

BAB IV

PENUTUP

Pada bagian penutup ini, hasil analisis dan pengolahan data menjadi dasar peneliti dalam menarik kesimpulan dan mengajukan sejumlah saran menganalisis dari uraian bab-bab sebelumnya serta dari temuan hasil mengenai manajemen perparkiran dan kualitas pelayanan juru parkir dalam kebijakan retribusi zona parkir tepi jalan umum di Kota Surakarta.

4.1 Kesimpulan

Kebijakan zona parkir tepi jalan umum di Kota Surakarta ini merupakan upaya pengembangan sistem parkir sebagai bentuk manajemen perparkiran yang dikelola oleh UPTD Pengelolaan Perparkiran dengan memperhatikan indikator perencanaan hingga pengawasan dengan penjelasan berikut ini:

1. Pada indikator perencanaan dalam manajemen perparkiran yang digunakan salah satunya dengan sistem zona parkir beserta tarif retribusinya masing-masing zona mulai dari zona C, zona D, dan zona E memiliki tarif yang berbeda-beda dengan tarif tertinggi pada zona C tetapi untuk zona A dan zona B belum diterapkan di Kota Surakarta. Namun, apabila pertumbuhan parkir di suatu titik mengalami kenaikan interval parkir sehingga mempengaruhi kelalulintasan serta mempengaruhi sektor ekonomi maka tidak menutup kemungkinan zona tersebut akan terus meningkat. Pelaksanaan manajemen parkir dengan sistem zona di tepi jalan ini menggunakan tarif progresif per jam tetapi yang berjalan maksimal hanya di zona C khusus roda empat dengan dukungan alat parkir elektronik

sehingga juru parkir lebih nyaman untuk mematok tarif retribusi zona progresif kepada pengguna parkir.

2. Selanjutnya pada indikator pengorganisasian, dalam pelaksanaan zona parkir tepi jalan umum dikelola secara langsung oleh pengelola parkir. Siapa saja bisa menjadi pengelola parkir dan juru parkir dengan memenuhi syarat-syarat yang telah ditetapkan oleh UPTD Pengelolaan Perparkiran.
3. Pada segi penggerakan dalam kegiatan pembinaan juru parkir yang masih terdapat miskomunikasi di dalamnya maupun kurangnya pemahaman juru parkir dalam mencerna pembinaan yang diberikan.
4. Kemudian, pada bentuk *controlling* atau pengawasan keberjalanan kebijakan ini meskipun pelaksanaan di lapangan sepenuhnya dilakukan oleh juru parkir, pengelola parkir dan UPTD Pengelolaan Perparkiran memiliki peran penuh dalam pengawasan. Pengawasan dan penindakan ini juga menyasar juru parkir tidak resmi yang berulah, tentunya dengan penanganan yang berbeda karena juru parkir tersebut tidak terdata.

Manajemen perparkiran yang berjalan dengan baik harus didorong pula dengan peningkatan kualitas pelayanan yang diberikan juru parkir kepada pengguna parkir. Bentuk kualitas pelayanan yang diberikan juru parkir di tepi jalan umum Kota Surakarta dinilai masih kurang baik, masih dijumpai juru parkir yang mematok tarif tidak sesuai besaran yang berlaku di zonanya masing-masing. Bahkan masih terdapat juru parkir yang tidak memiliki rasa tanggungjawab terhadap pekerjaannya dan hanya berfokus pada pendapatan yang ditargetkan saja.

Oleh karena itu, tidak hanya manajemen perparkiran saja tetapi kualitas pelayanan juga harus memperhatikan indikator-indikator yang ada seperti berikut:

1. Dalam indikator bentuk fisik atau tangible sudah didukung dengan adanya ketentuan berseragam serta identitas hingga pengadaan alat parkir elektronik guna mendukung tarif progresif per jam. Juru parkir telah menjalankan tugas pokok dan fungsinya tetapi dalam menerapkan tarif progresif terdapat rasa takut akan kehilangan pelanggan. Selain itu, masih terdapat penyimpangan yang dilakukan sehingga mengakibatkan kartu identitasnya harus dilubangi sebagai peringatan hingga penggantian personil juru parkir.
2. Terdapat pelayanan yang kurang dapat diandalkan dari segi realibilitas karena masih ada ketidaksesuaian tarif retribusi zona parkir dan bukti parkir yang seringkali dikeluhkan pengguna parkir.
3. Kemudian, untuk pendapatan yang diterima dikelola dengan sistem bagi hasil dengan perbandingan 40% dan 60% yakni dengan transparansi 40% untuk disetorkan sebagai PAD setiap bulannya oleh pengelola dan 60% sisanya sebagai penghasilan yang didapat pengelola dan juru parkir
4. Kemudian masih terdapat kekurangan terutama pada indikator jaminan dan keamanan berupa asuransi parkir, faktanya di lapangan terdapat miskomunikasi mengenai asuransi parkir ini antara pegawai pengelolaan perparkiran yang melakukan pembinaan dengan juru parkir serta ketidaktahuan pengguna parkir terkait adanya bentuk jaminan tersebut.

Berdasarkan data yang telah didapat dan dianalisis oleh peneliti menunjukkan bahwa berbagai pihak yang terlibat termasuk masyarakat belum memahami konsep zona parkir dari segi kelalulintasan yang semestinya menekan jumlah kendaraan di badan jalan agar berkurangnya kemacetan sehingga Pemerintah Kota Surakarta berupaya memberikan fasilitas umum berupa transportasi publik untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas masyarakat Kota Surakarta dan sekitarnya.

4.2 Saran

Secara umum, berdasarkan penelitian yang telah dilaksanakan oleh peneliti terhadap manajemen perparkiran dan kualitas pelayanan yang diberikan juru parkir dalam kebijakan retribusi zona parkir tepi jalan umum. Pengelolaan sistem pengembangan parkir berdasarkan zona ini sudah cukup baik, berikut terdapat saran yang diajukan oleh peneliti diantaranya yaitu:

1. Diperlukan bentuk penggerakan yang lebih masif dari pemenuhan indikator manajemen perparkiran. Penggerakan ini ditujukan untuk masyarakat dalam bentuk sosialisasi penerapan zona parkir dan kebijakan tarif retribusi parkir di tepi jalan umum yang di sesuaikan oleh titik zonanya masing-masing. Hal ini bertujuan agar masyarakat memahami aturan zona parkir yang berlaku sebab terdapat perbedaan tarif di setiap zonanya. Selain itu, masyarakat perlu diberikan pemahaman bahwa parkir di tepi jalan umum ini menerapkan tarif secara progresif per jam.
2. Diperlukan sumber daya yang kompeten yang dapat mengarahkan dan memberi pemahaman dengan bahasa yang mudah dicerna dan dipahami oleh juru parkir agar tidak terjadi kesalahpahaman atau penyalahartian terhadap materi atau isi pembinaan yang diberikan. Meskipun pembinaan ini rutin dilakukan setiap bulannya, masih diperlukan evaluasi agar UPTD Pengelolaan Perparkiran memahami pola pembinaan seperti apa yang harus diberikan apabila telah diketahui bahwa SDM juru parkir masih memiliki daya tangkap dan daya pemahaman yang kurang serta perlunya diberikan pemahaman terhadap juru parkir mengenai peran diri sebagai manusia

sehingga bisa menghargai pekerjaan dan menjalani pekerjaan dengan sepenuh hati. Selain itu, meskipun karcis parkir bukan barang berharga di lingkungan perparkiran Kota Surakarta tetapi perlu diingat bahwa pengguna parkir perlu diberikan haknya dalam mendapatkan bukti parkir sebagai jaminan.

3. Pengajuan bimbingan teknis atau pendidikan dan pelatihan bagi juru parkir kepada pihak lain yang bekerjasama dengan UPTD Pengelolaan Perparkiran sebagai solusi atas tidak diperbolehkannya penyelenggaraan bimtek ataupun diklat oleh UPTD Pengelolaan Parkir.
4. Diperlukan adanya alur koordinasi yang efektif agar pemahaman mengenai esensi aturan parkir tepi jalan umum agar penggunaan kendaraan pribadi dapat dikurangi sehingga interval atau kebutuhan parkir di tepi jalan dapat berkurang dan transportasi publik dapat dimaksimalkan fasilitas dan penggunaannya daripada kendaraan pribadi.
5. Ajakan secara masif di sosial media maupun secara langsung tentang penggunaan transportasi umum daripada kendaraan pribadi. Hal ini untuk mendukung konsep retribusi yang dikenakan untuk zona parkir di tepi jalan umum yang sebenarnya.
6. Memperluas persebaran alat parkir elektronik di titik-titik parkir dengan interval parkir tinggi agar bukti tarif progresif dapat disajikan dengan baik melalui karcis parkir elektronik.
7. Meninjau ulang penerapan tarif retribusi dari alat parkir elektronik yang hanya ada di zona C khusus kendaraan roda empat dengan memperhatikan

atau mempertimbangkan solusi atas tarif progresif yang sulit berjalan di zona-zona parkir yang banyak kendaraan roda duanya.

8. Penambahan opsi pembayaran misalnya melalui QRIS (Quick Response Code Indonesian Standard) yang terintegrasi ke rekening pengelola atau juru parkir sehingga setelah itu dapat dilakukan sistem bagi hasil 40% untuk pemerintah kota sebagai sumber Pendapatan Asli Daerah dan 60% untuk pengelola dan juru parkir. Hal ini akan memudahkan pengguna parkir dapat melakukan pembayaran melalui rekening maupun *e-wallet*. QRIS tersebut dapat diintegrasikan ke dalam alat parkir, karcis parkir elektronik maupun dicetak dalam identitas atau KTA (Kartu Tanda Anggota) juru parkir sehingga mudah dibawa kemana-mana saat juru parkir bertugas.

Selain itu, peneliti memberikan saran kepada peneliti selanjutnya untuk memperdalam lagi setiap indikator teori yang diteliti misalnya dari segi teori keuangan publik untuk melihat realisasi retribusi zona maupun perilaku organisasi.