

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Di zaman modern seperti ini kebutuhan akan alat transportasi baik itu roda 2 maupun roda 4 untuk penunjang aktivitas masyarakat mengalami peningkatan. Tingginya penggunaan kendaraan di suatu wilayah memberikan pengaruh terhadap kondisi arus lalu lintas pada wilayah tersebut. Demikian juga dengan pertumbuhan populasi penduduk yang semakin tinggi sudah tentu akan dibarengi dengan kebutuhan mobilitas masyarakat yang tinggi sehingga berimplikasi pada peningkatan dan bertambahnya alat transportasi baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum.

Pengelolaan lahan parkir yang diharapkan mampu memberikan pelayanan terbaik pada masyarakat pengelolaan parkir yang baik seperti di ibu kota Jakarta dimana pengelolaan parkir diberikan kepada pihak swasta yang berbadan hukum dan sudah berpengalaman dalam mengelola lahan parkir sehingga tidak terjadi tumpang tindih pengelolaan parkir seperti yang terjadi di kota Kupang. Pengelolaan parkir yang tidak pernah berinovasi untuk menjadi yang lebih baik dari tahun ke tahun permasalahan tersebut dapat dilihat mulai dari sisi pengambil kebijakan sampai dengan sisi pelaksanaan yang terjadi di lapangan. Seperti beberapa permasalahan yang bisa penulis contohkan yaitu adanya ketidakjelasan penetapan zona parkir, penggunaan fasilitas umum sebagai lokasi parkir, rambu tarif parkir dalam bentuk “vandalis”, bermunculannya juru parkir ilegal, dan premanisme.

Hal yang paling sering di temukan dalam kehidupan sehari-hari adalah melihat orang memarkir kendaraan dengan seenaknya sendiri dan mengganggu kelancaran lalu lintas, mengganggu pengguna jalan yang lain, baik yang berkendara maupun yang berjalan kaki, juru parkir yang hampir tidak dapat dibedakan dengan pengguna jalan lainnya, karena berpenampilan semrawut dan tidak didukung oleh atribut lengkap sebagaimana layaknya digunakan oleh seorang juru parkir. Fenomena ini dapat dilihat secara kasat mata dalam kehidupan sehari-hari. Secara estetika membuat penampakan kota kupang sebagai ibu kota propinsi tidak terlihat cantik, rapi, dan teratur dalam mengelola parkir.

Adapun masalah lain yang pernah di ketahui dan dialami sendiri oleh penulis seperti hilangnya kendaraan dan barang lain di lahan parkir dan juru parkir tidak memiliki identitas diri untuk mempertanggungjawabkan masalah yang terjadi, parkir liar yang sulit dibedakan karena tidak memiliki tanda pengenal dan atribut selayaknya seorang juru parkir. Identitas dan atribut juru parkir yang tidak jelas, kupon retribusi yang tidak diberikan ke masyarakat, dan masih banyak lagi permasalahan yang timbul dari aktivitas parkir di Kota Kupang.

Dalam wilayah Kota Kupang terdapat 6 Kecamatan dan 51 Kelurahan. Jumlah titik parkir umum hingga tahun 2020 sebanyak 105 titik dan 122 titik parkir khusus. Adapun data titik parkir di Kota Kupang sebagai berikut:

No	Jenis Parkir	Tahun 2017	Tahun 2018	Tahun 2019	Tahun 2020
1	Parkir Tepi Jalan Umum	106	112	108	105
2	Parkir Khusus	85	81	113	122
Total		191	193	221	227

Sumber, data dinas perhubungan kota kupang

Penelitian ini mencoba mencermati pengelolaan parkir di Kelurahan Kuanino, Kota Kupang. Dengan pertimbangan bahwa kelurahan tersebut merupakan pusat kawasan pertokoan, bisnis, dan perdagangan. Ada dua jenis retribusi parkiran yang diterapkan di Kota Kupang, yakni parkiran umum dan parkiran khusus. Demikian pula surat perjanjian kerja dinas perhubungan Kota Kupang dan pengelola ada dua jenis yaitu umum dan khusus. Berikut penjelasan beserta contoh tempat khusus parkir dan parkir tepi jalan umum :

- a. Parkiran Khusus (Tempat Khusus Parkir): Objek lahan parkir berada dalam halaman pengelola/disediakan oleh pengelola. Contohnya: Toko Barata, Mall Ramayana, Lippo, TransMart, Toko Kharisma Oebobo, dll.
- b. Parkiran Umum (Parkir Tepi Jalan Umum): Objek lahan parkir berada atau menggunakan badan tepi jalan umum. Contohnya: Toko KK depan Polda.

Peraturan Daerah (PERDA) Kota Kupang menetapkan biaya parkir sebagai berikut:

TEMPAT KHUSUS PARKIR (PERDA No.14 Tahun 2011)		PELAYANAN PARKIR DI TEPI JALAN UMUM (PERDA No.15 Tahun 2011)	
A	Sepeda motor Rp.2.000,-/sekali parkir;	A	Sepeda motor Rp.1.000,-/sekali parkir;
B	Taxi,mobil pribadi dan sejenisnya Rp.3.000,-/sekali parkir;	B	Taxi, mobil pribadi dan sejenisnya Rp.2.000,-sekali parkir;
C	Bus, mini bus dan truk Rp.4.000,-/sekali parkir;	C	Bus, mini bus dan truk Rp.3.000,-/sekali parkir;
D	Truk roda 8(delapan) atau lebih dan sejenisnya Rp.5.000,-/sekali parkir.	D	Truk roda 8(delapan) atau lebih dan sejenisnya Rp.4.000,-/sekali parkir

Sumber, data dinas perhubungan kota kupang, 2020

Pengelolaan parkir umum di Kota Kupang didasarkan pada:“PERATURAN DAERAH KOTA KUPANG NOMOR 4 TAHUN 2016 TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN DAERAH KOTA KUPANG NOMOR 15 TAHUN 2011 TENTANG RETRIBUSI PELAYANAN PARKIR DI TEPI JALAN UMUM”. Dan Pengelolaan parkiran khusus di Kota Kupang didasarkan pada: “PERATURAN DAERAH KOTA KUPANG NOMOR 5 TAHUN 2016 TENTANG PERUBAHAN ATAS PERATURAN DAERAH KOTA KUPANG NOMOR 14 TAHUN 2011 TENTANG RETRIBUSI TEMPAT KHUSUS PARKIR”.

Sedangkan pelaksanaan teknis pengelolaan parkir dilakukan berdasarkan Perjanjian Kerja antara Dinas Perhubungan Kota Kupang dengan pihak Pengelola Parkir. Kontrak Perjanjian Kerja tersebut berisikan antara

lain kewajiban-kewajiban yang harus dilaksanakan oleh pihak pengelola parkir. Dalam Pasal 2 Kontrak Kerja Dinas Perhubungan Kota dan Pengelola Parkir pada angka (3) berbunyi: *“PIHAK KEDUA (pengelola) sanggup menyediakan/menyiapkan identitas pengenalan tenaga juru parkir berupa kartu tanda pengenalan(ID CARD), baju seragam bertuliskan juru parkir Kota Kupang pada punggung belakang, celana panjang berwarna gelap, sepatu keds, peluit bertali, senter lalu lintas dan rambu tarif parkir.”*

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh penulis, ditemukan bahwa sejumlah juru parkir tidak menyediakan 6 kewajiban dari total 7 kewajiban yang diharuskan dalam perjanjian kerja. Berdasarkan wawancara yang dilakukan ada 10 pengelola yang tidak melaksanakan kewajibannya dalam pasal 2 ayat 3 kontrak perjanjian kerja, misalnya: juru parkir tidak menggunakan celana panjang hitam, tidak menggunakan seragam bertuliskan juru parkir Kota Kupang dan tidak menggunakan tanda pengenalan, tidak menyediakan rambu tarif parkir .

Hal ini menyebabkan penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul : ***“FAKTOR-FAKTOR PENGHAMBAT PELAKSANAAN KETENTUAN PASAL 2 AYAT 3 PERJANJIAN KERJA ANTARA DINAS PERHUBUNGAN KOTA KUPANG DAN PENGELOLA PARKIR DI KOTA KUPANG”***.

1.2 RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian latar belakang masalah tersebut di atas, maka dalam penelitian ini penulis merumuskan permasalahan utama yaitu : “Apa

yang menjadi faktor penghambat pelaksanaan ketentuan pasal 2 ayat 3 perjanjian kerja antara dinas perhubungan kota kupang dan pengelola parkir di Kota Kupang?”

1.3 TUJUAN PENELITIAN

Dalam penelitian ini terkandung tujuan sebagai berikut : “Untuk Mengetahui Faktor-Faktor Yang Menjadi Penghambat Pelaksanaan Ketentuan Pasal 2 Ayat 3 Perjanjian Kerja Antara Dinas Perhubungan Kota Kupang dan Pengelola Parkir Di Kota Kupang”

1.4 MANFAAT PENELITIAN

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.4.1. Manfaat Teoritis:

- a. Bagi para akademisi dan ilmuwan penelitian ini dapat menjadi kajian bagi pengembangan ilmu pengetahuan hukum yang berhubungan tata ruang dan perancangan peraturan daerah.

1.4.2. Manfaat Praktis:

- a. Hasil dari penelitian ini dapat menjadi rujukan dalam pengembangan sistem pengelolaan parkir yang ada di Kota Kupang.
- b. Bagi penulis, penelitian ini dapat menambah wawasan dan pengetahuan tentang sistem pengelolaan parkir di Kota Kupang.
- c. Bagi mahasiswa dan calon peneliti sebagai referensi untuk penelitian lanjutan.