



Mengurai Keruwetan Parkir di Jogja

Parkir selalu menjadi persoalan di kota-kota besar. Persoalan parkir juga sering menjadi pangkal persengketaan. Sebagai kota yang sedang berkembang pesat, Yogyakarta juga tak luput dari keruwetan persoalan parkir. Ironisnya, Yogyakarta punya banyak parkir transportasi di sejumlah perguruan tinggi, toh persoalan parkir juga masih menjadi masalah

Berbagai solusi kini tengah dipikirkan untuk mengurangi benang kusut persoalan parkir di Yogyakarta. Salah satunya melalui diskusi tematik tentang parkir yang digelar Masyarakat Transportasi Indonesia di Cafe Antologi Yogyakarta, Jumat (15/9).

Pada acara diskusi yang dimoderatori Pemred Harian Bemas, Razaini Taher, inihadir Kepala Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta Hario Yudho yang menjadi narasumber utama.

Hario menjelaskan, parkir di kota Yogyakarta dikelola oleh lima instansi. Pertama, Dinas Perhubungan yang mengelola parkir di jalan umum. Kedua, Dinas Perindustrian dan Perdagangan yang mengelola parkir di wilayah sekitar pasar. Ketiga, Dinas Pariwisata melalui UPT Malioboro yang mengelola Tempat Khusus Parkir. Keempat, Kecamatan yang mengelola parkir insidental. Kelima, Badan Pengelolaan Keuangan Aset Daerah yang mengelola pajak parkir milik tanah persil atau lahan milik pribadi.

"Parkir yang di tanah persil ini yang seringkali nuthuk. Biasanya yang begini yang petugasnya tidak memiliki surat tugas dari kami. Kalau ketahuan kita tangkap, namun yang menangkap dari Pol PP atau kepolisian. Yang memberi proses hukum dari penyidik PNS Satpol PP," terang Hario.

Sesuai Perda No 18 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perparkiran, bagi pelanggaran masalah perparkiran diancam hukuman maksimal tiga tahun penjara atau denda setinggi-

tingginya Rp 50 juta. Namun penerapannya di lapangan selalu tidak konsekuen.

"Seringkali hanya didenda Rp 60 ribu, sehingga yang terjadi tidak ada rasa jera. Hanya belakangan ini saja naik dendanya menjadi sekitar Rp 300 ribu," kata Hario.

Alasan dari tidak konsekuennya penerapan aturan, menurutnya adalah faktor kemanusiaan. Sebab banyak kendaraan yang parkir berjam-jam, namun tarifnya sama saja dengan kendaraan yang parkir sebentar. "Karena itu solusinya adalah rancangan perda yang baru, yang akan membuat tarif parkir menjadi progresif," tandas Hario.

Dalam rancangan perda yang baru nanti, bila selama ini hanya ada dua kawasan (I dan II), nantinya akan ditambah kawasan premium. Kawasan premium adalah kawasan parkir yang ada di destinasi wisata. "Di kawasan inilah yang nanti berlaku parkir progresif," kata Hario.

Menurut Hario, pada Perda yang baru nanti, bagi hasil pendapatan juga akan berubah. Bila di aturan saat ini juru parkir memperoleh pendapatan sampai 75 persen dan sisanya diberikan ke pemerintah daerah, dalam perda baru juru parkir hanya akan mendapat 70 persen, namun itu hanya untuk tarif parkir progresif.

"Solusi lain adalah kami ingin lebih banyak pemakaian transportasi umum massal. Kami inginnya bus pariwisata tidak masuk Kota Yogyakarta. Namun kalau begitu nanti muncul kontraksi sosial dari hotel-hotel. Selama ini ada usulan mungkin sebaiknya

pengelolaan parkir dijadikan satu oleh sebuah perusahaan daerah. Dan ada usulan juga masuk Malioboro berbayar, tapi ini nanti dulu karena akan berisiko mengubah roh budaya dan nilai masyarakat," katanya.

Hario menambahkan, yang pasti akan dilakukan ke depan adalah penataan kawasan Pasar Sore Malioboro, untuk dikembalikan fungsinya sebagai lahan parkir. "Yang jelas perda nanti akan semakin ditegaskan, penerapannya harus tegas," tandasnya.

Zudhi Irawan, dosen teknik sipil dan lingkungan UGM selaku pembicara lain menyampaikan, kebijakan transportasi khususnya bidang parkir yang diambil saat ini lebih bersifat reaktif dan parsial. Padahal parkir adalah metode yang paling efektif untuk menerapkan metode push and pull guna mengurai masalah kemacetan.

"Ini adalah metode di mana pengguna kendaraan pribadi ditekan, dialihkan menggunakan angkutan. Harus diyakinkan bahwa pengawasan parkir tidak mendorong orang berpergian menggunakan kendaraan pribadi khususnya ke pusat kota," katanya.

Menurut Zudhi, perlu ada analisis kebutuhan parkir untuk on street dan off street, paling tidak hingga lima tahun ke depan. Seharusnya, kata Zudhi, kalau pemda

membangun parkir off street, parkir yang on street harus hilang sejumlah kuota off street baru.

Ia juga mengkritik shared parking atau parkir berbagi yang belum bisa berfungsi baik. Menurutnya, tidak harus satu toko untuk satu tempat

✓ Netral
 ✓ Biasa
 ✓ Untuk diketahui

1.	
2.	
3.	
4.	
5.	

Di. Perhubungan

Plt. Kepala Sekretaris
 Ttd

parkir. "Di Jalan Magelang cukup potensial untuk Berbagi parkir. Bahkan lahan parkir bus pariwisata juga masih bisa dimaksimalkan untuk ini," ujarnya.

Masalah lain, menurut Zudhy, adalah lemahnya penegakan hukum. Penataan parkir di Malioboro, Stasiun Tugu, dan RS Sardjito memang sukses, namun masih ada kawasan yang bermasalah yakni Jalan Simanjuntak, Stasiun Lempuyangan, Jalan Bhyangkara, dan sebagainya.

"Yang saya khawatirkan, adalah munculnya polemik di Bundaran UGM yang ditutup, karena Jalan Simanjuntak dibuat satu arah, sehingga arusnya menumpuk di situ. Seharusnya pangkal masalahnya di parkir di Simanjuntak, bukan masalah satu arah dua arah," katanya.

Ia juga mengkritik desain parkir off street Taman Parkir Abu Bakar Ali yang terlalu menanjak jalannya untuk dilalui motor. Ia berharap desain bangunan bisa ditinjau ulang. "Saya itu kalau naik motor parkir di tempat itu se-

lalu keluar seandainya motornya tidak kuat naik," ungkapnya.

Satu lagi masalah parkir yang dikemukakannya adalah lemahnya marketing dan branding. Sosialisasi besar-besaran terkait pengaturan parkir perkotaan menurutnya saat ini masih belum dilakukan. "Sosialisasi punishment bagi yang melanggar aturan juga kurang. Ini tidak hanya di bidang parkir, namun bidang-bidang lain juga," ungkap Zudhy.

Sementara Noor Mahmudah, dosen peneliti UMY, menyampaikan jumlah sepeda motor di Indonesia terus meningkat tajam tiap tahunnya. Sementara kapasitas jalan dan parkir relatif sama. Karenanya, masalah lalu lintas khususnya kemacetan tak terhindarkan dan terus terjadi,

khususnya di berbagai persimpangan besar di DIY.

"Salah satu yang krusial menurut saya adalah di sekitar Seturan dan Giwangan. Mungkin harus dipikirkan apakah perlu dibuat fly over atau solusi lain," kata Noor. Sedangkan pakar transportasi UGM, Prof

Mengurai Keruwetan Parkir di Jogja

Sambungan hal 1

"Sebaiknya instansi pemerintah itu mau ngomong dengan kami. UGM itu punya banyak pakar transportasi. Jadi, kalau ada persoalan, mbok ngomong, dong. Kota-kota besar lainnya mau bertanya kepada kami, sementara Jogja sendiri malah tidak. Kami malu kalau persoalan transportasi, khususnya masalah parkir, di Jogja ini masih belum beres juga," katanya.

Keluhan yang sama juga disampaikan praktisi transportasi, Darmaningtyas. Ia mengaku, sekitar 10 tahun lalu sudah memberikan masukan kepada sejumlah pengambil keputusan di Jogja tentang persoalan transportasi. Salah satu usulan yang disampaikan adalah pembatasan masu- jumlah kendaraan ke kawasan kota yang dilakukan secara bergilir.

Ia memberi contoh, hari Senin seluruh karyawan Dinas Pendidikan tidak boleh menggunakan kendaraan bermotor saat berangkat dan pulang kantor. Hari berikutnya, misalnya, Dinas Perhubungan. Hari berikutnya lagi, Dinas Pariwisata. Begitu seterusnya.

Menurut Darmaningtyas, karyawan yang pada hari tertentu tidak boleh menggunakan kendaraan ber-

motor, harus memanfaatkan angkutan umum ketika menuju dan pulang dari tempat kerjanya. "Namun, usulan yang saya sampaikan sekitar sepuluh tahun itu hingga saat ini tidak pernah direspon," katanya.

Benang kusut persoalan perparkiran di kota Yogyakarta juga pernah menjadi perhatian khusus Ombudsman Republik Indonesia Perwakilan Daerah Istimewa Yogyakarta-Jawa Tengah melalui hasil kajian periode April-Juni 2017.

"Ada gejala atau potensi praktik maladministrasi dalam penyelenggaraan layanan parkir di kawasan wisata Kota Yogyakarta," kata Asisten Ombudsman Republik Indonesia (ORI) DIY-Jateng, Dahlena, beberapa waktu lalu.

Dahlena mengatakan kajian yang berlangsung selama tiga bulan tersebut merupakan upaya ORI DIY-Jateng merespons banyaknya aduan masyarakat mengenai layanan parkir di kota Yogyakarta. Hal itu sejalan dengan tugas ORI untuk melakukan pengawasan dan masukan kebijakan penyelenggaraan pelayanan publik sebagaimana mandat UU Nomor 37 Tahun 2008 tentang Ombudsman RI.

"Selama 2016-2017 ada sepuluh aduan masyarakat

mengenai keajnggalan pelayanan parkir di Yogyakarta," katanya.

Berdasarkan kajian sementara di lapangan, menurut Dahlena, maladministrasi dalam aspek operasional antara lain tidak adanya publikasi informasi tarif di tempat parkir, dugaan pungutan liar atau pemberlakuan tarif yang tidak sesuai ketentuan, serta maraknya parkir liar. Hal itu, seperti di Taman Parkir Ngabean dan kawasan parkir di depan Kantor Fos besar yang menurut dia, ORI sama sekali tidak menemukan papan informasi tarif parkir.

"Tarif parkir juga banyak yang tidak menentu. Pada musim ramai tarif bisa dikenakan Rp3.000-Rp5.000 untuk roda dua, Rp10.000-Rp15.000 untuk mobil, dan Rp50.000-Rp70.000 untuk bus," kata dia.

Di sejumlah tempat parkir, menurut dia, sistem penungutan retribusi masih bersifat manual. Padahal seperti di Taman Parkir Abu Bakar Ali (ABA) dan Ngabean sudah disediakan loket khusus, namun kenyataannya tidak difungsikan. "Petugas parkir yang tidak menggunakan atribut resmi juga banyak kami temukan," katanya. (*)/deny

Mulyono, menyoroti tentang lemahnya koordinasi antara instansi pemerintah dengan kalangan kampus. Menurut Prof Mulyono, instansi pemerintah hingga saat ini belum memaksimalkan potensi parkir transportasi di sejumlah kampus di Yogyakarta.

▶ ke hal 7

Instansi	Nilai Berita	Sifat	Tindak Lanjut
1. Dinas Perhubungan	Netral	Biasa	Untuk Diketahui

Yogyakarta, 17 November 2024
Kepala

Ig. Trihastono, S.Sos. MM
NIP. 19690723 199603 1 005