,00	5.581.451.940,00	100,12
1997/1998	6.070.000.000,00	5.728.240.460,00	94,37
1998/1999	4.200.000.000,00	4.009.130.560,00	95,46
1999/2000	5.500.000.000,00	4.482.574.600,00	81,50
2000	4.850.000.000,00	4.190.525.500,00	86,40
2001	8.000.000.000,00	5.227.498.200,00	65,34
2002	6.900.000.000,00	4.605.073.800,00	66,74
2003	3.720.740.248,00	3.707.455.500,00	99,64
2004	5.000.000.000,00	n.a	-

Sumber : *Penjabaran realisasi APBD 1996/1997 s.d 1999/2000 LPJ Walikota Bandung 2000/2003, Nota Rancangan Perubahan APBD 2004 Dikutip dari : BUJET, Edisi 08 Th. 11 September 2004*

### **3.2.2 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tidak Tercapainya Target Retribusi Parkir**

Menurut Kepala UPP Pemkot Bandung (Bujet, Edisi 08/Th II/September 2004) tidak tercapainya target retribusi parkir disebabkan beberapa faktor, antara lain :

- (1) Banyaknya pedagang kaki lima yang berdagang di bahu jalan.
- (2) Cuaca buruk seperti hujan besar, sehingga orang tidak mau parkir di pinggir jalan.
- (3) Munculnya fasilitas parkir yang ada di Mall yang dikelola sendiri.

Dari tiga faktor tersebut, nampaknya yang paling berpengaruh adalah tumbuhnya Mall di Kota Bandung yang sangat pesat. Biasanya Mall dilengkapi dengan fasilitas parkir yang dikelola sendiri. Penerimaan dari retribusi parkir memang akan mengalami penurunan, akan tetapi sektor penerimaan dari pajak parkir sebenarnya akan meningkat.

Beberapa faktor lain yang dapat menyebabkan tidak tercapainya target retribusi parkir diantaranya sebagai berikut :

- (1) Juru parkir tidak menyetorkan hasil pungutan retribusi parkir sesuai dengan target yang telah ditetapkan. Target setoran hasil retribusi parkir

berkisar Rp. 20.000,00 sampai dengan Rp. 100.000,00 (tergantung lokasi parkir sesuai uji petik UPP). Apalagi juru/petugas parkir merupakan tenaga lepas yang tidak memiliki kejelasan status kepegawaian.

- (2) Kepala Wilayah (Mandor) tidak menyetorkan seluruh hasil penerimaan retribusi parkir dari juru parkir di bawah wilayahnya. Seperti halnya juru parkir, Mandor merupakan tenaga kerja Non-PNS, hanya Mandor statusnya merupakan tenaga kontrak yang lebih jelas dari juru parkir.
- (3) Pihak kantor UPP dan Dinas Pendapatan Daerah melakukan praktek penyimpangan setoran hasil pungutan retribusi parkir.

### 3.2.3 Kontribusi PAD Sektor Perparkiran Terhadap Total PAD Kota Bandung

Kontribusi PAD perparkiran terhadap total PAD Kota Bandung sejak tahun 1996/1997 sebesar 9,19% telah mengalami penurunan sampai dengan tahun 2003 hanya sebesar 2,73%. Dari tabel berikut ini terlihat dari tahun ke tahun kontribusi PAD sektor perparkiran telah mengalami penurunan terus menerus.

Tahun	PAD Perparkiran (Rp)	Total PAD (Rp)	Kontribusi PAD Perparkiran (%)
1996/1997	5.581.451.940,00	61.128.510.845,01	9,13
1997/1998	5.728.240.460,00	65.121.132.812,25	8,80
1998/1999	4.009.130.560,00	72.667.648.219,74	5,52
1999/2000	4.482.574.600,00	94.283.845.434,07	4,75
2000	4.190.525.500,00	78.037.122.537,09	5,37
2001	5.328.265.220,00	123.984.485.749,23	4,30
2002	7.099.270.719,00	182.064.238.544,02	3,90
2003	5.827.755.208,00	213.121.132.812,25	2,73

Tabel tersebut dikutip *BUJET, Edisi 08/Th. II/September/2004*.

Dari angka-angka tersebut nampak bahwa dari total PAD terus mengalami peningkatan, akan tetapi PAD sektor perparkiran tidak menunjukkan peningkatan bahkan berfluktuasi cenderung terus menurun.

## **4. Penutup**

### **4.1 Kesimpulan**

- (1) Unit Pengelolaan Perparkiran (UPP) Kota Bandung secara kelembagaan memiliki berbagai keterbatasan dalam pengelolaan perparkiran (*on street*) baik dari sisi kewenangan, keorganisasian, kemampuan sumber daya manusia, maupun sarana dan prasarana lainnya. Termasuk dengan banyaknya institusi dan perorangan (preman) yang ikut serta dalam pengelolaan perparkiran di Kota Bandung.

Dalam pengelolaan perparkiran UPP juga memiliki kendala infrastruktur jalan raya yang tidak bertambah dibandingkan dengan luas wilayah Kota Bandung dan juga terhadap pertambahan jumlah kendaraan yang terus bertambah seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk Kota Bandung.

Di lapangan UPP menghadapi berbagai permasalahan, seperti halnya ; pemarkaan jalan untuk kepentingan parkir, perubahan posisi parkir, banyaknya PKL berdagang pada badan jalan, adanya terminal bayangan, bertambahnya pelataran parkir yang dikelola oleh pihak swasta (khususnya dengan bertambahnya Mall),

- (2) Realisasi retribusi parkir dibandingkan target sejak tahun 1997/1998 sampai dengan tahun 2003 mencapai angka di bawah 100%, kisaran persentasenya diantara 65,34% (terbawah) sampai 99,64% (teratas). Artinya Pemerintah Kota Bandung belum dapat meningkatkan realisasi retribusi parkir melebihi 100%. Sedangkan kontribusi PAD sektor parkir terhadap kontribusi total PAD Kota Bandung, sejak tahun 1996/1997 sampai dengan tahun 2003 telah mengalami penurunan dari 9,13% turun menjadi 2,73%. Artinya sektor parkir belum dapat memberikan kontribusi yang besar terhadap PAD keseluruhan, padahal masalah transportasi termasuk di dalamnya masalah parkir telah memberikan sumbangan besar terhadap kemacetan lalu lintas, yang pada akhirnya akan mengganggu roda perekonomian Kota Bandung.

### **4.2 Saran-Saran**

Berkaitan dengan permasalahan yang dibahas, maka sumbang saran terhadap perbaikan kondisi pengelolaan perparkiran di Kota Bandung, dan

juga kontribusinya terhadap PAD total Kota Bandung, diantaranya sebagai berikut :

- a. UPP Kota Bandung harus dijadikan lembaga profesional, dimulai dari; manajemen, sistem kerja (termasuk pembenahan rantai pungutan retribusi parkir), dan kualitas sumber daya manusia, sehingga kontribusi retribusi parkir terhadap PAD Kota Bandung dapat meningkat.
- b. Sudah saatnya UPP melibatkan perbankan dalam proses rantai pungutan retribusi parkir, misalnya dengan mengeluarkan tiket/karcis parkir dibayar dimuka, atau tiket/karcis langganan. Dengan demikian juru parkir dan mandor akan dikurangi perannya dalam memegang uang tunai di awal kegiatannya.

-----

## DAFTAR PUSTAKA

*Buletin* Anggaran BUJET, Edisi 08/Th. II/September 2004, Diterbitkan oleh Bandung Institute of Governance Studies (BIGS) dan Ford Foundation (FF), Bandung.

Mulyawan, Rahman. 2004. “Permasalahan Perparkiran di Kota Bandung” *makalah*. Seminar Kajian Manajemen Perparkiran di Kota Bandung, Oktober 2004.

Harian Umum Pikiran Rakyat, 21 Maret 2005, Bandung.

Harian Umum Kompas, 24 September 2005, Jakarta.

Peraturan Daerah Kota Bandung, No 12, Tahun 2001, Tentang tata Tertib Pengelolaan Perparkiran.

Peraturan Daerah Kota Bandung, No 14, Tahun 2001, Tentang Retribusi Parkir Kendaraan Bermotor.

Peraturan Daerah Kota Bandung, No 05, Tahun 2004, Tentang Pajak Parkir.