

MENGATASI MASALAH PARKIR DI IBU KOTA : ALTERNATIF SOLUSI

Miming Miharja

ABSTRACT

As one of the promising tools within the traffic management schemes, parking control still need further research especially for its implementation in the developing countries city such as Jakarta. Specific characteristics of its physical, social, and economical nature need careful consideration before implementing parking control policy such as Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) Perparkiran which apply the tariff variation system. This approach seems to hard to be implemented for this approach suffer from 'the lack of good acceptance' by the whole economic range of Jakarta people. So that, this article discusses some possible alternatives for parking control in Jakarta from this point of view. By discussing the advantages and disadvantages of each of the alternatives, hopefully readers can be introduced to some of the possible alternative solutions.

LATAR BELAKANG

Perparkiran bukan saja menjadi masalah pelik di kota-kota besar negara berkembang tetapi juga dihadapi oleh berbagai kota besar di negara maju. Dalam dikotomi negara berkembang dan negara maju ini, masalah perparkiran yang dihadapi oleh kota-kota besar di kelompok negara yang disebut pertama jauh lebih sulit karena karakteristik kehidupan kota yang lebih kompleks dari semua aspek, sebut saja beberapa contoh: aspek segmen ekonomi warga kota yang beragam, aspek disiplin warga kota yang masih rendah, aspek perencanaan fisik kota yang tidak komprehensif, serta peningkatan yang tajam dari angka kepemilikan kendaraan pribadi yang disulut oleh perkembangan ekonomi yang cepat di kawasan ini ataupun sebagai akibat lanjutan dari keputusan-keputusan pemerintah di bidang otomotif yang dilakukan secara parsial. Beberapa upaya mengatasi masalah perparkiran telah dilakukan oleh pemerintah, misalnya saja Pemda DKI yang berusaha mengatasi masalah perparkiran melalui peraturan peningkatan tarif parkir secara variatif. Meskipun peraturan ini lebih bernuansa ekonomi, namun setidaknya akan memberi dampak positif dalam hal mengurangi jumlah kepadatan parkir di kawasan-kawasan bertarif tinggi.

Berdasarkan reaksi awal yang ditunjukkan oleh masyarakat, tampaknya alternatif solusi ini tidak akan sepenuhnya dapat diterima. Keberatan masyarakat ini pada dasarnya adalah hal yang wajar. Warga DKI adalah populasi yang terdiri dari segmen-segmen tingkat ekonomi dalam spektrum yang cukup lebar. Kepemilikan kendaraan pribadi, khususnya sekelas mobil 1 smp (smp = satu satuan mobil penumpang, misalnya sedan, jip, pik-up, dll.) tersebar dalam segmen yang cukup lebar pula dari mulai warga berpenghasilan sangat tinggi hingga kelas menengah bawah. Bisa dipahami bila penerapan tingkat tarif parkir yang tinggi ini akan memberatkan kelompok warga pemilik kendaraan pribadi pada segmen ekonomi terbawah sebab keadaan ini telah menciptakan ketidaksamarataan kesempatan antar semua pemilik kendaraan untuk dapat mengunjungi semua tempat yang dikehendaki (padahal ini merupakan nilai tambah hakiki dari kepemilikan sebuah kendaraan pribadi).

ALTERNATIF SOLUSI

Ada dua dimensi menarik dari Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) Perparkiran DKI ini. Pertama, dari segi ekonomi peningkatan tarif perparkiran diharapkan dapat meningkatkan PAD DKI; kedua, dari segi

manajemen lalu-lintas peraturan ini dimaksudkan sebagai salah satu cara dalam mengatasi masalah lalu-lintas di Ibu Kota. Tulisan ini selanjutnya cenderung mengupas persoalan pada sisi perparkiran sebagai alat pengendalian persoalan lalu-lintas di Ibu Kota (baca kemacetan).

Pada dasarnya, pengaturan tarif parkir hanya merupakan satu dari sekian alternatif solusi yang ada dalam lingkup manajemen lalu-lintas (*traffic management*) yang bertujuan mencapai kinerja lalu-lintas yang optimal melalui pengaturan terhadap tatanan fisik jalan dan tatanan operasional lalu-lintas sedemikian rupa serta sejauh tidak memerlukan pembangunan jalan baru. Upaya untuk mengatasi masalah lalu-lintas dengan menekan sesedikit mungkin pembangunan jalan baru ini sangat penting di wilayah ibu kota setidaknya karena dua alasan yaitu keterbatasan lahan di wilayah ini serta keterbatasan kemampuan keuangan pemerintah.

Perspektif penanganan masalah lalu-lintas di Ibu Kota melalui pengaturan perparkiran harus menjangkau penanganan jangka pendek/menengah dan jangka panjang. Penanganan jangka pendek/menengah dimaksudkan untuk segera mengatasi persoalan yang sudah mendesak, misalnya kemacetan periodik yang disebabkan oleh berkurangnya kapasitas jalan akibat kendaraan yang parkir di badan jalan (*on-street parking*), waktu cari (*searching time*) yang lama dari kendaraan sebelum berhasil menemukan tempat yang dapat digunakan untuk parkir akibat keterbatasan lahan parkir serta sistem informasi parkir yang buruk. Penanganan jangka panjang dimaksudkan untuk mengatasi masalah dari akarnya, dalam hal ini adalah jumlah kepemilikan kendaraan yang sangat tinggi serta laju pertumbuhannya yang sangat pesat relatif terhadap perkembangan pembangunan jalan dan lahan parkir.

Alternatif solusi jangka pendek/menengah yang dapat diterapkan dalam kaitannya dengan kondisi Kota Jakarta serta keunikan karakteristik warga kotanya adalah : Kombinasi parkir dan angkutan lanjutan (*park and ride*). Konsep ini adalah membatasi jumlah kendaraan agar tidak masuk kawasan tertentu dengan cara menyediakan lahan parkir di

bagian luar kawasan serta menyediakan angkutan umum untuk melanjutkan perjalanan ke dalam kawasan. Dalam hal ini, kendaraan pribadi dihambat penggunaannya di dalam kawasan baik secara total melalui pelarangan masuk kawasan atau secara selektif melalui sistem tarif parkir yang lebih tinggi di dalam kawasan. Cara terakhir akan terhindar dari keberatan para pemilik kendaraan pribadi dalam segmen ekonomi terbawah karena mereka masih diberi alternatif angkutan lanjutan ke dalam kawasan. Alternatif ini sesuai untuk kondisi Kota Jakarta dimana sebagian tenaga kerja yang berkantor di kawasan padat Jakarta dewasa ini cenderung bermukim di wilayah pinggiran kota dan menggunakan kendaraan pribadi untuk pergi bekerja. Dengan cara ini, sebagian besar kendaraan pribadi tersebut ditahan di kawasan yang masih memiliki lahan cukup untuk perparkiran. Secara teoritis, sistem ini akan mampu mengatasi masalah kemacetan di kawasan beraktivitas tinggi melalui peningkatan tingkat keterisian (*load factor*) kendaraan yang beroperasi di kawasan tersebut, sehingga penumpang yang sama banyaknya dapat diangkut oleh kendaraan yang lebih sedikit, dan dalam kasus Jakarta sekaligus menjawab keberatan masyarakat atas rencana penerapan peningkatan tarif parkir di Ibu Kota.

Dalam implementasinya, sistem *park and ride* ini perlu didukung oleh keandalan manajemen parkir agar dapat dioperasikan secara efisien. Beberapa aspek yang perlu diperhatikan adalah kondisi dan desain lahan parkir yang baik, misalnya perkerasan lahan parkir yang baik, pembatasan ruang parkir tiap kendaraan yang tegas dan memenuhi standar, sistem pemungutan retribusi dan ijin masuk lahan parkir misalnya dengan "kartu pintar" (*smart card*), sistem penentuan tarif yang jelas, misalnya apakah atas dasar durasi parkir atau tarif standar, sistem pengawasan dan sanksi bagi pelanggar, sistem pengamanan areal parkir yang baik, dll. Dari sisi angkutan penyambung ke dalam kawasan, aspek yang perlu diperhatikan adalah kualitas fisik dan pelayanan angkutan. Untuk melayani semua segmen pemilik kendaraan pribadi, angkutan penghubung ini bisa saja dibagi dalam kelas-kelas eksekutif, bisnis dan ekonomi. Ketepatan jadwal

keberangkatan, kedatangan di tujuan, serta regularitas yang dapat diandalkan merupakan syarat mutlak bagi keberhasilan penerapan sistem ini. Sistem informasi perparkiran juga sangat penting untuk dikembangkan karena dengan mengetahui dengan tepat lahan parkir mana yang masih dapat digunakan, seorang pengendara dapat mengurangi waktu cari serta sekaligus mengurangi jumlah waktu yang dihabiskannya di jalan dan secara keseluruhan akan menurunkan angka volume kendaraan yang beroperasi per satuan waktu. Kendala penerapan sistem informasi parkir adalah biaya yang cukup tinggi terutama bila menerapkan teknologi komputer.

Pendekatan lain terhadap masalah perparkiran ini adalah dengan meningkatkan efisiensi lahan melalui pembangunan ruang parkir secara vertikal. Cara ini dilakukan baik dengan membangun ruang parkir beberapa tingkat di atas permukaan tanah maupun di bawah permukaan tanah. Kelemahan utama dari pendekatan ini adalah biaya konstruksi yang relatif tinggi serta masalah efisiensi ekonomi penggunaan ruang di kawasan pusat kota mengingat tingginya kebutuhan ruang untuk aktivitas ekonomi lain yang umumnya memberikan nilai tambah lebih tinggi dari pada jika ruang tersebut digunakan untuk parkir. Selain itu, akumulasi kendaraan di suatu bangunan yang berada di pusat kota biasanya berimplikasi pada tingginya tarikan pergerakan kendaraan di jaringan jalan sekitar bangunan yang bersangkutan dan menyebabkan keadaan-keadaan tertentu yang berlawanan dengan tujuan semula dari pembangunan sarana parkir tersebut.

Dalam perspektif jangka panjang, penanganan masalah parkir pada dasarnya adalah persoalan mengurangi tingkat penggunaan kendaraan pribadi. Adalah hal yang kontradiktif bila Pemda DKI terus berupaya menata perparkiran tanpa melakukan upaya untuk menekan jumlah penggunaan kendaraan pribadi di jalan-jalan di Ibu Kota. Sudah saatnya, pandangan lama masyarakat kita tentang kepemilikan dan penggunaan kendaraan pribadi diubah. Sudah saatnya masyarakat disadarkan akan inefisiensi aktivitas kota yang diakibatkan oleh keputusannya meng-

gunakan kendaraan pribadi khususnya untuk pergi bekerja. Belum lagi akumulasi gangguan lingkungan yang dalam jangka panjang akibatnya sangat membahayakan bukan saja kehidupan warga kota tetapi semua penduduk dunia melalui akumulasi gas buangan yang merusak kestabilan iklim global.

Tentu saja upaya mengurangi tingkat penggunaan kendaraan pribadi ini harus disertai dengan penyelenggaraan angkutan alternatif yang dapat menggantikan fungsi angkutan secara handal dan mampu menjadi penopang aktivitas ekonomi Ibu Kota yang semakin tinggi intensitasnya. Sejumlah alternatif pengembangan angkutan masal yang sesuai untuk DKI Jakarta dapat dikembangkan misalnya jalur prioritas bus (*bus priorities*), jalur bagi kendaraan dengan tingkat keterisian tinggi (*high occupancy vehicle lanes*), dll. Namun, tidak kalah pentingnya kesiapan warga Ibu Kota mengubah sikap dan pandangannya tentang mobil pribadi, relaklah mereka melepas penggunaan barang yang konon melambangkan citra diri tersebut.

KESIMPULAN

Beberapa kesimpulan menggarisbawahi tulisan ini:

Sebagai salah satu alat dalam lingkup manajemen lalu-lintas, pengaturan parkir belum mendapat penanganan yang optimal di Ibu Kota. Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) Perparkiran DKI sebagai salah satu upaya pembenahan sistem perparkiran di Ibu Kota dirasa terlalu bernuansa ekonomi dan sulit untuk dapat diterima oleh semua lapisan masyarakat.

Meskipun masih memerlukan studi lebih mendalam, alternatif pengaturan parkir melalui *park and ride system* akan mampu menjawab tantangan masalah parkir di Ibu Kota atas dasar kesesuaian sistem ini dengan karakteristik pergerakan pekerja yang terkonsentrasi di beberapa kawasan pusat aktivitas serta bertempat tinggal di luar wilayah Ibu Kota. Pada dasarnya, sistem ini bertujuan meningkatkan tingkat keterisian kendaraan yang bergerak di kawasan-kawasan beraktivitas tinggi melalui pengalihan

fungsi kendaraan pribadi ke angkutan mas-
sal di kawasan ini, dan tetap memfungsikan
kendaraan pribadi pada wilayah-wilayah de-
ngan tingkat pelayanan lalu-lintas yang ma-
sih baik. Pendekatan ini perlu didukung
oleh manajemen parkir yang andal dan
pemberahan pada pelayanan angkutan
umum penyambungannya.

Dalam jangka panjang, penanganan masalah
perparkiran adalah masalah membangkitkan
kesadaran masyarakat tentang inefisiensi da-
ri penggunaan kendaraan pribadi serta pen-
tingnya pengkajian-pengkajian terhadap ke-
bijaksanaan pemerintah yang berimplikasi
baik secara langsung maupun tidak lang-
sung terhadap peningkatan jumlah kendara-
an pribadi yang beroperasi di jalan.

REFERENSI

- Brown M. Car Parking: The Economics of
Policy Enforcement. Cranfield Press.
1990.
- Jones, I.D. Car Parking Issues - A
Perspective for Policy Makers. Municipi-
pal Engineer. Vol. 3, No. 6: 323-333,
December 1986.
- OECD. Evaluation of Urban Parking
System. OECD. Paris, 1980.
- Sharpe, D.E. Car Parking as a Part of
Transport Policy. Chartered Municipal
Engineer. Vol. 104, No. 9: 156-163,
September 1977.