

**TATA KELOLA PARKIR TEPI JALAN UMUM DI PASAR
TRADISIONAL (STUDI KASUS PASAR LAMA CIKARANG
KABUPATEN BEKASI)**

Skripsi

Program Sarjana (S-1)

Jurusan Ilmu Politik



Oleh:

QORI SILVYANA FITRI

2006016001

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO SEMARANG**

2024

NOTA PEMBIMBING

Lampiran :

Hal : Persetujuan Naskah Skripsi

Kepada,
Yth. Bapak Dekan
Fakultas Ilmu Sosial dan
Ilmu Politik
UIN Walisongo Semarang
Di Tempat

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Setelah membaca, mengadakan koreksi, dan perbaikan sebagaimana mestinya, maka kami menyatakan bahwa skripsi saudara/i:

Nama : Qori Silvyana Fitri

NIM : 2006016001

Jurusan : Ilmu Politik

Judul Skripsi : *Tata Kelola Parkir Tepi Jalan Umum Di Pasar Tradisional (Studi Kasus Pasar Lama Cikarang Kabupaten Bekasi)*

Dengan ini telah saya setuju dan mohon agar segera diujikan. Demikian, atas perhatian diucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Semarang, 11 Juni 2024

Pembimbing,



M. Nuqlir Bariklana, M. Si

NIP. 198505022019031007

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI
TATA KELOLA PARKIR TEPI JALAN UMUM DI PASAR
TRADISIONAL (STUDI KASUS PASAR LAMA CIKARANG
KABUPATEN BEKASI)

Disusun oleh:

QORI SILVYANA FITRI

2006016001

Telah dipertahankan didepan majelis penguji skripsi pada tanggal 21 Juni 2024
dan dinyatakan LULUS

Susunan Dewan Penguji

Ketua

Sekretaris



M. Nuqlir Bariklana, M. Si
NIP. 198505022019031007

Prof. Dr. Ahwan Fanani, M. Ag
NIP. 197809302003121001

Penguji

Pembimbing

Dr. H. Tholkhatul Khoir, M. Ag
NIP. 197701202005011005

M. Nuqlir Bariklana, M. Si
NIP. 198505022019031007

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan ini saya Qori Silvyana Fitri menyatakan bahwa skripsi saya dengan judul **“Tata Kelola Parkir Tepi Jalan Umum di Pasar Tradisional (Studi Kasus Pasar Lama Cikarang Kabupaten Bekasi)”** ini merupakan hasil penulisan saya sendiri dan didalamnya tidak termuat karya orang lain serta diajukan untuk memenuhi persyaratan kelulusan Program Sarjana (S-1) di Perguruan Tinggi Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang. Pernyataan ini, saya buat dengan sebenar-benarnya dan dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 11 Juni 2024



Silvyana Fitri

Qori Silvyana Fitri

NIM: 2006016001

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Assalamualaikum Wr. Wb

Alhamdulillahirrahil'alamin, segala puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul "Tata Kelola Parkir Tepi Jalan Umum di Pasar Tradisional (Studi Kasus Pasar Lama Cikarang Kabupaten Bekasi)". Sholawat serta salam tidak lupa penulis panjatkan kepada Nabi agung Muhammad SAW yang telah membawa umatnya dari zaman kegelapan menuju zaman yang banyak berisi ilmu pengetahuan.

Skripsi ini diajukan untuk memenuhi syarat guna mencapai gelar Sarjana Ilmu Politik (S1) pada jurusan Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang. Pada kesempatan ini, penulis mengucapkan rasa syukur yang mendalam atas rahmat dan karunia Allah SWT dan berbagai pihak yang telah memberikan bantuan moral maupun bantuan material baik secara langsung maupun tidak langsung kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini hingga penulis dapat menyelesaikannya. Untuk itu, penulis menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Yang terhormat Rektor UIN Walisongo Semarang, Prof. Dr. Nizar, M. Ag, selaku penanggung jawab terhadap berlangsungnya proses belajar mengajar di lingkungan UIN Walisongo Semarang.
2. Yang terhormat Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang, Prof. Dr. H. Imam Yahya, M. Ag.
3. Yang terhormat para Wakil Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang, yaitu Dr. H. Tholkhatir Khoir, M. Ag, Dr. H. Moh. Hasan, M. Ag dan Dr. H. Moch. Parmudi, M. Si.
4. M. Nuqlir Bariklana, M.Si selaku Ketua jurusan Ilmu Politik dan sekaligus dosen pembimbing penulis yang selalu memberikan arahan dan semangat untuk penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Dan juga Masrohatun, M. Si selaku Sekretaris jurusan Ilmu Politik dan sekaligus wali dosen penulis yang telah memberi berbagai arahan dan nasehat khususnya dalam pelaksanaan perkuliahan.

5. Bapak dan Ibu dosen pengajar di lingkungan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang, yang telah membekali ilmu pengetahuan dan pengalaman sehingga penulis dapat memperoleh ilmu yang sangat bermanfaat selama perkuliahan.
6. Seluruh Civitas Akademik dan Staff Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang.
7. Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi khususnya Bapak Deni, dan Bapak Dawam yang sudah meluangkan waktunya untuk di wawancarai, tidak lupa juga kepada Bapak Tri yang sudah banyak membantu penulis sehingga penulis dapat melakukan wawancara.
8. Mas Badru dan Bapak Bahri selaku juru parkir dan juga bapak Nein selaku pengunjung pasar yang sudah berkenan untuk diwawancarai.
9. Teristimewa kepada cinta pertama penulis, yaitu (Alm) Bapak Purbo Aksomo yang selalu menjadi garda terdepan penulis semasa hidupnya. Terima kasih sudah merawat, mendidik, dan membesarkan penulis, dan tidak pernah berhenti berjuang semasa hidupnya, sehingga penulis bisa tumbuh dewasa hingga berada di posisi saat ini. Tak kalah istimewa, pintu surga penulis yaitu Ibunda Suminah, yang selalu mendengarkan keluh kesah penulis. Terima kasih sudah melahirkan, merawat dan mendukung apapun yang dilakukan penulis, dan selalu siap menjadi pengganti ayah bagi penulis. Terima kasih untuk segala doa, dukungan, semangat dan motivasi bagi penulis hingga penulis dapat menyelesaikan perkuliahan ini.
10. Terkasih kakak perempuan penulis satu-satunya yaitu Nyindytya Resty Purnamasari, terima kasih selalu menguatkan dalam kondisi apapun dan tidak pernah henti memberikan semangat bagi penulis. Kepada kakak ipar penulis yaitu Dede Rasif, terima kasih telah banyak membantu penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini. Dua keponakan penulis, Ibra Herdian Aghna dan Rafi Pasya Nugraha yang sangat penulis sayangi. Tidak lupa juga keluarga besar penulis yang selalu memberikan semangat penuh bagi penulis dan selalu memberikan doa terbaiknya bagi penulis sehingga penulis mampu menyusun skripsi ini.
11. Sahabat terbaik penulis terutama Nanda yang sudah bersedia menemani penulis selama penelitian. Evi, Kajri, Pramundita, Nabillah, Utari, Sevilla, dan Alfi. Terima kasih untuk tidak pernah bosan memberikan dukungannya

kepada penulis, dan sudah bersedia menjadi sahabat terbaik bagi penulis selama ini.

12. Sahabat perantauan di perkuliahan penulis Anita yang selalu bersedia direpotkan penulis, dan selalu memberikan dukungan penuh kepada penulis semasa diperantauan, terutama dalam proses penyusunan skripsi ini. Terima kasih atas segala kebaikan dan segala dukungannya.
13. Teman-teman seperantauan penulis semasa perkuliahan Nurul, Nur, Liya, Muna, dan Maeytri. Terima kasih atas dukungan penuh dan menjadi salah satu motivasi penulis dimasa perkuliahan ini, terutama dalam menyelesaikan skripsi. Dan tak lupa untuk grup Daftar Sidang Yukk yaitu Nurul, Bintang, Latifah, dan Denti Tria.
14. Teman kost penulis terkhusus untuk Fauziah selaku teman sekamar penulis yang sudah menjadi saksi penulis dalam menyelesaikan perkuliahan. Zahra, Rokah, Mita, Mba Nuri, Mba Rohmah, Khairunnisa dan lain-lainnya. Terima kasih sudah menjadi teman cerita dan sudah banyak membantu penulis semasa perkuliahan ini.
15. Teman-teman seperjuangan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik angkatan 2020, terutama bagi teman-teman Ilmu Politik 2020 A. Terima kasih untuk kalian yang selalu memberikan semangat serta dukungan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan perkuliahan ini.
16. Teruntuk teman-teman yang berawal dari 45 hari bersama hingga seperti keluarga: yaitu teman-teman KKN posko 38 Desa Winong, Kecamatan Ngampel, Kabupaten Kendal: Sauhi, Inayah, Anita, Ibnu, Dinda, Fati, Dinu, Hanafi, Wisnu, Nurul Latifah, Shofi'atul, Ahmad dan Fauzi.
17. Teman-teman organisasi penulis. Terima kasih untuk teman-teman yang selalu berbagi pengalaman dengan penulis, sehingga penulis bisa mendapatkan ilmu dan banyak pengalaman dari teman-teman semuanya.
18. Untuk orang yang penulis tidak dapat sebutkan namanya, yang pernah menjadi support system untuk penulis. Terima kasih sudah memberikan dan menemani penulis selama masa-masa perkuliahan penulis.
19. Serta, semua pihak yang telah membantu penulis baik secara langsung maupun tidak langsung dalam penyelesaian skripsi ini, penulis ucapkan banyak-banyak terima kasih.

20. Tidak lupa, penulis juga mengucapkan terima kasih kepada diri sendiri, Qori Silvyana Fitri yang sudah kuat dalam menyelesaikan proses perkuliahan ini. Segala proses yang sudah penulis lalui memang tidak mudah, tetapi penulis merasa bangga telah menyelesaikan apa yang sudah dimulai oleh penulis walau masih banyak yang perlu dibenahi.

Dengan segala kerendahan hati dan ucapan syukur, penulis mengucapkan terima kasih dan memanjatkan doa semoga apa yang sudah kalian berikan kepada penulis akan mendapatkan balasan dari Allah SWT dengan balasan yang berkali-kali lipat sebagai amal sholeh dan sholehah. Meskipun dalam penulisan skripsi ini penulis sudah berusaha semaksimal mungkin, namun tidak dapat dipungkiri bahwa penulisan ini tidak luput adanya kekurangan dan kekhilafan. Untuk itu, kritik dan saran sangat penulis harapkan demi kesempurnaan skripsi ini. Pada akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat berguna, khususnya bagi penulis dan bagi para pembaca pada umumnya.

Semarang, 22 Juni 2024

Qori Silvyana Fitri
2006016001

PERSEMBAHAN

Bismillahirrahmanirrahim

Dengan mengucap segala puji syukur kepada Allah SWT yang tiada henti terus memberikan nikmatnya dan segala usaha yang telah dilakukan. Alhamdulillahirobbil'alamiin akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik walau masih banyak kekurangan. Untuk itu penulis persembahkan sedikit karya kecil ini untuk:

Kedua orang tua penulis yang sangat penulis sayangi yaitu Ayahanda tercinta (Alm) Purbo Aksomo dan Ibunda hebat Ibu Suminah yang selalu menyemangati penulis agar mampu menyelesaikan perkuliahan ini.

Kakak terbaik penulis Teh Resty yang selalu memberikan dukungan hebat kepada adiknya, kakak ipar penulis A Dede, dan untuk seluruh keluarga besar penulis yang selalu menanti-nantikan moment penulis agar menyelesaikan perkuliahan ini.

Sahabat, teman dan seseorang yang selalu menjadi alasan penulis semangat yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu namanya di lembar persembahan ini. Dan terakhir, penulis persembahkan hasil karya kecil ini untuk diri sendiri, sebagai bukti bahwa penulis sudah berhasil mentuntaskan apa yang menjadi pilihan penulis dari awal.

MOTTO

“Allah tidak akan membebani hambanya melainkan sesuai dengan kesanggupannya”

(Q.S Al-Baqarah: 286)

“Jalan yang jauh jangan lupa pulang.”

(Yura Yunita)

“Orang lain ga akan pernah paham *stuggle* dan masa sulitnya kita yang mereka ingin tau hanya bagian *success stories* saja. Berjuanglah untuk diri sendiri walaupun ga ada yang tepuk tangan. Kelak diri kita dimasa depan akan sangat bangga dengan apa yang sudah diperjuangkan hari ini, tetap berjuang dan terus semangat!”

ABSTRAK

Parkir merupakan keadaan kendaraan yang tak bergerak dalam batas waktu tertentu dengan membutuhkan tempat berhenti yang disediakan baik dari pemerintah ataupun pihak lain yang berupa perorangan ataupun suatu badan usaha. Parkir menjadi suatu masalah yang terus terjadi dan ramai dibicarakan karena banyak mengakibatkan macetnya lalu lintas. Parkir yang terjadi di pasar lama Cikarang diakibatkan dengan tidak berjalannya tata kelola perparkiran secara baik, dimana salah satunya banyaknya kendaraan yang terparkir diruas jalan raya. Penelitian ini berfokus pada bagaimana perspektif partisipasi masyarakat, bagaimana perspektif transparansi dan juga akuntabilitas dalam pengelolaan perparkiran di pasar lama Cikarang dengan melakukan wawancara dan observasi terkait penelitian yang berhubungan dengan fokus kajian penulis, seperti keikutsertaan masyarakat yang ada dalam melakukan tata kelola parkir, kebijakan mendasar dan tanggung jawab seperti apa yang diberikan oleh para aktor didalam melaksanakan tata kelola parkir di pasar lama Cikarang.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan jenis penelitian lapangan yang menggunakan pendekatan studi kasus. Dalam teknik pengumpulan data penulis melakukan wawancara, observasi serta dokumen-dokumen pendukung dari dinas perhubungan Kabupaten Bekasi. Penulis menganalisis data yang telah didapat dari lapangan dengan menggunakan teori *Good Governance* yang dikembangkan oleh United Nation Development Programme (UNDP). Hasil penelitian ini menunjukkan 3 pilar *good governance*, aktor dan bentuk partisipasi yang ada dalam pengelolaan parkir ini dikatakan sudah baik, namun belum dijalankan secara maksimal, melihat bahwa bentuk partisipasinya belum dijalankan secara keseluruhan, namun sudah diusahakan secara baik oleh pemerintah. Dan juga bentuk pertanggung jawaban yang diusahakan atau dijalankan oleh dinas perhubungan dikatakan sudah bagus, tetapi belum maksimal, melihat bahwa masih ada beberapa kendala yang dihadapi terutama mengenai lemahnya kesadaran masyarakat dalam hukum.

Kata Kunci: Parkir, Tata Kelola Parkir, Pasar lama Cikarang

ABSTRACT

Parking is the state of a vehicle that is not moving within a certain time limit by requiring a stopping place provided either by the government or other parties in the form of individuals or a business. Parking is a problem that continues to occur and is widely discussed because it causes a lot of traffic jams. Parking that occurs in the old Cikarang market is caused by not running the parking management properly, where one of them is the number of vehicles parked on the road. This research focuses on how the perspective of community participation, how the perspective of transparency and also how the perspective of accountability in the management of parking in the old market Cikarang by conducting interviews and observations related to research related to the focus of the author's study, such as the participation of the existing community in conducting parking governance, basic policies and what kind of responsibility is given by the actors in implementing parking governance in the old market Cikarang.

This research uses a descriptive qualitative method with a type of field research that uses a case study approach. In the data collection technique, the author conducted interviews, observations and supporting documents from the Bekasi Regency Transportation Office. The author analyses the data obtained from the field using the Good Governance theory developed by the United Nations Development Programme (UNDP). The results of this research show that the 3 pillars of good governance, the actors and forms of participation in parking management, are said to be good, but have not been implemented optimally, seeing that the forms of participation have not been implemented in their entirety, but have been attempted well by the government. And also the form of accountability attempted or carried out by the transportation service is said to be good, but not optimal, seeing that there are still several obstacles faced, especially regarding the weak public awareness of the law.

Keywords: Parking, Parking Management, Cikarang Old Market

DAFTAR ISI

NOTA PEMBIMBING	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	Error! Bookmark not defined.
KATA PENGANTAR	v
PERSEMBAHAN	ix
MOTTO	x
ABSTRAK	xi
ABSTRACT	xii
DAFTAR ISI	xiii
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR GAMBAR	xvii
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Tinjauan Pustaka	5
F. Metode Penelitian	10
G. Sistematika Penulisan	15
BAB II	18
LANDASAN TEORI	18
A. Definisi Konseptual	18

1. Parkir	18
2. <i>Governance</i>	19
B. Landasan Teori	20
BAB III.....	28
GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	28
PASAR LAMA CIKARANG	28
A. Profil Cikarang	28
1. Sejarah Cikarang	28
2. Kondisi Geografis	28
3. Kondisi Topografis	31
4. Kondisi Demografis	31
B. Gambaran Khusus Pasar Lama Cikarang.....	34
C. Gambaran Kebijakan Parkir di Kabupaten Bekasi	38
BAB IV	42
PELAKSANAAN 3 PILAR DIJALANKAN DALAM PENGELOLAAN PERPARKIRAN DI PASAR LAMA CIKARANG	42
1. Aktor-aktor Yang Terlibat	42
a. Dinas Perhubungan	42
b. Juru Parkir.....	45
c. Dinas Pasar	47
2. Partisipasi Dalam Pengelolaan Parkir di Pasar Lama Cikarang	48
a. Partisipasi dalam Pengambilan Keputusan	49
b. Partisipasi dalam Menyalurkan Aspirasi.....	51
c. Partisipasi dalam Mewujudkan Tujuan yang Ingin Dicapai.....	51
BAB V.....	53
BAGAIMANA PERTANGGUNG JAWABAN PEMERINTAH DALAM PENGELOLAAN PERPARKIRAN DI PASAR LAMA CIKARANG	53
1. Transparansi.....	53

A. Dimensi Transparansi	53
B. Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum di Pasar lama Cikarang	58
2. Akuntabilitas.....	67
1. Rencana Pengelolaan Parkir di Pasar lama Cikarang.....	74
2. Kendala Pengelolaan Parkir di Pasar lama Cikarang	77
BAB VI.....	84
PENUTUP	84
A. Kesimpulan.....	84
B. Saran	84
DAFTAR PUSTAKA	86
LAMPIRAN.....	90
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	98

DAFTAR TABEL

Tabel 1 1Keadaan wilayah Cikarang Utara	30
Tabel 1 2 Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin	31
Tabel 1 3Jumlah Sarana dan Prasarana Cikarang Utara	31
Tabel 1 4Status Pekerjaan.....	33
Tabel 1 5Luas Lahan Parkir Pasar	62

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Prinsip-prinsip Good Governance	26
Gambar 2 Peta Wilayah Cikarang Utara	29
Gambar 3 Struktur Organisasi Kecamatan Cikarang Utara	30
Gambar 4 PERBU No 130 Tahun 2016.....	55
Gambar 5 Pasal 20 PERBU No 130 Tahun 2016	57
Gambar 6 Parkir diluar Penyediaan Pemerintah.....	61
Gambar 7 Pasal 10 PERBU No 130 Tahun 2016	62
Gambar 8 Kondisi Parkir di Pasar lama Cikarang.....	63
Gambar 9 Kondisi Kemacetan Sekitar Pasar lama Cikarang.....	65
Gambar 10 Rapat Evaluasi	73
Gambar 11 Karcis Parkir.....	81

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1: Surat Perizinan Penelitian	90
Lampiran 2: Daftar Pertanyaan Penelitian	91
Lampiran 3: Berkas Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi.....	95
Lampiran 4: Wawancara	96

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Parkir ialah sebagian yang tak dapat terpisah dengan keperluan transportasi karenanya tiap perjalanan yang menggunakan kendaraan umumnya akan dimulai dan diakhiri dengan parkir. Utamanya, parkir merupakan kebutuhan yang dapat memberikan fungsi pelayanan. Di Indonesia sendiri, parkir menjadi suatu masalah yang terus terjadi dan ramai dibicarakan karena banyak mengakibatkan macetnya lalu lintas. Kemacetan lalu lintas ini menjadi suatu persoalan, utamanya pada negara Indonesia. Menurut Novianto dalam Jurnal yang berjudul Analisis Kemacetan Lalu Lintas Akibat Parkir di Badan jalan mengatakan umumnya ada tiga aspek penyebab yang mengakibatkan kemacetan makin lama makin meningkat ini, yakni selalu meningkatnya kendaraan (*demand*), terbatasnya sumber daya dalam melakukan pembangunan jalan raya dan sarana transportasi lainnya (*supply*), dan belum maksimalnya operasionalisasi fasilitas lahan parkir. Tak hanya itu, masalah parkir yang terjadi di Indonesia diakibatkan dengan munculnya oknum juru parkir, dimana oknum tersebut melaksanakan aktivitas perparkiran pada sembarangan tempat.

Oknum ini melakukan pelanggaran parkir untuk meraup keuntungan, dengan adanya peningkatan volume kendaraan yang tidak dibarengi ketersediaan lahan parkir dari pemerintah maupun pihak yang terlibat, oleh karenanya hal tersebut dapat mengakibatkan munculnya oknum-oknum yang berusaha menggunakan bahu jalan untuk dijadikan sebagai lahan parkir yang dapat menguntungkan bagi para oknum tersebut. Munculnya para oknum pelanggar parkir ini, banyak terjadi di pusat-pusat kota terutama di tempat-tempat yang ramai dikunjungi oleh masyarakat seperti di tempat wisata. Selain itu, masalah perparkiran yang terjadi di Indonesia juga diakibatkan adanya regulasi parkir saat ini belum berjalan secara maksimal.

Pada beberapa permasalahan, isu perparkiran yang terjadi di Indonesia sudah banyak diteliti oleh peneliti terdahulu. Pada studi penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Riyadlus (2017), Reni, I Ketut M (2017), chda, Ni Luh dan Tania (2021), Bertania dan Waras (2021) didapatkan hasil bahwa parkir dapat menimbulkan kemacetan, apalagi parkir di bahu jalan yang mana merupakan aktivitas yang mengganggu performa jalan dengan berpotensi menimbulkan

kemacetan dan juga akan mengakibatkan keterbatasan ruang publik menjadi menyempitnya akses jalan apabila tidak di tata dengan baik. Maka dari itu, diperlukannya fasilitas parkir mengingat semakin bertambahnya jumlah kendaraan di tiap tahunnya. Adanya lahan parkir kendaraan dengan roda dua atau pun roda empat di badan jalan (*on street parking*) dalam beberapa pusat kota dan tempat belanja maka akan semakin membuat parah keadaan di ruas jalan. Tersedianya lahan parkir di badan jalan dapat menjadi kemacetan pada lalu lintas. Lebih lanjut, dapat menyebabkan juga kecelakaan, hilangnya kendaraan dan dapat juga menyebabkan polusi udara (Parttheeban, et al, 2020). Wilayah dengan perkembangan pusat belanja, rumah sakit, dan bangunan komersial lainnya menarik banyak perjalanan serta meningkatkan kebutuhan parkir (Surthanaya, 2017). Murahnya tarif parkir menjadi penyebab melubernya parkir di badan jalan. Namun, masalah perparkiran itu dapat dikendalikan dengan mengadakan sistem parkir yang pragmatis.

Fenomena dari permasalahan parkir yang terjadi di Indonesia ini banyak pihak yang menyalah gunakan lahan parkir untuk mendapatkan keuntungan dari tarif parkir. Masalah parkir dapat terjadi hampir di tiap wilayah yang ada di Indonesia. Lahan parkir menjadi suatu masalah yang perlu untuk disinggung dan perlu menjadi perhatian pemerintah daerah. Isu parkir yang terjadi ini perlu untuk dibenahi, karena jika tidak dibenahi maka akan terus bertambah permasalahan-permasalahan yang muncul. Maka dari itu, perlu adanya tata kelola parkir sebagai upaya mengurangi dan menyelesaikan permasalahan mengenai parkir. Tata kelola parkir ini perlu ada sebagai wadah penyediaan kebutuhan yang berkaitan langsung dengan parkir. Tata parkir pun perlu ada sebagai ruang penataan parkir sesuai dengan aturannya. Januar (2017) menyatakan bahwa di Indonesia sendiri pun, tata kelola parkir belum dijalankan secara maksimal. Kurang maksimalnya tata kelola parkir juga dilihat dalam pelayanan parkir yang amat jauh dirasa aman dan dirasa memberikan kepuasan. Banyak keluhan dari pemakai layanan parkir diantaranya pada beberapa tempat kadang petugas parkir tidak memberikan karcis parkir, di beberapa tempat pun ada yang dikenakan biaya dua kali lipat lebih besar dari biaya yang ditentukan dan tidak adanya jaminan atas keselamatan kendaraan. Dimana pelayanan parkir yang diberikan hanya sekedar memberikan penyewaan tempat tanpa benar-benar menjaga kendaraan yang terdapat di tempat parkir tersebut.

Dalam garis besar, adanya persamaan pembahasan penelitian dahulu yang sudah dibahas sebelumnya dengan topik kajian penulis yaitu mengenai parkir. Tetapi, didalam penelitian ini yang menjadi arah pembeda topik penulis yaitu parkir dari sudut pandang tata kelola. Tata kelola berangkat dari suatu organisasi atau lembaga yang menyelenggarakan pemerintahan sebagai pengatur dan pelaksana tunggal penyelenggaraan pemerintah. Tata kelola ini ada sebagai suatu sistem nilai, kebijakan, dana kelembagaan untuk membahas mengenai urusan-urusan ekonomi, sosial, politik yang mana hal tersebut perlu dikelola melalui interaksi masyarakat, pemerintah, dan sektor swasta. Selain itu, konsep tata kelola merupakan sebuah proses kebijakan. Jadi, tata kelola ini berangkat dari sebuah kebijakan dengan mengatur segala bentuk permasalahan yang terjadi. Dengan demikian, dikarenakan penulis ingin mendalami serta menangkap arah yang berbeda dari penelitian-penelitian sebelumnya. Fokus kajian penulis ini yaitu dalam hal tata kelola parkir di Pasar Tradisional. Sesuai dengan fokus kajian yang akan dikaji penulis, kajian ini dilakukan di Pasar Lama Cikarang yang letaknya di Kabupaten Bekasi.

Pasar Lama Cikarang ini merupakan pasar tertua di Kabupaten Bekasi yang terletak di Jalan K. H Fudholi, Cikarang Utara, Kabupaten Bekasi. Pasar Lama Cikarang ini berdiri sejak tahun 1982 silam itu hingga saat ini belum pernah diperbaiki sehingga kondisinya pun memprihatinkan. Pasar Lama Cikarang ini mulanya menjadi pusat aktivitas ekonomi dimasa lampau karena Pasar Lama Cikarang dahulunya banyak dihuni oleh para pedagang dari keturunan Tionghoa. Saat sekarang ini, dengan semakin banyaknya para pedagang dan juga lahan untuk berdagang, maka semakin banyak pula para pembeli di Pasar Lama Cikarang. Tetapi, dengan banyak bertambahnya jumlah para pedagang dan pembeli, tidak dibarengi dengan kesiapannya lahan parkir yang di perlukan, maka pengelolaan parkir di Pasar Lama Cikarang tidak berjalan dengan baik.

Masalah yang terjadi di Pasar Lama Cikarang akibat tidak adanya tata kelola yang berjalan baik, dan ini menjadi fokus kajian dari penulis. Dalam hal ini, banyaknya keluhan dari pengunjung Pasar Lama Cikarang karena adanya lahan parkir yang tidak berbadan hukum. Menurut berita harian Jakpos news yang ditulis oleh Admin (2022) dengan judul artikel “Pasar Lama Cikarang Disulap Menjadi Lahan Parkir”, melihat pada sumber yang telah dijelaskan, menyebutkan bahwa kondisi pasar yang seharusnya membuat nyaman pembeli dan dapat menarik

konsumen agar tetap belanja di Pasar Lama Cikarang ternyata jauh dari yang diinginkan. Ia memberi alasan karena parkir memadati akses jalan pembeli atau konsumen yang sedang belanja disana. Selanjutnya, menurut berita sebekasi.com yang ditulis oleh Handoko (2022) dengan judul artikel “Diduga rebutan lahan parkir, Ormas GMBI bentrok dengan ormas GMPI di Cikarang”, melihat pada sumber yang telah dijelaskan, disebutkan bahwa masalah lain yang timbul mengenai parkir di Pasar Lama Cikarang ini pernah terjadinya bentrok antar Organisasi Masyarakat (Ormas) di lampu merah Pasar Lama Cikarang. Dari keterangan warga diketahui penyebab terjadinya bentrok itu di duga akibat perebutan lahan parkir Pasar Cikarang. Maka dari itu, berbicara mengenai parkir, perlu dibahas lebih lanjut pula mengenai tata kelola parkirnya agar tidak adanya kesalah pahaman yang terjadi seperti masalah-masalah yang telah diuraikan diatas. Kajian ini menarik bagi penulis yang termuat dalam judul “Tata Kelola Parkir Tepi Jalan di Pasar Tradisional (Studi Kasus Pasar Lama Cikarang)”. Topik tersebut perlu dikaji karena lokasi yang dipilih penulis selalu mengakibatkan kemacetan yang disebabkan oleh parkir parkir di tepi jalan (*on street parking*) yang tidak tertata secara rapih karena semakin banyaknya kendaraan yang diparkir di pinggir jalan raya terutama di waktu sibuk antara pagi sampai sore hari, dimana separuh jalan banyak digunakan oleh lahan parkir, kajian ini memiliki makna penting dalam perparkiran khususnya didalam tata kelola. Selain itu, adanya kajian ini perlu dibahas karena lahan parkir ini menjadi rebutan para Organisasi Masyarakat (Ormas), sehingga perlu adanya pembahasan lebih lanjut hubungan antara tata kelola parkir dengan pemangku kepentingan (*stake holder*), penting dari hal-hal tersebut, kajian mengenai pengelola parkir perlu dibahas karena memiliki kelayakan dalam memberikan kontribusi demi terciptanya tata kelola yang baik pada parkir di Pasar Lama Cikarang.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, penulis mencoba merumuskan penelitiannya dan berfokus pada tata kelola dalam pengelolaan parkir. Adapun rumusan masalah yang diangkat penulis yaitu:

1. Bagaimana pelaksanaan 3 pilar pengelolaan perparkir di pasar lama Cikarang dapat dijalankan?
2. Bagaimana pertanggung jawaban pemerintah dalam pengelolaan perparkiran di pasar lama Cikarang?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka tujuan yang ingin diperoleh penulis dalam penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan 3 pilar dijalankan dalam pengelolaan perparkiran di pasar lama Cikarang.
2. Untuk mengetahui pertanggung jawaban pemerintah dalam melakukan pengelolaan perparkiran di pasar lama Cikarang.

D. Manfaat Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis besar harapan dapat memberi manfaat. Adapun manfaat yang diperoleh secara teoritis sebagai berikut:

1. Penelitian ini diharap akan memberi sumbangan ilmu serta dapat menjadi bahan tinjauan awal dalam melaksanakan penelitian yang sama pada masa mendatang yang berkaitan dengan tata kelola parkir.
2. Penelitian ini diharap dapat menjadi bahan dalam pengembangan teori pada program studi Ilmu Politik dalam permasalahan sebagai usulan penelitian ini khususnya soal tata kelola parkir.
3. Penelitian ini diharap dapat menyediakan pengetahuan untuk penulis dan yang membaca baik dalam golongan akademik maupun non akademik.

Sementara itu, berikut manfaat praktisnya yang didapat dari penelitian ini yaitu diantaranya:

1. Bagi pemerintah, bisa menjadi bahan pertimbangan atau rekomendasi atas masalah dalam menangani kasus parkir di Pasar Lama Cikarang, Kabupaten Bekasi.
2. Bagi masyarakat, dapat membantu pemecahan masalah atas persoalan tata kelola parkir yang ada di Pasar Lama Cikarang, Kabupaten Bekasi.
3. Bagi peneliti lain, dapat dijadikan sebagai rujukan dalam menambah pengetahuan, ilmu dan pemahaman terhadap persoalan tata kelola parkir yang terjadi di beberapa wilayah.

E. Tinjauan Pustaka

Sebelum melakukan penelitian pada penulisan skripsi ini, penulis mengkaji penjelasan dari penelitian sebelumnya yang sama dengan kajian yang diambil

penulis atau yang banyak dibidang sebagai *literature review*. Bentuk mengkaji penelitian *literature review* ini ditunjukkan untuk melihat cara pandang yang tidak sama sehingga penulis dapat meletakkan hasil penelitiannya. Topik yang membahas tata kelola parkir ini telah banyak diteliti oleh para peneliti sebelumnya. Untuk itu, penulis melakukan *literature review* dalam melihat perbedaannya, diantaranya:

1. Parkir

Berdasarkan jurnal yang ditulis oleh Reni dan I Ketut Mudana (2017) dengan judul “Kajian Penataan Parkir di Badan Jalan Kota Cirebon”, mendapatkan hasil sebagian lokasi Kota Cirebon berpotensi mengalami macet, yang ada di depan Asia Toserba Jalan Karang Getas diakibatkan kendaraan dengan parkir di bahu jalan, ditambah lagi adanya angkot yang mengetem. Penggunaan fungsi jalan yang tidak benar ini berakhir dapat menghambat lancar nyalalu lintas di sekitaran jalan disebabkan kendaraan yang terparkir di badan jalan membuat kurang lebarnya jalan bagi pengendara yang melewatinya. Dan berdasarkan jurnal yang ditulis Riyadlus dan Wiwoho (2017) dengan judul “Analisis Karakteristik Parkir di Satuan Ruang Parkir Pasar Larangan Sidoarjo” mendapatkan hasil bahwa parkir di pasar Larangan Sidoarjo dibagi menjadi 2 tempat yaitu parkir pada badan jalan dan parkir di luar badan jalan, dimana parkir pada badan jalan di pasar Larangan Sidoarjo masih berantakan dan kurang rapih, hingga laju kendaraan yang melewati di sepanjang luas jalan itu menjadi berkurang yang mengakibatkan macet di sepanjang ruas jalan di pasar Larangan Sidoarjo.

Berdasarkan jurnal yang ditulis oleh Rihan dan Talbani (2019) yang berjudul “Analisis Pengaruh Parkir Liar terhadap Pendapatan Pemilik Usaha di Kota Banda Aceh”, mendapatkan hasil parkir liar pada usaha informan tak berdampak buruk pada pendapatan usaha, parkir liar juga tak memberi pengaruh atas kunjungan kedatangan pembeli ke tempat usaha informan, karena biaya yang ditarik oleh jupar liar tidak sangat besar dari biaya resmi, sehingga pembelitak keberatan. Berdasarkan jurnal yang ditulis oleh Ulfa dan Diah Ayu (2019) yang berjudul “Efektivitas Pengawasan Kota Batam pada Pungutan Parkir Liar Liar di Jembatan Fisabilillah dan Jembatan Narasinga Bareleng Tahun 2019”, mendapatkan hasil parkir liar yang ada di jembatan Fisabilillah dan jembatan Narasinga dimanfaatkan oknum yang melihat wisatawan yang berhenti di jembatan Fisabilillah dan jembatan Narasinga. Oknum tersebut melakukan pungutan liar dengan tujuan

meminta uang parkir diatas jembatan. Pungutan untuk motor dikenakan biaya Rp. 5.000,- dan untuk mobil dikenakan biaya Rp. 10.000,. Dan berdasarkan jurnal yang ditulis oleh Puriyadi, Sri Rejeki, Bagus (2021) dngan judul “Analisis Kebutuhan dan Penataan Lahan Parkir di Pasar Pegandon, Kabupaten Kendal” mendapatkan hasil bahwa kondisi lahan parkir dengan luas 600 m² yang ada di Pasar Pegandon, Kabupaten Kendal masih

kurang terarah karena masih banyak pengunjung pasar yang memarkirkan kendaraannya di sembarang tempat, kurangnya kesadaran terhadap penataan lahan parkir ini pun mengakibatkan mengganggu lalu lintas hingga terjadi kemacetan di area pasar.

Berdasarkan skripsi yang ditulis oleh Asriyanti Azis (2020) dengan judul “Pelaksanaan Pengawasan Parkir Liar Oleh Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya”, mendapatkan hasil bahwa penerapan pengamatan parkir oleh Perusahaan Daerah (PD) Makassar Raya sudah baik dengan menggunakan 2 pengamatan, yaitu preventif yang ditinjau langsung dari lokasi tertentu. Dan juga pengawasn reprensif yang dilakukan oleh tim TRC (Tim Reaksi Cepat) guna memantau posisi jupar dalam memberi pengarahan agar tidak melakukan pungutan liar. Informasi mengenai pengawasan reprensif pun dapat diakses di @HumasPD. Dan berdasarkan skripsi yang ditulis oleh Fauziah Syarifuddin (2017) dengan judul “Kebutuhan Ruang Parkir Pada Rumah Sakit Bhayangkara di Kota Makassar”, mendapatkan hasil bahwa dirumah sakit banyak dijumpai keluhan atas kurangnya lahan parkir yang tersedia serta tidak adanya kenyamanan ruang parkir.

2. Tata Kelola Parkir

Berdasarkan jurnal yang ditulis oleh Hendrawan Toni Taruno (2017) dengan judul “Evaluasi Kebijakan Pengelolaan Parkir (Studi Kasus Kota Semarang)”, mendapatkan hasil situasi penyelenggaraan parkir di Kota Semarang belum dikelola secara baik, tandanya denganrendahnya perolehan penerimaan retribusi parkir ditiap tahunnya. Dan berdasarkan jurnal yangditulis oleh Arman Syah Putra (2020) yang berjudul “Analisa dan Perancangan Sistem Tata Kelola Parkir Cerdas di Kota Pintar Jakarta”, mendapatkan hasil dengan kapasitas kendaraan yang amat tinggi serta tersedianya tempat parkir yang kurang justru menjadikan tempat parkir lahan rebutan, dan juga belum adanya regulasi parkir yang jelas serta penyerahan

biaya parkir tidak jelas alirannya masuk ke kas pemerintah daerah atau masuk kemana.

Berdasarkan jurnal yang ditulis oleh Muazzinah dan Amuji Ade (2020) yang berjudul “Analisis Tata Kelola Retribusi Parkir Sebagai Upaya Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kota Banda Aceh”, mendapatkan hasil bahwa dengan adanya regulasi Nomor 4 Tahun 2012 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum belum mencapai target guna didapat oleh Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh. Berdasarkan jurnal yang ditulis oleh Arisanto Soeroyo (2021) yang berjudul “Kajian Perumusan Tata Kelola Parkir Kabupaten Malang”, mendapatkan hasil banyak lahan parkir di Kabupaten Malang belum dikelola oleh Dinas Perhubungan menjadikan perolehan dari parkir tidak sepenuhnya masuk pada Dinas Perhubungan yang mempunyai kewenangan atas perpajakan.

Berdasarkan jurnal yang ditulis Nur Halina, Finni, dkk (2021) dengan judul “Dukung Tata Kelola Kota Berkelanjutan: Aksi Tertibkan Kantong Parkir di Pasar Baru Gotong Royong Kota Probolinggo”, mendapatkan hasil kurang fungsinya lahan parkir didalam ruang pasar dan kurang teraturnya aktivitas parkir di area pasar, hingga hal tersebut mengakibatkan arena parkir didalam tak ada tukang parkirnya. Hal seperti itu akan rawan kehilangan kendaraan didalam ruang parkir. Dan berdasarkan jurnal yang ditulis oleh Zenna Millenia dan Arif Farida (2022) dengan judul “Tata Kelola Pendapatan Parkir: Petugas Parkir DISHUB dan Non DISHUB”, mendapatkan hasil bahwa tata kelola parkir tepi jalan oleh Dinas Perhubungan Kota X dikatakan transparan karena tiap berita soal parkir pinggir jalan mudah diakses langsung oleh publik melalui web dan bisa pula datang langsung datang ke kantor Dinas Perhubungan. Akuntabilitas tata kelola parkir tepi jalan juga penuh tanggung jawab karena setiap petugas dinas dan juru parkir difasilitasi pelatihan dan pembinaan bahkan pengawasan.

Berdasarkan jurnal yang ditulis oleh Leonardo Wila, Eri Yusnita, Cahyo Sasmito (2023) yang berjudul “Analisis Tata Kelola Kebijakan Pajar Parkir dan Retribusi Parkir di Kota Malang”, mendapatkan hasil dengan meningkatnya penambahan jumlah parkir, maka Pemerintah Kota Malang mengeluarkan Peraturan Daerah Nomor 16 Tahun 2010 dan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 3 Tahun 2015 tentang retribusi jasa umum. Walaupun demikian, kebijakan tersebut tidak berdampak besar terhadap pemasukan daerah di Kota Malang. Dan

berdasarkan jurnal yang ditulis oleh Tusta Citta dengan judul “Tata Kelola Parkir Untuk Peningkatan Potensi Pendapatan Retribusi Parkir di Kota Matarram”, mendapatkan hasil dalam kaitannya dengan sistem pengaturan perparkiran di beberapa titik potensial seperti pusatperbelanjaan masyarakat, lokasi wisata dan pusat keramaian di Kota Mataram selama ini sistempengelola layanan parkir masih menggunakan cara manual. Pihak pengelola melakukan pencatatan menggunakan sistem penomoran yang digantung atau diberikan kepemilik kendaraan. Sistem parkir manual ini memiliki banyak kelemahan karena semua transaksi tidak bisa terkontrol secara efektif. Pembayaran parkir juga dilakukan secara manusla yang menyebabkan kurang efisiensinya pelaksanaan parkir.

Berdasarkan skripsi yang ditulis oleh Faiz dengan judul “Tata Kelola Perparkiran di KotaSemarang dilihat dari Perspektif *Good Governance* (Studi Penelitian Pada Parkir di Wilayah Taman Indonesia Kaya)”, mendapatkan hasil pada pandangan *good governance* yakni akuntabilitas langkah proses penentuan target retribusi parkir di Kota Semarang banyak terlibat para pemangku kepentingan. Dimana hal ini sejalan dengan prinsip *good governance* pertanggung jawaban (akuntabilitas) Dinas Perhubungan dalam melaksanakan pengelolaan parkir. Dan berdasarkan skripsi yang ditulis oleh Fransisca Kusumastuty (2015) dengan judul

“Responsivitas Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi dalam Tata Kelola Parkir di Kota Surakarta”, mendapatkan hasil tata kelola parkir perlu untuk dibenahi karena masih adanya kelalaian dan protes dari masyarakat contohnya pungli dan juga parkir pada sembarangtempat. Dan berdasarkan skripsi yang ditulis oleh Fadil Muhammad (2023) dengan judul “TataKelola Retribusi Parkir Pasar Namboro Oleh Dinas Perhubungan Kota Palu”, mendapatkan hasil praktik penerimaan retribusi parkir dari tahun ke tahun yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Palu yang belum tercapai target karena dalam penataan dan pengelolaan serta pengawasannya belum dapat dilakukan secara maksimal.

Studi penelitian diatas mempunyai persamaan pada kajian penulis yaitu mengenai parkir.Penelitian ini untuk melengkapi kajian *literature review* dan yang menjadi pembeda dengan kajian penelitian sebelumnya yaitu, penulis menempatkan tata kelola parkir yang dilakukan Dinas Kabupaten Bekasi serta upaya apa yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam melakukan keberhasilan tata

kelola perparkiran di Pasar Lama Cikarang. Dalam hal ini, penulis ingin mengkaji penelitian yang belum banyak diteliti oleh peneliti sebelumnya. Pada penelitian-penelitian sebelumnya, peneliti terdahulu berfokus pada retribusi parkir serta masalah yang terjadi dengan adanya parkir, tetapi tidak dengan faktor apa saja yang menjadi penghambat keberhasilan tata kelola parkir. Apalagi kajian mengenai tata kelola yang akan diteliti oleh penulis ini dilakukan di pasar tradisional yang merupakan pasar tertua di Cikarang. Dengan hal tersebut, menjadi suatu yang unik serta yang menjadi pembeda dari kajian-kajian sebelumnya yang dilakukan oleh peneliti sebelumnya.

F. Metode Penelitian

Metode penelitian ialah suatu usaha dalam memperoleh, membeberkan dan memerikakebenaran serta menguji atas penelitian yang dilakukan penulis dalam pelaksanaannya. Berkenaan dengan hal tersebut, inilah jenis penelitian yang dipakai penulis yaitu:

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Studi penelitian yang dilaksanakan penulis dengan memakai metode penelitian kualitatif dengan jenis penelitian lapangan yang memiliki arti bahwa data yang diperoleh dengan bentuk kata maupun penjelasan serta berisikan gambar, bukan angka. Creswell dalam Kusumastuti (2009) mengemukakan pendapat bahwa penelitian kualitatif merupakan penelitian dalam menggali dan memberi pemahaman makna dari beberapa individu yaitu berangkat dari fenomena sosial. Lebih lanjut Creswell (2009) membahas bahwa proses penelitian kualitatif ini banyak melibatkan usaha penting, layaknya mengajukan pertanyaan, mengumpulkan data secara benar dari para informan, melakukan analisis data secara pengelompokan mulai dari tema khusus ke tema umum dan juga menerangkan maksud dari data yang didapat. Jadi, kesimpulannya penelitian kualitatif ini ialah penelitian dengan langsung memahami kondisi yang ada, karena penulis mengikut sertakan dirinya pada penelitian yang diteliti.

Pada studi penelitian ada dua jenis penelitian: yaitu penelitian lapangan (*field research*) dan penelitian keperpusatakaan (*library research*). Kajian penelitian yang dilakukan oleh penulis adalah penelitian lapangan (*field research*). Penelitian lapangan (*field reseacrh*) memiliki maksud dengan penulisnya turun langsung di lapangan dengan mengamati objek yang akan diteliti. Penulis dalam

melakukan penelitian lapangan ini berinteraksi langsung dan ikut berpartisipasi dalam mengkaji serta mendalami objek yang sedang diamatinya. Penelitian lapangan ini bisa memperoleh data tepat dan jelas dikarenakan didapat langsung dari informan ataupun narasumber.

Pada studi ini, penulis memakai metode penelitian kualitatif deskriptif dengan jenis penelitian lapangan (*field research*) yang menggunakan pendekatan studi kasus (*case study*). Penulis mendalami masalah tata kelola parkir yang ada di Pasar Lama Cikarang, Kabupaten Bekasi dengan terjun langsung ke tempat tersebut. Alasan penulis mengangkat kasus ini karena Pasar Lama Cikarang ini merupakan pasar tertua di Cikarang, dan dengan penulis mengkaji kasus ini diharapkan memberikan kontribusi baik demi terciptanya tata kelola di Pasar Lama Cikarang. Oleh karenanya, kasus tersebut perlu diteliti secara mendalam dan dideskripsikan dengan uraian kata-kata.

2. Sumber dan Jenis Data

Sumber data didalam penelitian adalah aspek penting, sumber data ini berkaitan dengan hasil yang diteliti. Karena itu, sumber data memiliki peran utama di penelitian kualitatif yang berbentuk kata. Lebih lanjut yaitu data-data pendukung yaitu dokumen dan sebagainya. Adapun sumber data pada penelitian ini yaitu:

a. Data Primer

Data primer ialah data yang diperoleh langsung dari sumber utama, cara pengambilan datanya yaitu wawancara, observasi dan lain sebagainya. Di penelitian ini, penulis memanfaatkan informasi dari wawancara dari narasumber dan juga observasi langsung yang dilakukan di Pasar Lama Cikarang. Data primer ini dapat berfungsi dalam memberikan jawaban dari rumusan penelitian secara langsung dari informan sebagai bahan evaluasi untuk menanggapi suatu masalah, yang mana sebagai dasar dari penelitian yang bisa dipertanggung jawabkan serta guna memiliki data yang akurat dan terkini dari informan secara langsung.

b. Data Sekunder

Data sekunder ialah data yang didapatkan dari sumber secara tak

langsung, berbentuk dokumentasi, arsip resmi dan lain sebagainya. Di penelitian ini, penulis menggunakan data sekunder berbentuk buku, skripsi, artikel jurnal, web, tempat lokasi penelitian, dan lain-lainnya. Data sekunder ini mempunyai fungsi dalam menopang keberhasilan penelitian yang dilaksanakan penulis.

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah prosedur awal penelitian, tujuan awal dari penelitian yaitu mengantongi data. Dengan tidak ketahuan atas teknik pengumpulan data, maka penulis tak akan mengantongi data. Di penelitian kualitatif, pengumpulan data dilakukan pada *natural setting* (kondisi alamiah), sumber data primer, dan teknik pengumpulan data lebih banyak pada observasi (*observation*), wawancara mendalam (*in depth interview*) dan dokumentasi. Berikut ini pemaparannya.

a. Observasi

Observasi adalah pengambilan data dengan terjun di lapangan secara langsung. Menurut Sugiyono (2014) observasi ialah suatu langkah yang disusun dengan bermacam proses. Adapun manfaat observasi ini penulis lebih dapat paham keseluruhan data dalam kondisi sosial, jadi penulis mendapatkan padangan secara menyeluruh. Maka dari itu penulis penulis mendapatkan apa yang diluar persepsi dari narasumber, sehingga penulis mendapatkan gambaran secara menyeluruh.

Dari berbagai macam observasi, penulis memakai observasi teras teras atau tersamar yakni melaksanakan pengumpulan data dengan mengatakan terang-terangan pada narasumber, bahwa penulis sedang melakukan penelitian. Jadi, para kelompok yang terlibat didalam penelitian penulis mengetahui dari pertama hingga akhir tentang kegiatan yang dilakukan oleh penulis. Namun dalam kondisi tertentu penulis juga tidak terang-terangan dalam melakukan observasi, guna menghindari jika suatu ketika data yang diperlukan ialah data rahasia. Karena jika terang-terangan, berkemungkinan penulis tak akan diberi izin observasi. Di penelitian ini, penulis pun terjun langsung di Pasar Lama Cikarang, Kabupaten Bekasi.

b. Wawancara

Wawancara ialah suatu teknik pengumpulan data dengan pengaplikasiannya secara langsung secara hadap-hadapan dengan informan. Wawancara ialah proses perbincangan yang memiliki maksud mengkonstruksi mengenai orang, keadaan, kegiatan dan sebagainya yang dijalankan dua pihak yaitu pewawancara dan orang yang diwawancarai. Tujuan dilakukannya wawancara yaitu agar penulis mendapatkan data beberapa pandangan, perasaan dan emosi para narasumber sehingga penulis dapat paham melalui informasi yang diperoleh.

Teknik pelaksanaan wawancara yang dipakai penulis yaitu secara sistematis terstruktur. Dengan maksud yaitu penulis telah menyusun pedoman wawancara untuk diberikan pada narasumber supaya arah pembahasan tak meluas serta memiliki arah sehingga apabila jawaban yang diberikan narasumber tak sesuai pembahasan akan dikembalikan pada pembahasan utama. Studi penelitian yang dipilih penulis dengan memakai sistematis terstruktur ini untuk ditanyakan kepada informan seperti Dinas Perhubungan, juru parkir, pedagang pasar, pengunjung pasar dan sebagainya. Para informan tersebut akan diberikan pertanyaan seputar tata kelola parkir dan dampak adanya tata kelola parkir tersebut.

c. Dokumentasi

Dokumentasi adalah notulen peristiwa yang telah berjalan yang dapat berbentuk dokumen, arsip serta lain hal sebagainya yang sesuai dengan keperluan penelitian guna diamati laporannya dalam membantu penelitian penulis. Jadi, dokumentasi ini tak hanya berbentuk ambilan foto sebagai fakta dalam penelitian tetapi juga berbentuk dokumen atau arsip untuk diamati. Di penelitian ini, penulis mengerahkan dokumen dari dinas perhubungan dalam mengatur pengelolaan parkir tersebut dalam melakukan tata kelola parkir. Hal tersebut bertujuan mengetahui keterlibatannya dan anggaran yang diperolehnya dalam pengelolaan parkir hingga dapat memperkuat hasil penelitian penulis.

4. Teknik Analisis Data

Analisis data dapat didefinisikan langkah memeriksa dan menyusun secara tersusun data yang didapatkan pada hasil observasi, wawancara, dan lainnya sehingga penulis dapat dengan mudah memberikan informasinya kepada

banyak orang dari hasil temuannya (Devi, 2015). Analisis data yang dipakai ialah metode analisis kualitatif yaitu cara yang dilaksanakan dalam memperoleh data, memilah-milahnya menjadi suatu yang dapat dikelola, mencari dan mendapatkan yang dapat diceritakan kepada orang banyak. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini mengacu pada konsep Mudjia Rahardjo (2017) yang dikelompokkan kedalam enam langkah, yaitu sebagai berikut:

1. Pengumpulan Data

Sebagaimana yang sudah dipaparkan diatas, data penelitian pada pendekatan studi kasus ini diperoleh dari wawancara, observasi, dan dokumentasi. Penulis sendiri pada penelitian ini merupakan instrumen kunci, sehingga penulis mengukur ketetapan dan ketercukupan data serta kapan pengumpulan data harus berakhir. Penulis pula yang menentukan informasi yang tepat untuk diwawancarai, kapan dan dimana wawancara akan dilakukan.

2. Penyempurnaan Data

Data yang sudah terkumpul perlu disempurnakan. Cara menyempurnakan ini dengan membaca seluruh data yang melihat kepada rumusan masalah yang diajukan. Jika rumusan masalah diyakini dapat dijawab dengan data yang ada, maka data tersebut lengkap. Sebaliknya, jika dirasa data belum melengkapi semuanya maka penulis perlu turun lagi ke lapangan untuk mendapatkan data yang lebih lengkap.

3. Pengolahan Data

Setelah data dirasa lengkap, penulis melakukan pengolahan data, yaitu dengan mengecek kebenaran data, melakukan susunan data, melakukan sandingan data, melakukan pengklasifikasian data, kemudian melakukan pengkroscekan ulang jawaban narasumber yang dirasa kurang. Tahap ini ada untuk memudahkan tahap analisis.

4. Analisis Data

Setelah data seperti transkrip hasil wawancara dan observasi seperti gambar, foto, catatan dianggap sudah lengkap, selanjutnya penulis melakukan analisis data. Analisis data dalam metode yang dilakukan ini,

hanya dapat dikerjakan oleh penulis sendiri, karena sebagai juru kunci yang mengetahui data yang sudah dipegang sebelumnya yang diperoleh dari temuannya sendiri.

5. Proses Analisis Data

Pada hakikatnya, analisis data merupakan aktivitas yang dilakukan untuk mengurutkan, atau menyusun dengan memberikan sebuah tanda berdasarkan apa yang menjadi pengelompokannya yang sudah ditemukan dari hasil rumusan masalah yang telah diajukan. Melalui rangkaian kegiatan tersebut, data yang sebelumnya masih berantakan kemudian disederhanakan agar mudah dipahami. Langkah yang dapat dilakukan dalam tahapan ini, yaitu:

- a) Penulis membaca seluruh transkrip guna mendapatkan informasi-informasi secara umum di tiap transkrip.
- b) Pesan-pesan umum tersebut dipilih untuk diambil pesan khususnya
- c) Dari pesan tersebut, data dikelompokkan berdasarkan urutannya, kemudian analisis data dimulai sejak penulis terjun kelapangan untuk memenuhi data yang memang diperlukan.

6. Simpulan Hasil Penelitian

Simpulan hasil penelitian ini ialah hasil perolehan kumpulan data yang akhir, yang mana berisi inti penjabaran pada pembahasan, dan dilakukan pengkroscekan ulang sebelum disajikan data yang sebenarnya.

G. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan merupakan suatu rangkaian rencana petunjuk penelitian yang hendak ditulis secara naratif. Hal itu mempunyai tujuan agar skripsi diperoleh terstruktur secara baik, rapih, dan benar. Berikut ini ialah sistematika penulisan skripsi yang sudah sesuai kaidah penyusunan skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UIN Walisongo Semarang yang terdiri atas enam bab secara rinci, yaitu sebagai berikut:

BAB I Pendahuluan

Pada BAB ini penulis menjabarkan mengenai argumen awal memilih tema penelitian ini dan memaparkan bukti mempersembahkan data-data dan

kenyataan secara induktif pada latar belakang, didukung rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan penelitian sebelumnya yang jelas, metode penelitian serta sistematika penulisan dalam mendukung agar pembaca mudah untuk memahami dengan singkat pada isi tiap BAB.

BAB II Kerangka Teori

Pada BAB ini penulis menjabarkan teori yang jelas pada fenomena yang diteliti dan dijadikan pedoman dalam mencerna dan menguraikan data hasil penelitian serta jawaban atas masalah penelitian. Penyusunan kerangka teori ini berlandaskan pada variabel- variabel yang menjadi fokus penelitian dengan menggunakan teori *good governance* yang dikembangkan oleh United Nation Development Programme (UNDP).

BAB III Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Pada BAB ini penulis menguraikan analisis kondisi kehidupan masyarakat di Pasar Lama Cikarang. Kondisi tersebut terliput dalam kondisi geografis, demografis, sosial budaya, ekonomi, pendidikan serta struktur politik lembaga. Di penelitian ini akan memberi gambaran situasi Pasar Lama Cikarang, Kabupaten Bekasi.

BAB IV Bagaimana pelaksanaan 3 pilar dijalankan dalam pengelolaan perparkiran di pasar lama Cikarang

Pada BAB ini menguraikan jawaban atas rumusan masalah yang ada pada BAB pertama. Dalam hal tersebut, akan menjawab pertanyaan bagaimana pelaksanaan 3 pilar dijalankan dalam pengelolaan perparkiran di Pasar Lama Cikarang. Argumen atau pendapat dari informan dapat dianalisis dan dinarasikan secara deskriptif. Setelah itu, hasil bahasan dikorekasikan pada teori yang dipakai yakni teori *good governance*.

BAB V Bagaimana pertanggung jawaban pemerintah dalam pengelolaan perparkiran di pasar lama Cikarang

Pada BAB ini menguraikan jawaban atas rumusan masalah yang ada pada BAB pertama. Dalam hal tersebut, akan menjawab pertanyaan bagaimana pertanggung jawaban pemerintah dalam pengelolaan perparkiran di Pasar Lama Cikarang. Argumen atau pendapat dari informan dapat dianalisis dan dinarasikan secara deskriptif. Setelah itu, hasil bahasan dikorekasikan pada

teori yang dipakai yakni teori *good governance*.

BAB VI Penutup

Pada BAB ini penulis menguraikan simpulannya dari hasil secara selurunya untuk mendapatkan gambaran akurat sehingga mudah memahami akan isinya serta saran-saran yang termuat guna penelitian berikutnya untuk lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

Daftar pustaka ini berisikan sumber referensi atau acuan yang digunakan penulis dalam melakukan penyusunan laporan penelitian.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Definisi Konseptual

1. Parkir

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), parkir didefinisikan sebagai ruang penyimpanan. Parkir ialah tempat meletakkan dengan menghentikan kendaraan angkutan atau barang (bermotor ataupun tidak bermotor) pada suatu ruang dengan batas waktu tertentu (Nawawi, 2015). Parkir merupakan tempat menyimpan kendaraan pada waktu tertentu di suatu tempat yang telah tersedia. Parkir merupakan tindakan meletakkan kendaraan pada lokasi yang sudah ditentukan dalam waktu yang relatif lama.

Parkir merupakan proses menempatkan kendaraan secara sementara di area khusus yang sudah ditetapkan. Parkir juga merupakan proses menaruh atau menyimpan kendaraan pada lokasi yang telah ditentukan agar kendaraan tidak mengganggu lalu lintas serta memberikan kemudahan bagi pengendara lain dalam mengakses jalan. Parkir pun merupakan tindakan menyimpan kendaraan secara sementara pada suatu tempat tertentu dengan tujuan mengatur dan memudahkan mobilitas masyarakat dalam menggunakan kendaraan mereka. Definisi lain tentang parkir yaitu proses menyimpan kendaraan pada area yang sudah ditentukan untuk mengurangi polusi dan mendorong pemakaian transportasi berkelanjutan. Selain itu pun, parkir adalah tindakan menghentikan kendaraan pada suatu area tertentu sementara waktu guna menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Parkir ini penting dan harus ada, sebagai upaya menghindari kendaraan yang berhenti di sembarang tempat dan juga mengurangi mengganggu lalu lintas di sekitar lingkungan. Parkir di sembarang tempat pun dapat berdampak buruk dimana hal tersebut dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas, konflik antara pengendara dan juga mengganggu terhadap lingkungan di sekitar. Untuk itu, perlu adanya tempat parkir yang dapat menampung kapasitas kendaraan yang tiap tahunnya semakin meningkat.

Berdasarkan banyaknya pengertian diatas, maka bisa diambil kesimpulan bahwa parkir didefinisikan sebagai keadaan kendaraan yang tak gerak dalam batas

waktu tentu dengan membutuhkan tempat berhenti yang disediakan baik dari pemerintah ataupun pihak lain yang berupa perorangan maupun suatu badan usaha. Parkir ini perlu ada untuk menghindari kendaraan yang berhenti di sembarang tempat yang dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas. Permasalahan parkir pada umumnya terjadi apabila jumlah kendaraan lebih besar dibandingkan kapasitas tempat parkirnya, sehingga tidak dapat menampung kendaraan yang ada di suatu lahan parkir sehingga dapat menimbulkan kecamatan pada arus lalu lintas sekitar.

2. Governance

Dalam konteks *Good Corporate Governance* (GCG), *governance* disebut sebagai tata kelola. Tata kelola (*governance*) disebut mekanisme yang dilaksanakan oleh organisasi atau masyarakat dalam mengatasi persoalan yang terjadi. Definisi lain mengenai *governance* yaitu pemakaian instansi-instansi, struktur-struktur otoritas dan bahkan perkumpulan guna mengalokasikan sumber-sumber data dan mengkoordinasi atau mengendalikan aktivitas di masyarakat (Jogiyanto, 2011). Tata kelola (*governance*) menurut (Effendi, 2009) yaitu sebagai sistem pengawasan dengan tujuan utamanya mengelola resiko signifikan melalui pengamanan didalam perusahaan.

Kemunculan *governance* dilihat sebagai alternatif sudut pandang dalam menafsirkan gerak perubahan sosial, ekonomi dan politik yang melanda dunia pada dekade 90-an. Disebut selanjutnya oleh Chotray dan Stiker dalam Rahmatunnisa (2009) mengatakan bahwa tata kelola berupaya memahami cara kita membangun pengambilan keputusan kolektif yang sudah ada model gagal menangkap apa yang ada dan tidak memberikan yang sesuai meringkai isu-isu kunci bagi para reformis. Menurut Darmansjah dalam Henderi dan Padeli (2009) mengatakan *governance* adalah konsep yang berarti langkah ambilan keputusan serta juga langkah bagaimana keputusan itu ditetapkan, diambil dan diaplikasikan.

Pada beberapa definisi soal *governance* diatas, dapat diberi simpulan bahwa pada faktanya, *governance* mengatakan bahwa prosedur penyelenggaraan negara yang dimana mencakup operasionalisasi bermacam kewenangan, penyelenggaraan masyarakat dan interaksi sosial politik dalam proses pembuatan keputusan yang tidak cuma di kuasai oleh negara, tetapi juga oleh aktor-aktor lainnya. Berdasarkan pemahaman *governance*, maka terdapat tiga ranah institusi *governance* yang saling

berkaitan dan bekerja sama yaitu Negara (*private sector*), dunia usaha (*private sector*) dan masyarakat (*society*).Ketiganya harus saling memiliki kaitan dan melakukan kerja sama melalui prinsip-prinsip kesetaraan, tidak ada usaha untuk menguasai salah satunya diantaranya.

B. Landasan Teori

Dalam penelitian ini, penulis memakai satu teori *good governance* sebagai kerangka berpikir dalam membantu menjawab pertanyaan penelitian ini. Satu teori ini adalah *good governance* yang dikembangkan oleh United Nation Development Programme (UNDP). Penulis menggunakan teori *Good Governance* karena untuk melihat bagaimana konsistensi proses dalam suatu organisasi, selain itu juga untuk melihat komitmen dan keterlibatan semua pihak yaitu pemerintah, pihak swasta dan masyarakat. Adapun pengembangan teori *good governance* tersebut yaitu pada masa saat ini, *good governance* sudah jadi pedoman pertama dari pondasi pemerintah pada tiap negara maupun lembaga dunia. *Good governance* merupakan suatu konsep penting di ilmu pemerintahan, keikutsertaan konsep ini dikembangkan dalam pengembangan teori maupun praktek penyelenggaraan pemerintah sejalan dengan kemajuan tingkat pengetahuan serta pengaruh globalisasi.

Munculnya konsep ini dapat dikatakan sebagai tanggapan terhadap pola lama dalam menjalankan pemerintahan yang dipikir kurang sesuai dengan tatanan masyarakat yang telah berubah. Tuntutan yang dianggap penting dan relevan dalam sebuah perubahan itu mengarah kepada penyelenggaraan pemerintah yang baik sehingga konsep ini dikembangkan serta mendapat tanggapan positif dari ilmu pemerintahan. Dalam sistem pemerintahan dengan negara menganut kekuasaan demokrasi, konsep *good governance* dianggap penting dan merupakan konsep yang dimengerti dapat menghubungkan keterlibatan warga dalam proses kebijakan publik dan pemerintahan. Pada sisi lain, *good governance* dapat berarti sebagai bentuk dari suatu tanggapan dalam melakukan perubahan-perubahan yang terarah pada terwujudnya penyelenggaraan pemerintah yang baik, serta dari segi *functional aspect*, *governance* dapat ditinjau untuk mengkaji apakah fungsi pemerintah telah berjalan secara efektif dan efisien dalam mencapai tujuannya.

Konsep *governance* bukan hal baru. Istilah *government* dan *governance* selalu digadangkan mempunyai arti yang sama dalam bentuk penerapan dalam suatu

organisasi, lembaga, dll. Definisi *government* atau pemerintah banyak mengarah pada penyelenggaraan suatu kuasa pemerintah disuatu negara. Sedangkan *governance* selalu diberi arti sebagai ambilan keputusan dan cara gimana keputusan itu diselenggarakan (World Bank, 1989). *Governance* merupakan suatu cara pandang baru dalam tatanan pengelolaan pemerintahan. Ada tiga pilar *governance*, yaitu pemerintahan, swasta, dan warga negara. Lain dari itu, cara pandang pengelolaan pemerintahan yang sebelumnya berkembang adalah *government* sebagai satu-satunya penyelenggara pemerintahan. Dengan beralihnya cara pandang dari *government* kearah *governance*, yang menindihkan pada pencampuran dalam kesetaraan dan keseimbangan antara pemerintah, sektor swasta dan masyarakat madani (*civil society*), dibuat suatu cara pandang baru, yang disebut sebagai pemerintahan yang baik (*good governance*). *Good governance* mengandung arti hubungan yang sinergi dan bermandat di antara negara, sektor swasta, dan masyarakat (*society*).

Good governance kini dipakai sebagai pedoman didalam menjalankan pemerintahan. Oleh karena itu, konsep *good governance* berisikan segala hal yang baik. *Good governance* secara umum berisikan segala karakteristik yang baik tentang bagaimana pemerintah harus bersikap. Sehingga banyak pengertian yang dapat dihubungkan dengan gambaran positif sebuah pemerintahan. Salah satu contohnya World Bank yang mengemukakan pengertian mengenai *good governance*. World Bank menjadi sebuah instansi yang mempopulerkan *good governance* lebih dulu. Konsepsi *good governance* digambarkan sebagai sebuah pemerintahan yang mempunyai ciri mengambil akuntabilitas dan transparansi, efisiensi dalam menjalani fungsi pemerintah, melakukan supremasi hukum, dan memiliki sistem politik yang stabil oleh Grindle dalam Rahman dan Bujang (2019). Pada penjelasan konsep *good governance* yang dikemukakan oleh World Bank dapat terlihat bahwa penekanan ada pada cara pemerintah mengelola pemerintahan secara transparan.

UNDP mengusulkan beberapa ciri *good governance*, yaitu: legitimasi politik, kerjasama dengan institusi masyarakat sipil, kebebasan berasisiasi dan partisipasi, akuntabilitas birokrasi dan keuangan (financial), manajemen sektor publik yang efisien, kebebasan informasi dan ekspresi, sistem yudisial yang adil dan dapat dipercaya. Namun, UNDP tak banyak menitik beratkan pada pandangan

keunggulan majemuk, multi-partai, sistem orientasi pemilihan umum, dan pemahaman bahwa perbedaan bentuk kewenangan politik dapat digabungkan dengan prinsip efisiensi dan akuntabilitas dengan ragam yang tidak sama. Hal seperti itu berhubungan dengan pendapat nilai budaya yang relatif, sistem terselenggaranya pemerintah yang beragam mengenai tanggapan mengenai perbedaan sekelompok nilai ekonomi, politik, dan sebagainya dalam hal-hal seperti: keikutsertaan, individualis, dan juga mandat dan kewenangan. UNDP beranggapan konsep governance ini dinilai dan didirikan atas indeks-indeks yang kompleks dengan mana masing-masingnya memiliki tujuan.

Pada sektor publik, negara dan sistem pemerintahan menjadi tumpuan pelayanan, maka warga negara berhak memperoleh jaminan atas hak-haknya. Dengan demikian, penataan manajemen kelembagaan pelayanan bukanlah suatu hal yang sederhana. Sistem politik, berbagai regulasi yang menjadi bagian dari sistem birokrasi di suatu negara, budaya organisasi birokrasi yang menempatkan kewenangan berlebih (*over authority*) kepada sektor pemerintahan terhadap swasta atau negara terhadap rakyatnya, dapat menjadi penghalang terciptanya pelayanan terbaik dalam sektor publik. Oleh karena itu, perbaikan birokrasi melalui penataan kembali sistem manajemen publik dalam mengantisipasi tuntutan sektor swasta dan masyarakat pada umumnya menjadi sangat penting.

Konsep *good governance* merujuk pada langkah pengelolaan pemerintahan melalui keterlibatan *stakeholders* yang luas dalam bidang ekonomi, sosial dan politik suatu negara dan pendayagunaan sumber daya alam, keuangan dan manusia menurut kepentingan semua pihak dengan cara yang sesuai dengan prinsip-prinsip keadilan, kejujuran, persamaan, efisiensi, transparansi dan akuntabilitas. Upaya menjalankan prinsip-prinsip *good governance* perlu dilakukan dalam penyelenggaraan pemerintahan di Indonesia. Mardiasmo (2008) menyebutkan bahwa *good governance* merupakan suatu pelaksanaan manajemen pembangunan yang solid dan bertanggung jawab yang sejalan dengan prinsip demokrasi dan pasar yang efisien, penghindaran salah alokasi dana investasi dan pencegahan korupsi baik secara politik maupun administratif, menjalankan disiplin anggaran serta menciptakan *legal and political framework* bagi tumbuhnya aktivitas usaha.

Pengimplementasian *good governance* pada pemerintah merupakan pengibaratan rakyat memberi kepastian mandat, wewenang, dan lain-lainnya sudah terpenuhi sebegus mungkin. Dari ini dapat terlihat kedepan arah dari *good governance* yaitu mendirikan kekompetenan *goverment*, yang artinya bukan pemerintah yang diatur para teknokrat, tetapi dikelola oleh yang memiliki kemampuan profesional, yakni yang memiliki ilmu dan pengetahuan yang bisa memindahkan ilmu dan pengetahuan menjadi kemampuan dalam pelaksanaannya yang berpedoman pada akhlak dan moralitas yang tinggi. Konsep *good governance* di Indonesia secara umum berarti pemerintahan dan otoritas. Tata pemerintahan yang baik dianggap sebagai pandangan baru dalam pengelolaan. Peran ini memungkinkan pemerintah menjadi penggerak perubahan dalam pembangunan sosial, khususnya di negara berkembang.

Pada bidang publik, negara dan sistem pemerintahan merupakan basis pelayanan dan karena itu warga negara mempunyai kewenangan untuk menjaga hak-haknya. Dengan melalui itu, pengelolaan kelembagaan pelayanan bukanlah perkara sederhana. Sistem politik, berbagai ketentuan birokrasi negara, budaya organisasi birokrasi yang memberikan terlalu banyak kekuasaan kepada pihak swasta atau negara atas rakyatnya, dapat menjadi penghambat terselenggaranya pelayanan yang optimal kepada bidang publik. Oleh karena itu, penting untuk memperbaiki aparat dengan melakukan restrukturisasi sistem administrasi publik sesuai dengan kebutuhan sektor swasta dan masyarakat secara keseluruhan. Dalam memberi wujud tata kelola daerah yang baik untuk masa depan diperlukan langkah-langkah pelaksanaan secara terencana dengan sistematis dan selaras. Upaya menjalankan prinsip-prinsip *good governance* perlu dilakukan dalam penyelenggaraan pemerintahan di Indonesia.

Secara jelasnya, *governance* memberi kita kepekaan kepada bertambahnya ragam area dan aktor yang ikut didalam membuat kebijakan publik. Oleh karena itu, konsep ini menuntut agar memperhitungkan keseluruhan aktor dan area kebijakan yang ada diluar eksekutif inti yang ikut terlibat dalam membuat kebijakan. Dalam mewujudkan pemerintahan yang baik (Good Governance), kerjasama antara pemerintah dan lembaga non pemerintah dalam pelayanan publik diharapkan lebih dapat dimak simalkan karenapermasalahan publik sekarang ini terlihat lebih kompleks dan strategis. Sinergi antara pemerintah, swasta dan

masyarakat menjadi solusi penyelesaian persoalan tentang perparkiran. Untuk merespon isu tersebut pemerintah berkewajiban mereposisi perannya sebagai alokatif, distributif, regulatif, dan stabilatif. Tugas pemerintah hanya sebagai pendorong dan fasilitator sektor swasta/masyarakat dalam pelayanan public. Tentunya sesuai dengan pendapat (LAN; 2000) yang mengemukakan bahwa *good governance* adalah pemerintahan negara dilaksanakan secara solid yang bertanggung jawab, serta efisien dan efektif dengan menjaga sinergisitas interaksi yang positif diantara domain-domain negara, sektor swasta dan masyarakat.

Good governance memiliki rancangan yang merujuk pada langkah capaian keputusan dan pengaktualannya yang bisa dipertanggung jawabkan secara serentak. *Good governance* di Indonesia mulai dirambah dan diimplementasikan berawal dari pecahnya era reformasi dimana era tersebutlah sudah berlangsung penghancuran sistem pemerintahan baru. Namun, terlihat dari kembangnya reformasi yang telah berlangsung lebih kurang dari 15 tahun ini, pengimplementasian *good governance* dapat dibilang belum maksimal berjalan sesuai dengan yang diinginkan reformasi sebelumnya. Masih banyaknya didapatkan kecurangan dalam penyelenggaraan biaya dan akuntansi yang keduanya menjadi produk penting dari *good governance* itu sendiri. Adianto, dkk mengatakan United Nations Development Programme (UNDP) mengemukakan 9 asas *good governance* sebagai berikut:

1. *Participation*. Pada prinsip ini, tiap rakyat memiliki hak suara untuk pengambilan keputusan, baik secara langsung maupun tidak langsung melalui keterwakilan mereka. Partisipasi semacam ini didirikan atas kebebasan bersatu, berbicara, dan berkeikutsertaan secara konstruktif.
2. *Rule of Law*. Pada prinsip ini, pengaturan hukum wajib dilakukan secara adil dengan tidak memilih-milih, terkhusus hukum untuk HAM.
3. *Transparency*. Pada prinsip ini, transparansi didirikan dengan asas kebebasan informasi. Tiap prosesnya, instansi secara langsung memberikan informasi bagi seluruh yang membutuhkannya.
4. *Responsiveness*. Pada prinsip ini, instansi pada proses harus sigap dalam melayani setiap pemangku kepentingan (stakeholders).

5. *Consensus Orientation*. Pada prinsip ini, good governance jadi jembatan kepentingan yang tidak sama dalam skema memperoleh alternatif yang baik demi kepentingan dengan jangkauan luas menyangkut dengan kebijakan maupun prosedur.
6. *Equity*. Pada prinsip ini, seluruh rakyat memiliki peluang menaikkan atau melindungi kenyamanan mereka.
7. *Effectiveness and Efficiency*. Pada prinsip ini, tiap tingkatan prosedur serta lembaga-lmbaga harus mewujudkan apa yang telah ditargetkan, dan memakai sumber secara baik dengan ketersediaannya.
8. *Accountability*. Pada prinsip ini, para pemilih keputusan dalam pemerintahan, termasuk yang ada didalamnya yaitu sektor swasta ataupun masyarakat sipil (civil society) memiliki tanggung jawab pada publik dan para lembaga pemangku kepentingan (stakeholders).
9. *Strategic Vision*. Pada prinsip ini, para pemimpin perlu memiliki pandangan luas kedepan mengenai good governance, dengan berjalannya apa yang diperlukan dalam pembangunan. (Tompo, dkk, dalam Journal of Public Policy and Management, 2021).

Kesembilan karakteritisk ini saling memiliki kekuatan dan tidak memiliki arti sendiri, maka diberi simpulan bahwa kenyataan *good governance* ini ialah pelaksanaan pemerintahan negara yang solid dan bertanggung jawab, serta efisiensi dan efektif, dengan saling jagasinergi interaksi yang konstruktif antara ranah negara, swasta dan warga negara. Oleh karenanya, *good governance* meranahi sistem administrasi negara, dengan langkah memberi wujud dalam menyempurnakan sistem administrasi yang berjalan disuatu negara secara keseluruhan.



Gambar 1 Prinsip-prinsip Good Governance

Sumber: Syarief Ary Fa'id, 2013

Jika terlihat dari ketiga ranah tersebut, ranah pemerintah (*state*) menjadi ranah paling berpengaruh atau paling dominan dalam mewujudkan *good governance* karena berfungsi penyelenggara administratif pemerintahan melekat pada ranah tersebut. Upaya yang dapat dilakukan dalam mewujudkan pada arah *good governance* dapat dimulai dengan membangun landasan demokratisasi penyelenggaraan negara dan dilakukan upaya pernaikan penyelenggaraan negara agar dapat terwujud *good governance*. Dari aspek pemerintahan, *good governance* dapat dilihat melalui beberapa aspek, yaitu:

1. *Rule of Law*, dimana hukum atau kebijakan ditunjukkan pada perlindungan kebebasan sosial, politik dan ekonomi.
2. *Administrative Competence and Tranparency*, dimana kemampuan membuat perencanaan dan melakukan implementasi secara efisiensi, kemampuan penyederhanaan organisasi, penciptaan disiplin dan keterbukaan informasi.
3. *Decentralization*, dimana desentralisasi regional dan dekonsentralisasi didalam departemen.
4. *Creating Competitive Market*, dimana penyempurnaan mekanisme pasar, dan segmen lain dalam sektor swasta, deregulasi, dan kemampuan pemerintahan dalam mengelola kebijakan makro ekonomi.

Setelah penulis memaparkan teori *good governance*, penulis juga mengambil 3 prinsip diantaranya: *Participation, Transparency dan Accountability*.

Dimana perlu adanya 3 prinsip tersebut untuk membantu penulis melakukan penelitian terkait pengurusan atau tata kelola parkir yang banyak terjadi di area pasar lama Cikarang. Seperti yang banyak diketahui pula, bahwa teori *good governance* merupakan sebuah kajian yang mempelajari hubungan antar berbagai aktor dalam tata kelola pemerintahan.

Prinsip *Participation* ini digunakan untuk melihat sejauh mana dan siapa sajakah yang terlibat didalam pengelolaan parkir di pasar lama Cikarang baik secara langsung maupun tidak langsung dengan proses perhubungan yang mewakili kepentingannya. Partisipasi seperti ini dibangun sebagai pedoman kebebasan. Prinsip *tranparancy* pun perlu ada sebagai bukti langsung, terutama dengan adanya prinsip *tranparancy* ini untuk memantau sejauh mana keterbukaan tata kelola dapat direalisasikan dalam tata kelola perparkiran. Dan yang terakhir prinsip *accountability* digunakan dalam penelitian ini untuk menelaah seberapa jauh perwujudan kewajiban untuk mempertanggung jawabkan keberhasilan atau kegagalan pelaksanaan misi organisasi dalam mencapai tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan yang dilaksanakan secara periodik.

Sesuai konteks penelitian penulis, maka teori *good governance* dan 3 prinsip yang termuat didalamnya sangat berpengaruh pada pembahasan yang akan dibahas oleh penulis. Karena untuk melihat bagaimana konsistensi proses dalam suatu organisasi, selain itu juga untuk melihat komitmen dan keterlibatan semua pihak yaitu pemerintah, pihak swasta dan masyarakat. Adapun pengembangan teori *good governance* tersebut yaitu pada masa saat ini, *good governance* sudah jadi pedoman pertama dari pondasi pemerintah pada tiap negara maupun lembaga dunia. didalamnya memuat banyak peran pemangku jabatan dengan minimal ditingkat daerah dalam mengatur urusan daerahnya sendiri, serta perlu adanya pertanggung jawaban yang diberikan dalam menjalankan wewenangnya.

BAB III
GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN
PASAR LAMA CIKARANG

A. Profil Cikarang

1. Sejarah Cikarang

Asal-usul nama Cikarang ini tidak lepas dari sungai yang melewati kawasan tersebut, yaitu sungai Cikarang. Nama sungai Cikarang sendiri berasal dari kata “Cai” dalam bahasa sunda yang berarti air dan kata “karang” yang merupakan nama tempat asal muasal sungai Cikarang yang berasal dari bukit karang, desa Cibodas, Jonggol, Kabupaten Bogor. Sebelum menjadi kota industri, Cikarang hanyalah sebuah kecamatan yang wilayahnya hanya mencakup kecamatan Cikarang Utara.

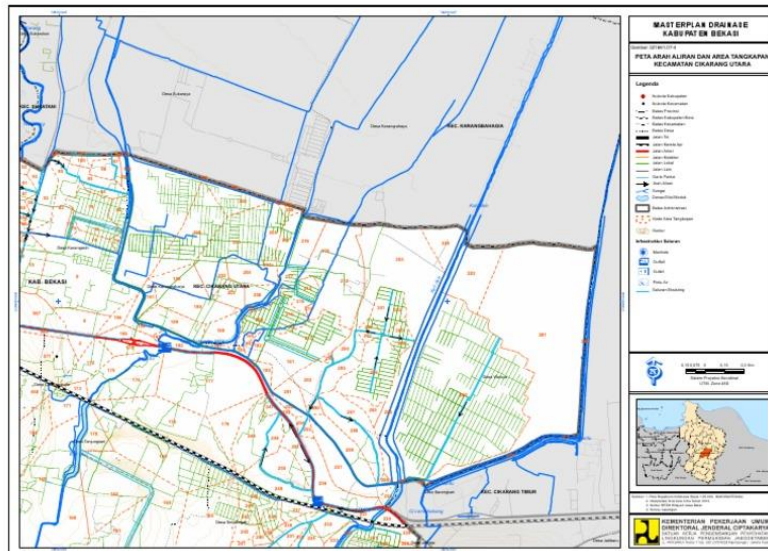
Pada tahun awal tahun 1980, kawasan Cikarang yang dulunya merupakan persawahan subur mulai berkembang menjadi kawasan industri. Melihat perkembangan Cikarang yang semakin pesat dan berkembang serta alasan historis mengapa Cikarang bersifat kawedanan (kegiatan administrasi dibawah Kabupaten dan diatas Kecamatan), pemerintah daerah (Pemda) Kabupaten Bekasi berencana mengubah Cikarang menjadi kota industri. Pada tahun 1992, wilayah Cikarang dimekarkan dengan membentuk subdivisi baru dengan nomenklatur Cikarang yang wilayahnya diambil dari subdivisi sekitarnya.

Cikarang kemudian berkembang menjadi primadona atau pusat kota karena memiliki banyak perusahaan dari luar negeri seperti Singapura, Inggris, China, dll. Sejak tahun 2004 hingga saat ini, Cikarang tetap menjadi pusat Kabuapten, seperti halnya Purwokerto yang memang layak dijadikan kota pendiri.

2. Kondisi Geografis

Cikarang merupakan ibu kota Kabupaten Bekasi yang diresmikan pada tanggal 6 Juni 2004 dan juga merupakan daerah penyangga Ibu Kota Negara DKI Jakarta berdasarkan Instruksi Presiden Nomor 13 Tahun 1976 tentang Pembangunan JABODETABEK (Jakarta, Bogor, Tanggareng. Cikarang Utara memiliki luas wilayah 4330 km² yang terbagi menjadi 11 kelurahan antara lain: Kelurahan Cikarang, Harjamekar, Karangasih, Karangbaru, Karangraharja, Mekarmukti, Pasirgombang, Simpangan, Tanjungsari, Waluya dan Wangunharja 12-83 mdpl.

Titik tertinggi (>80 msl). Secara geografis terletak pada 6°10' 53" – 6°30" 6" LS dan 106° 48' 28" – 107° 27' 29" BT. Pertumbuhan fisik kawasan ini ditunjukkan dengan luasnya kawasan terbangun kota. Kabupaten Cikarang Utara memperlihatkan budidaya di wilayahnya dengan luas sawah beririgasi 260 ha, sawah non irigasi seluas 108 ha, sawah non irigasi seluas 257 ha, dan sawah non irigasi seluas 2980 ha.



Gambar 2 Peta Wilayah Cikarang Utara

Sumber: Megapolitan- Kompas.Com

Secara geografis Cikarang Utara, Kabupaten Bekasi terletak dengan berbatasan dengan:

a. Batas Wilayah

- Utara : Kecamatan Karangbahagia
- Selatan: Kecamatan Cikarang Selatan
- Barat: Kecamatan Cikarang Barat
- Timur: Kecamatan Cikarang Timur

b. Keadaan wilayah

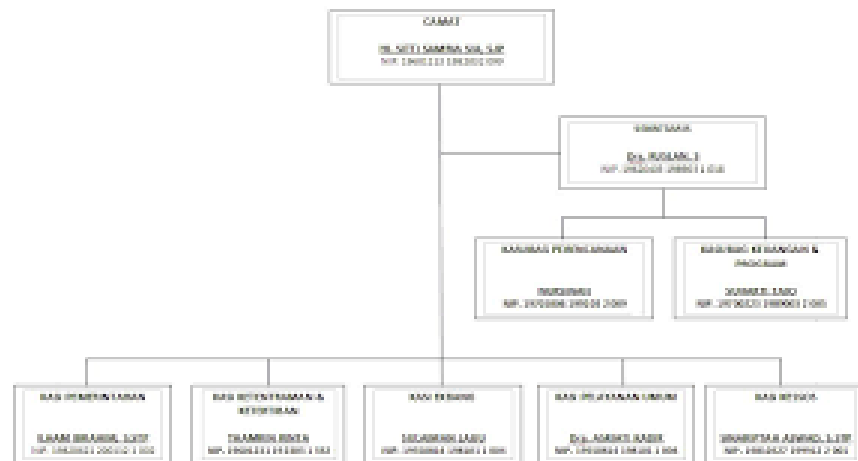
Cikarang ini memiliki 5 kecamatan dengan tiap desa diantaranya yaitu:

Tabel 1 |Keadaan wilayah Cikarang Utara

No	Desa	Jumlah RT	Jumlah RW
1.	Harja mekar	43	15
2.	Karangasih	32	16
3.	Karang baru	27	18
4.	Karang Raharja	103	27
5.	Mekarmukti	45	21
6.	Pasirgombong	62	23
7.	Simpangan	63	20
8.	Tanjungsari	31	18
9.	Waluya	43	19
10.	Wangun harja	31	318
11.	Cikarang Kota	31	15

Sumber: Data Demografi Kecamatan Cikarang Utara

c. Struktur Organisasi



Gambar 3 Struktur Organisasi Kecamatan Cikarang Utara

Sumber: Website Kecamatan Cikarang Utara

d. Visi dan Misi

Visi: Mewujudkan Kecamatan Cikarang Utara sebagai Kecamatan terbaik dan Membanggakan dalam Pelayanan Publik

Misi:

1. Meningkatkan Peran Serta Masyarakat Dalam Pembangunan

2. Meningkatkan Kegiatan Perekonomian Masyarakat
3. Meningkatkan Kualitas Sumber Daya Manusia Yang Agamis
4. Meningkatkan Perangkat Pemerintah Yang Profesional

3. Kondisi Topografis

Wilayah Cikarang Utara rata-rata berada pada ketinggian 0-25 meter di atas permukaan laut. Ketinggian rata-rata wilayah utara dari permukaan laut adalah 11-16 meter, sedangkan ketinggian rata-rata wilayah selatan adalah 15 meter. Dilihat dari kemiringan lahannya, sebagian besar wilayah Cikarang Utara tergolong landau yaitu 10^0-25^0 .

4. Kondisi Demografis

Demografis dikenal dengan istilah kependudukan, dimana dapat mempelajari tentang fertilitas atau kelahiran, mortalitas atau kematian dan mobilitas. Selain itu pun, dapat mencakup jumlah penduduk sebagai perencanaan inisiatif kebijakan serta mengembangkan hubungan sebab akibat antara perkembangan penduduk dan berbagai aspek sosial, ekonomi dan budaya. Demografi juga dapat digunakan sebagai cara mempelajari kuantitas dan persebaran penduduk disuatu daerah. Secara umum gambaran penduduk Cikarang dikelompokkan kedalam beberapa bagian berdasarkan agama, jenis kelamin, umur, dan tingkat pendidikan. Adapun gambarannya sebagai berikut:

a. Penduduk

Penduduk Kecamatan Cikarang Utara per tahun 2022 mencapai 240997 jiwa dengan jumlah keluarga 68444.

Tabel 1 2 Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin

Jumlah Penduduk	Jenis Kelamin	
	Laki-laki	Perempuan
240997	126877	114120

Sumber: Data BPS Kabupaten Bekasi

b. Sarana dan Prasarana

Tabel 1 3 Jumlah Sarana dan Prasarana Cikarang Utara

Sarana		Jumlah
Prasarana ibadah	tempat Masjid dan Mushola	148
	Vihara	-

	Langgar	124
	Gereja	2
	Pure	2
Prasarana Kesehatan	Rumah sakit	9
	Rumah Bersalin	9
	Puskesmas	2
	Posyandu	166
	Klinik	5
Prasarana Pendidikan	PAUD	10
	TK	95
	SD	96
	SMP	35
	SMA/SMK	15
Prasarana Umum	Perpustakaan	1
	Gedung olahraga	3
	Gedung kesenian	-

Sumber: Data BPS Kabupaten Bekasi

c. Pendidikan

Sarana pendidikan yang ada di Cikarang Utara, Kabupaten Bekasi ini terbagi menjadi dua jenis, yaitu lembaga pendidikan formal dan lembaga pendidikan non formal. Diantaranya:

1) Lembaga pendidikan formal yaitu sebagai berikut:

- Pendidikan Anak Usia Dini, meliputi diantaranya: RA El-Hurriyah, RA. Al-Amanah, RA. Al-MaMur, dll.
- Taman Kanak-Kanak, meliputi diantaranya: tk Negeri Pembina I, TK Aisyiyah Bustanul Athfal 07, TK Islam Al-Barkah, TK Islam Al-Azhar 12 Cikarang, dll.
- Sekolah Dasar, meliputi diantaranya: SDN Cikarang Kota 01, SDN Karang Asih 01, SDN Mekar Mukti 01, SDN Simpangan 01, SDN Waluya 01, SD Islam Al-Azhar 12 Cikarang, dll.

- Sekolah Menengah Pertama, meliputi diantaranya: SMPN 1 Cikarang Utara, SMPN Al-Ichwan, SMP Islam Al-Azhar 16 Cikarang, SMP IT Aqidah, SMP Presiden, SMP Santo Leo III, dll.
- Sekolah Menengah Atas/Kejuruan, meliputi diantaranya: SMAN 1 Cikarang Utara, SMA Islam Al-Azhar 22, SMA Islam Darrunnadwah, SMA IT Ezzat El-Fatir, SMAS Presiden, SMKN 1 Cikarang Utara, dll.

2) Lembaga pendidikan non formal yaitu sebagai berikut: TPQ Daarul Qur'an, TPQ Al-Hidayah, TPQ Al-Qudwah, dll.

d. Kondisi Ekonomi dan Sosial

¶ Kondisi ekonomi di Cikarang Utara terbilang masih stabil, banyak masyarakat di Cikarang Utara yang berprofesi sebagai pekerja swasta. Berikut data mata pencaharian penduduk Cikarang Utara.

Tabel 1 4 Status Pekerjaan

Jumlah penduduk (L+P)	Usaha sendiri	Usaha dibantu buruh tidak tetap	Usaha dibantu buruh tetap	Buruh/karyawan	Pekerja bebas di pertanian	Pekerja bebas di non pertanian	Pekerja tak dibayar
L	1440	1530	1530	1820	476	476	756
P	2580	2866	2866	2383	491	493	2587
Jumlah	4020	4396	4396	4203	967	979	3343

Sumber: Data BPS

B. Gambaran Khusus Pasar Lama Cikarang

Pasar lama Cikarang Kabupaten Bekasi kemungkinan berasal dari abad ke-16 atau ke-17. Dulunya, warga yang ingin mengunjungi Pasar Lama Cikarang di Kabupaten Bekasi masih menggunakan angkutan sungai. Jika ada pemukiman, mereka berlabuh atau menambatkan perahunya. Namun, ada saat-saat tertentu dalam setahun air turun di kawasan Bekasi akibat musim kemarau yang berkepanjangan. Sehingga debit air di daerah hulu (Bogor) sangat rendah dan perahu atau getek tidak bisa melintasi Sungai Bekasi. Oleh karena itu, pilihan lain untuk mengunjungi Pasar Proyektor Bekasi adalah menggunakan lahan atau jalur darat.

Kesibukan pasar lama Cikarang di kawasan Bekasi bermula ketika Daendels, Gubernur Jenderal Hindia Belanda, membangun jalan pada pertengahan abad ke-18 pada masa penjajahan Belanda. Secara khusus, Daendels membangun jalan raya menuju Bekasi sekitar tahun 1820-an. Kemudian pasar lama Cikarang di kawasan Bekasi mulai berpindah. Kemudian di dekat pasar tersebut terdapat pusat pemerintahan Belanda saat ini. Saat rel kereta api dibangun, dari stasiun Senen, Manggarai, Jatinegara, Cakung, Klender, lalu Kranji, Bekasi, Tambun, Cibitung, Cikarang, Kedung Kedeen (perbatasan Bekasi-Karawang) terus ke Cikampek dan meluas ke selatan yaitu Bandung dan lebih jauh ke timur adalah Cirebon. Pembangunan rel kereta api semakin menyempurnakan pasar lama Cikarang di Kabupaten Bekasi dan menjadi pusat kehidupan masyarakat Kabupaten Bekasi. Selama ini masyarakat luar Kabupaten Bekasi yang ingin ke Kabupaten Bekasi tidak menyebut nama Bekasi, melainkan menyebut pasar yang ada di Kabupaten Bekasi.

Pada awalnya sekitar tahun 1950 pasar lama Cikarang di kabupaten Bekasi masih bernuansa tradisional, kemudian sekitar tahun 1970 pasar tersebut mengalami modernisasi yaitu pasar kering dipisahkan dari pasar basah. Lalu ada tren di Indonesia, dimana tren tersebut dimulai ketika proyek Pasar Senen dibangun di Jakarta. Pembangunan proyek ini pada tahun 1970 menjadi pilot project pasar modern, tapi kemudian ia bergabung dengan pasar proyek. Sejak saat itu, "Proyek Mal Bekasi" dibangun. Proyek Mal Bekasi pada awalnya tidak

dikenal dengan nama Pasar Bekasi karena masyarakat, terutama pengguna angkutan umum, hanya menyebutnya sebagai “proyek”.

Dan merekalah pembuat perubahan yang sesungguhnya. Sejak itu dinamakan Pasar Lama Cikarang, Proyek Bekasi. Dulunya, rel kereta api yang dibangun Daendels menjadikan pasar proyek Bekasi sebagai pusat perdagangan hewan. Jadi untuk turun kerbau dan sapi di dekat pasar bekasi dulu disebut pasar kebo (kerbau). Orang-orang dari berbagai daerah datang ke sana untuk membeli hewan-hewan itu dan terdapat pasar daging di pasar tersebut. Ada daging sapi dan kerbau, khusus untuk orang Cina, ada pasar daging babi.

Sekitar tahun 1960-1970, di pasar Proyek Bekasi terdapat beberapa kuliner terkenal seperti Mie Ayub, Sop Kambing dan Sate Kambing Haji Nana yang masih bertahan hingga saat ini. Selain itu, Pasar Proyek Bekas juga mempunyai hidangan malam khusus yang dijual oleh Ibu Rubiyah. Makan malam spesial ini dibuka pada pukul 23.00 hingga 04.00, tujuannya untuk melayani para pekerja yang kembali ke Bekasi yang bekerja di Jakarta, mereka yang pulang dari fitness seperti bulutangkis dan mereka yang kembali dari menonton film. Lalu tempat berkumpulnya anak-anak muda itulah tempat api berkobar. Tidak hanya anak muda yang menikmati di sana, tapi juga politisi, aktivis mahasiswa, dan lama kelamaan mereka pun tersingkir. Pasar Lama Cikarang merupakan pusat kegiatan perekonomian di masa lalu yang memiliki banyak cerita. Berdasarkan catatan sejarah, para pedagang di Pasar Lama Cikarang didominasi oleh etnis Tionghoa, sekitar 60 persennya.

Peristiwa 15 Mei 1998 di Cikarang merupakan peristiwa kerusuhan yang tidak lepas dari peristiwa yang lebih besar yaitu Selasa Kelabu 12 Mei 1998 atau dikenal juga dengan Tragedi Semanggi I Sebagai peristiwa yang dipengaruhi oleh Peristiwa Besar (di kalangan nasional), ini acara yang luar biasa. penyebab tidak langsung dari kejadian-kejadian berikutnya. Peristiwa 15 Mei 1998 yang merupakan peristiwa lokal dan kecil, secara langsung maupun tidak langsung dipengaruhi oleh peristiwa yang lebih besar, dalam hal ini peristiwa Selasa Hitam 12 Mei 1998. Ruang lingkup lokal disini adalah wilayah Kecamatan Cikarang, Kabupaten Bekasi yang terkena dampak kerusuhan di Jakarta akibat peristiwa Black Tuesday yang menyebar ke wilayah lain di Indonesia.

Peristiwa 15 Mei 1998 yang terjadi di Kecamatan Cikarang - Kabupaten Bekasi tepatnya di Pasar Lama Cikarang merupakan rangkaian kerusuhan masyarakat yang dipimpin oleh sekelompok orang tertentu. Peristiwa tersebut ditandai dengan pengrusakan, penjarahan dan pembakaran kios-kios di Pasar Baru Cikarang. Kegiatan tersebut menimbulkan keresahan dalam kehidupan sosial ekonomi masyarakat Cikarang.

Kerusuhan yang awalnya bermula dari kerusuhan Jakarta, berlanjut dengan skala yang lebih kecil dan berdampak pada wilayah sekitarnya. Salah satu wilayah yang terdampak adalah Jakarta, Bogor, Tangerang, Bekasi atau biasa disebut Jabotabek. Wilayah Jabotabek (kecuali Jakarta) merupakan kota satelit Jakarta, sehingga apa yang terjadi di Jakarta juga berdampak pada wilayah Jabotabek.

Wilayah Jabotabek yang rusuh adalah Tangerang, Bekasi, dan Cikarang. Ketiga kawasan tersebut merupakan kawasan industri dan kawasan satelit Jakarta. Daerah satelit menjadi sasaran para perusuh yang mengamuk terhadap sasaran-sasaran penting dan salah satu sasarannya adalah pusat perbelanjaan. Pasar ini telah menjadi sasaran kerusuhan di wilayah perkotaan satelit Jakarta. Para pengemudi yang menyebabkan kerusuhan berasal dari daerah lain di luar wilayah tempat terjadinya kerusuhan. Alasan lain terjadinya kerusuhan adalah untuk melawan masyarakat pribumi, yakni etnis Tionghoa.

Etnis Tionghoa yang berprofesi sebagai pedagang di pasar memegang peranan penting dalam bisnis. Usaha mereka sudah ada sejak etnis Tionghoa berdagang di wilayah Indonesia. Pada masa kolonial, orang Tionghoa berperan sebagai pemungut pajak dan berperan penting dalam perdagangan pada masa kolonial. Pedagang Cina dan beberapa pedagang Arab merupakan pemain penting dalam perdagangan Hindia Belanda. Hal ini diperkuat dengan kehadiran pejabat Eropa yang berpengaruh di pemerintahan, sehingga memudahkan mereka masuk ke bisnis ini.

Pada masa pemerintahan Sukarno, khususnya pada awal kemerdekaan, diperkenalkan sistem perekonomian baru, yaitu sistem ekonomi baru. koperasi, perekonomian nasional dan badan usaha milik negara, kelas bisnis Cina dihapuskan sepenuhnya. Pada awal kemerdekaan, para pengusaha Tionghoa mempunyai persaingan yaitu para pedagang Sumatera khususnya suku Minangkabau yang diuntungkan dengan sistem perekonomian baru. Pada masa pemerintahan Presiden Soeharto, persaingan bisnis didominasi oleh penguasaan

keuangan perusahaan-perusahaan Tiongkok. Pengendalian ekonomi yang demikian menimbulkan persaingan yang tidak sehat, terutama dengan pengusaha pribumi.

Mengingat latar belakang krisis ekonomi yang terjadi di Indonesia pada tahun 1997, maka banyak langkah yang dilakukan saat itu untuk mendapatkan manfaat yang terbaik. Kami bekerja di bidang bisnis, karena hanya di bidang bisnis lah peluang untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Hal ini diperburuk dengan kebijakan asimilasi dan integrasi pemerintah di bawah Presiden Soeharto yang semakin menyudutkan etnis Tionghoa. Kebijakan pemerintahan presidensial era Soeharto terkait asimilasi dan integrasi etnis Tionghoa menimbulkan relasi sumbang antara etnis Tionghoa dengan kelompok etnis lain, khususnya masyarakat adat.

Salah satu budayawan Lemah Abang, Ending Hasanudin mengatakan, “Etnis Tionghoa memang pernah mengalami kejayaan pada masa lalu. Hal ini dibuktikan dengan etnis Tionghoa yang menguasai perekonomian melalui perdagangan di pasar Cikarang Lamao, namun seiring berjalannya waktu, kini sudah ada adalah pedagang produk etnis di pasar lama, dan Cikarang telah berbalik dan memutuskan untuk meninggalkan pasar tersebut.

Sikap anti pribumi terhadap etnis Tionghoa yang muncul saat kerusuhan lebih banyak disebabkan oleh provokasi dan ketidakpuasan masyarakat tertentu. Kedua persoalan inilah yang menjadi penyebab utama terjadinya kerusuhan di Pasar Baru Cikarang pada 15 Mei 1998. Kerusuhan anti Tionghoa pada 15 Mei 1998 bukanlah yang pertama di Indonesia. Pada masa Hindia Belanda dan kemerdekaan, terjadi suasana anti Tionghoa yang menimbulkan kerusuhan. Pada tahun 1740 terjadi pemberontakan yang memakan banyak korban jiwa di kalangan Tionghoa Batavia dan mengusir mereka dari Batavia. Kemudian pada masa Presiden Soekarno terjadi kerusuhan di Bandung pada 10 Mei 1963 yang memicu kejadian serupa di Garut pada 17 Mei 1963.

Bahkan, provokasi dan kekesalan masyarakat tertentu lebih mengarah pada rasa iri atas prestasi yang diraih etnis Tionghoa di Cikarang. Dan bukan dari kalangan masyarakat adat Cikarang atau suku lainnya. Hal ini terlihat dari pimpinan acara yang bukan warga Cikarang dan menggunakan angkutan umum untuk memobilisasi perusuh dari daerah lain dengan menggunakan kereta api.

Pasar lama pada zaman dulu, dimana para pedagang Tionghoa menjual

segala macam apa yang dibutuhkan masyarakat, seperti menjual beras, barang elektronik dan beberapa hal lain yang dibutuhkan oleh masyarakat sekitar Cikarang. Menurut Ending Hasanudin dulunya sempat terjadi penusiran paksa terhadap warga Tionghoa sehingga banyak para kelompok wanita dari etnis Tionghoa memilih kembali ke negaranya sementara kelompok laki-laki memilih menetap di Cikarang, dengan kemudian banyak diantaranya yang melakukan pernikahan dengan masyarakat lokal.

Salah satu bentuk peninggalan dari para etnis Tionghoa yang pernah mengalami kejayaan di pasar lama Cikarang ini yaitu dengan adanya klenteng Tek Seng Bio. Klenteng ini merupakan daerah pemukiman penduduk baik keturunan Tionghoa maupun non Tionghoa yang mana masih keturunan Tionghoa di daerah Cikarang ini. Keberadaan klenteng ini tidak dapat dipisahkan dari keberadaan pasar sebagai bentuk keberadaan orang Tionghoa, yang mana berdekatan dengan pasar lama Cikarang. Saat sekarang ini, keadaan pasar yang semakin ramai pengunjung tetapi tidak dibarengi ketersediaan lahan ini membuat para pihak swasta (diluar pemerintah) ini berlomba untuk menyediakan lahan parkir, melihat semakin harinya pasar ini selalu ramai dikunjungi. Bahkan banyak tempat jualan disalahgunakan untuk menjadi lahan parkir oleh para pihak, karena mereka berebut untuk mendapatkan keuntungan setiap harinya.

Pihak swasta melakukan atau menyediakan lahan parkir ini, selain untuk meraup keuntungan juga alih tindakan karena pihak pemerintah tidak tanggap untuk menyediakan lahan parkir untuk fasilitas yang diberikan kepada para pengunjung pasar. Lahan parkir di sekitaran pasar lama Cikarang ini memiliki konsep sederhana, tetapi dapat pula dijadikan sebagai lahan bisnis. Banyak dari pihak swasta yang memiliki bisnis parkir ini dengan diantaranya 1 pihak memiliki beberapa karyawan.

C. Gambaran Kebijakan Parkir di Kabupaten Bekasi

Kebijakan diterbitkan oleh pemerintah sebagai upaya penyelesaian persoalan atau permasalahan yang ada dilingkungan masyarakat. Tujuan dari kebijakan tersebut adalah untuk meminimalisir dampak negatif dari suatu fenomena yang ada sehingga tidak mengganggu kenikmatan masyarakat. Menurut Choiriyah & Mutiara (2022) menyebutkan bahwa kebijakan yang didalamnya dibuat pemerintah seringkali mempertimbangkan dampak dari dimunculkannya dari kebijakan yang dibuat tersebut.

Kabupaten Bekasi merupakan tempat yang banyak ditinggali didalamnya, terlebih kabupaten ini merupakan salah satu pusat kota industri. Oleh karena itu, sudah pasti tidak akan lepas dari permasalahan sosial yang ada, diantara beberapa permasalahan yang ada, parkir juga merupakan bagian dari permasalahan yang ada di wilayah bekaasi, salah satunya di Cikarang yang perlu mendapat perhatian serius dan harus ditonjolkan (Aliffiandi, 2017). Pengelolaan parkir merupakan permasalahan terbesar dalam memperkirakan jumlah tempat parkir di Kecamatan Bekas, karena jumlah kendaraan yang meningkat tidak sebanding dengan pendapatan daerah tersebut.

Kebijakan yang telah dikeluarkan pemerintah dalam mengatasi persoalan parkir ini yakni peraturan daerah kabupaten Bekasi Nomor 27 Tahun 2001 mengenai Pajak Parkir. Bupati merupakan kebijakan dasar yang memberikan definisi dan informasi jelas mengenai tata kelola perparkiran di kabupaten Bekasi tentang bagaimana penyelenggaraan parkir dilaksanakan dan disediakan, termasuk dengan pengenaan dan tarif pajak, tata cara pembayaran, tata cara pembetulan, pembatalan, pengurangan ketetapan dan penghapusan atau pengurangan sanksi administrasi ebagai tanda bukti pembayaran retribusi dan pajak.

Setelah menjalani proses kebijakan yang terbilang sudah cukup lama, selanjutnya muncul kebijakan baru sebagai pelengkap dari kebijakan yang sudah ada yaitu peraturan Bupati Bekasi Nomor 140 tahun 2016 tentang penyelenggaraan parkir. Kebijakan ini ada sebagai pelengkap dari kebijakan sebelumnya, yaitu melengkapi apa yang setidaknya masih belum ada pada kebijakan peraturan daerah Kabupaten Bekasi Nomor 27 Tahun 2001. Selain itu, didalam kebijakan Bupati ini dimunculkan tugas dru juru parkir sebagai pengelola parkir di kabupaten Bekasi, jadi didalam kebijakan ini tidak hanya berfokus saja pada prosedur pembayaran retribusi, tetapi ada beberapa hal yang memang sekiranya perlu ditambahkan.

Dalam pengelolaan parkir ini, pihak pengawas yang sekaligus sebagai penerima uang dari pengelola parkir yaitu dinas perhubungan, khususnya pada parkir-parkir di abhu jalan. Retribusi daerah ini disetor setiap hari. Dinas perhubungan ini hanya melakukan pengawasan, tetapi dalam pengelolaan parkirnya, banyak dilakukan oleh juru parkir. Salah satu faktor penyebab kurang signifikannya penerimaan Pendapatan Asli Daerah ini disebabkan beberpaa faktor

yang salah satunya tempat parkir banyak digunakan oleh banyak sindikat, seperti kelompok masyarakat.

Selain itu, parkir di Kabupaten Bekasi disinyalir kurang memberikan kontribusi maksimal terhadap pendapatan daerah. Hal ini disebabkan adanya beberapa disinsentif yang berdampak pada pemungutan retribusi parkir sehingga target yang telah ditetapkan tidak tercapai.. Sebagai contoh pada tahun 2022, mendapatkan retribusi sekitar sebesar Rp. 106.250.000 atau 85% dari yang ditargetkan yaitu Rp. 125.000.000 dari retribusi parkir di tepi jalan (*on street*).

Menurut (Adiputra, 2020) menyebutkan bahwa dalam pengimplementasiannya terkait peraturan-peraturan yang ada harus benar-benar mempertimbangkan dampak sosial dan dampak lingkungan yang akan terjadi. Dampak dan efek dari adanya suatu kebijakan perlu sangat dikaji dan dianalisa. Pengelolaan parkir baik itu retribusi ataupun dari pajak daerah, perlu benar-benar mempertimbangkan kepentingan masyarakat sebagai objek publik, sehingga manfaat dari adanya kebijakan dapat menjawab dan dapat direalisasikan dengan baik.

Mengkaji pengelolaan kebijakan parkir di Kabupaten Bekasi, maka diperlukan suatu kebijakan dasar yang dapat menjadi pedoman bagi pemerintah dalam melaksanakan atau menyelesaikan permasalahan tersebut. Pemerintah mengeluarkan kebijakan atau Keputusan Bupati No. 130 Tahun 2016. Jadi analisisnya mencakup sejauh mana kebijakan tersebut dapat dilaksanakan untuk melaksanakan peraturan parkir atau bisa dikatakan analisis tersebut mencakup bagaimana kebijakan itu sendiri diterapkan.

Menurut (Susanto, 2020) menyebutkan bahwa untuk itu, Ukuran keberhasilan juga diperlukan untuk mengukur sejauh mana keberhasilan implementasi kebijakan ini. Indikator keberhasilan politik disesuaikan dengan tingkat pencapaian yang diamati dalam kajian, bisa dari sudut pandang kualitas politik, dari sudut pandang masyarakat sebagai objek kebijakan, atau dari sudut pandang lembaga negara itu sendiri sebagai kebijakan. lingkungan politik (Limantara et al., 2017). Menurut Taruno 2017, banyak indikator yang dapat ditetapkan untuk mengukur keberhasilan suatu kebijakan, namun pokok bahasannya harus konsisten dengan analisis dasar dari kebijakan itu sendiri, hal ini

menjadi acuan tambahan untuk mendefinisikan indikator penentuan kebijakan.
keberhasilan implementasi kebijakan.

BAB IV

PELAKSANAAN 3 PILAR DIJALANKAN DALAM PENGELOLAAN PERPARKIRAN DI PASAR LAMA CIKARANG

Good governance merupakan suatu proses rangkaian pembuatan yang mensinergikan pencapaian tujuan dari ketiga pilar *good governance*, yaitu pemerintah sebagai *good public governance*, masyarakat dan dunia usaha sebagai *good corporate governance*. Tiga pilar dari *good governance* itu terdiri atas yang pertama, pemerintah yang berperan dalam mengarahkan, memfasilitasi kegiatan pembangunan. Yang mana selanjutnya pemerintah juga memiliki peran memberikan peluang lebih banyak kepada masyarakat dan swasta dalam pelaksanaan pembangunan. Kedua, yaitu swasta yang berperan sebagai pelaku utama dalam pembangunan, menjadikan saham sektor non pertanian sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi wilayah, pelaku utama dalam menciptakan lapangan kerja, dan kontributor utama penerimaan pemerintah dan daerah. Dan ketiga, masyarakat berperan sebagai pemeran utama (bukan berpartisipasi) dalam proses pembangunan, perlu pengembangan dan penguatan kelembagaan agar mampu mandiri dan membangun jaringan dengan berbagai pihak dalam melakukan fungsi produksi dan fungsi konsumsinya, serta perlunya pemberdayaan untuk meningkatkan efisiensi.

1. Aktor-aktor Yang Terlibat

Sesuai dengan Peraturan Bupati Nomor 130 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan parkir, didalamnya termuat beberapa penjelasan mengenai siapa saja yang memiliki tugas dan wewenangnya dalam melakukan pengelolaan parkir. Dalam melakukan pengelolaan parkir ini, ada beberapa aktor yang ikut andil atau ikut terlibat dalam pengelolaan parkir guna bertanggung jawab dalam pengelolaan yang dilakukan, diantaranya yaitu:

a. Dinas Perhubungan

Pada pengelolaan parkir ini, dinas perhubungan memiliki peran yang penting yaitu sebagai pihak pertama yang berperan dalam mengarahkan, memfasilitasi kegiatan pembangunan yaitu tidak hanya sebagai penarik retribusi, tetapi juga harus mampu ikut terlibat langsung dalam kegiatan parkir misalnya mencari lahan-lahan parkir yang sekiranya tempat tersebut bisa dan perlu untuk

dijadikan lahan parkir serta ikut memberi sanksi kepada pengendara yang parkir di sembarang tempat dan tidak boleh memberi izin kepada juru parkir yang tidak memiliki izin parkir yang resmi.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis, dinas perhubungan sebagai aktor pengawasan memiliki pengaruh besar dalam prose pengelolaan parkir apalagi dalam tanggung jawabnya sebagai pengawas berlangsungnya pengelolaan parkir masih dikatakan belum maksimal, dimana banyak terlihat bahkan seluruh pengelola parkir di pasar lama Cikarang tidak menggunakan atribut lengkap seperti rompi, pluid dan sebagainya dalam melakukan tugasnya, padahal hal tersebut bisa dikatakan suatu hal yang paling dasar.

“Jadi gini kak, untuk lahan-lahan parkir itu banyak pembagiannya, misalnya parkir yang ada di toko-toko itu pemilik tokonya yang memang menyediakan lahan parkir untuk disewakan, dan kemudian mengajukan izin kepada dinas perhubungan, jika diperoleh atau diberi izin oleh kami sebagai pihak dinas perhubungan, maka tempat tersebut bisa dijadikan sebagai lahan parkir. Selain itu pula, kadang dinas perhubungan yang menyediakan yang kemudian dikelola oleh pengelola parkir diluar juru parkir. Sebenarnya untuk pengelolaan parkir ini memang sepenuhnya dikelola oleh dinas perhubungan, tetapi dengan adanya kerja sama yang dilakukan pihak ketiga yang berbadan usaha, walaupun hasilnya kurang maksimal. Akhirnya kita mengembalikan, karena memang tugas pokok dari dinas perhubungan yaitu mengelola parkir terutama mengenai retribusi parkir di tepi jalan umum. Beda, ketika pasar yang Pernah terjadi kebakaran ini nantinya beroperasi lagi, itu nantinya parkir didalam pasar nantinya akan dikelola oleh dinas pasar. Dahulu memang yang masuk kedalam pasar tradisional memang dinas pasar, tetapi semenjak kebakaran, dan banyak lahan pasar yang terbakar, jadi pedagang pasar banyak menggunakan lahan parkir untuk berjualan, yang mana lahan parkir itu masuk kedalam naungan atau menjadi tanggung jawab dinas perhubungan” (Wawancara dengan bapak Dawam selaku bagian rekayasa lalu lintas dinas perhubungan pada 30 Januari 2024).

Berdasarkan wawancara tersebut, dinas perhubungan yang mana selain menarik retribusi daerah dari pendapatan parkir pun, menyediakan lahan-lahan parkir untuk dikelola pengelola parkir di tempat tersebut. Dinas perhubungan melakukan kerja sama dengan pihak ketiga dalam pengelolaannya, walaupun hasil yang diterima tidak maksimal. Dengan ketidak maksimalan tersebut, akhirnya dinas perhubungan melakukan apa yang menjadi tugas pokoknya yaitu melakukan penarikan retribusi. terjadi kebakaran yang banyak mengambil lahan pasar untuk para pedagang berjualan, saat ini para pedagang pasar banyak juga yang menggunakan lahan parkir yang awalnya disediakan oleh dinas perhubungan kini menjadi lahan untuk para pedagang berjualan, sehingga jika nantinya pasar sudah beroperasi dengan baik lagi, maka lahan parkir sudah menjadi tanggung jawab dinas pasar dan dikelola oleh pasar.

Pengelolaan parkir di Kabupaten Bekasi ini sepenuhnya dilaksanakan oleh dinas perhubungan, dengan melakukan kerja sama pihak ketiga, termulai ketika tahun 2018, berawal dengan uji coba selama satu tahun, dan sudah melalui dua tahap, tetapi memang hasilnya kurang maksimal. Retribusi itu tidak boleh mengendap ditiap harinya. Pada pagi hari, juru parkir melakukan pekerjaannya nanti ketika sore hari, pihak juru parkir menyetorkan retribusinya ke dinas perhubungan yang didapat pada hari tersebut sekaligus melaporkan kondisi dilapangan per hari tersebut, jadi ketika ada masalah tentu dinas perhubungan pun mengetahui apa yang terjadi di hari juru parkir itu melakukan pengelolaan parkir. Dan untuk pembagian retribusi parkir itu sudah di Perda-kan, bahwa nilai retribusinya sudah ada di Peraturan Daerah . Perda No 1 Tahun 2017 dengan adanya Undang-Undang No 1 Tahun 2023, ada beberapa retribusi yang dihilangkan, akhirnya muncul Peraturan Daerah baru Tahun 2023, terkait dengan Peraturan tentang Retribusi dan Pajak Daerah Kabupaten Bekasi Tahun 2023. Jadi ada beberapa retribusi yang hilang, tetapi retribusi parkir itu tidak hilang. Di dalam peraturan itu sudah tertera bahwa pembagiannya yaitu 30 dan 70. Jadi 30 % untuk dinas perhubungan, dan 70 % lagi untuk pengelola parkir atau juru parkir yang mengelola parkir tersebut.

Berdasarkan hal tersebut bahwa untuk setoran retribusinya itu dilakukan setiap hari, pada sore hari ketika juru parkir telah menyelesaikan pekerjaannya di pagi hari, karena uang retribusi itu tidak boleh mengendap. Dan setelah mengalami banyak perubahan peraturan, kini ditetapkan bahwa sudah terjadi

ketetapan pembagian antara dinas perhubungan Kabupaten Bekasi dengan juru parkir yang mengelola parkir tersebut, diantaranya pembagian untuk dinas perhubungan sebesar 30% dan 70% dari pendapatannya yaitu untuk juru parkir yang mengelola lahan parkir yang tertera.

b. Juru Parkir

Juru parkir dalam tata kelola parkir pun diperlakukan sebagai penjaga lahan parkir ditempat yang menjadi lahan parkir tersebut. Juru parkir ini ada dibawah naungan pengelola parkir (sebagai pihak swasta yang menyediakan lahan parkir). Juru parkir ini pun bekerja sebagai penanggung jawab atas kendaraan yang terparkir di tempat atasannya tersebut. Didalam Peraturan Bupati Bekasi Nomor 130 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan parkir, banyak peraturan yang harus dijalankan oleh juru parkir dan pembantu juru parkir didalam melakukan pengelolaan parkir di pasar lama Cikarang, yang dimana salah satunya dilarang menggunakan karcis parkir selain yang disediakan dan diberi tanda khusus oleh pemerintah daerah dan juga menggunakan seragam atau rompi yang telah ditentukan.

Sesuai dengan peraturan Bupati Bekasi Nomor 130 tahun 2016 tentang penyelenggaraan parkir pasal 25 disebutkan mengenai hal-hal yang perlu dilakukan oleh juru parkir saat menjalankan tugasnya, tetapi pada kenyataannya saat penulis melakukan penelitian banyak juru parkir di sekitaran pasar lama Cikarang yang tidak menggunakan rompi dan atribut-atribut pelengkap lain sebagai tanda. Dari hal kecil saja, sudah ada pelanggaran yang dilakukan oleh juru parkir dan juga pembantu juru parkir dalam melakukan tugasnya.

“Jadi, jobdesk saya sebagai juru parkir ini, selain menjaga kendaraan yang terparkir dilahan ini, pun saya ikut bertanggung jawab atas kendaraan para pelanggan saya. (Wawancara dengan mas Badru selaku juru parkir pada 20 desember 2023).

Berdasarkan wawancara tersebut, juru parkir yang posisinya berada dibawah naungan pengelola parkir (sebagai pihak swasta) pun selain bekerja pada atasannya, ia ikut bertanggung jawab atas segala kerusakan dan kehilangan dari para pelanggannya yang memarkirkan kendaraannya ditempat ia bekerja.

Juru parkir ini memiliki andil cukup besar terhadap keberlangsungan tata

kelola parkir, sebagaimana yang telah disampaikan oleh narasumber penulis bahwa juru parkir tersebut memiliki tanggung jawab penuh atas segala kepuasan dari pengguna lahan parkir. Narasumber pun menyampaikan bahwa selama ini pengguna lahan parkirnya puas akan lahan yang telah tersedia, dan pelanggannya belum ada yang merasakan kehilangan barang-barangnya selama memarkirkan kendaraannya dilahan tersebut.

“Alhamdulillah si teh untuk pelayanan disini bisa dikatakan cukup baik, karena kita pun selalu memikirkan kepuasan pelanggan-pelanggan kita, dan Alhamdulillahnya setiap harinya selalu ramai terus.” (Wawancara dengan mas Badru selaku juru parkir pada 20 desember 2023).

Selain juru parkir dan dinas perhubungan yang dijadikan sebagai aktor, subjek lain yang diperlukan dalam penelitian penulis juga yaitu pengunjung pasar. Pengunjung pasar ini pun dijadikan salah satu subjek karena mereka yang menggunakan lahan parkir yang tersedia di pasar lama Cikarang sebagai tempat pemberhentian mereka saat berbelanja di pasar lama Cikarang dengan tujuan untuk mengantar, untuk berbelanja atau sebagai penjual di pasar lama Cikarang tersebut.

“Sebagai pengunjung pasar, tentu dengan pelayanan parkir yang dilakukan pihak swasta seperti ini kurang begitu nyaman, kadang bentuk tanggung jawabnya masih kurang. Jadi saya menginginkan pengelolaan parkir ini benar-benar dikelola oleh pemerintah setempat yang memiliki tanggung jawab atas pengelolaan parkir. Saya menginginkan sekali pelayanan dari pemerintah terhadap perbaikan pengelolaan parkir di pasar ini. Saya merasa dengan dijaga oleh pemerintah merasa lebih aman. Saya pun mengharapkan bahwa pemerintah harus dapat memberikan pelayanan parkir yang memang betul-betul memberikan kenyamanan bagi pengguna pasar seperti saya” (Wawancara dengan Pak Nain selaku pengunjung pasar pada 24 April 2024).

Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan narasumber, narasumber memberikan tanggapan bahwa lahan parkir yang dilakukan ini kurang memberikan rasa nyaman, narasumber pun mengharapkan

pengelolaan parkir ini dikelola benar-benar secara baik oleh pihak pemerintah yang memang menjadi tugasnya. Karena beliau kurang merasakan kenyamanan atas pengelolaan parkir yang ada pada pasar lama Cikarang ini. Narasumber juga memiliki harapan besar terhadap pemerintah mengenai pengelolaan parkir ini, narasumber memberikan pernyataannya bahwa pengelolaan yang dilakukan sepenuhnya oleh pemerintah akan memberikan kenyamanan yang baik kepada pengguna lahan parkir di pasar lama Cikarang. Pada saat penulis melakukan penelitian, pengunjung pasar yang memarkirkan kendarannya di lahan parkir sekitar pasar lama Cikarang tidak menerima karcis sebagai tanda bukti pembayaran, dan tidak pernah pula melihat juru parkir di sekitar pasar lama Cikarang ini menggunakan tanda pengenal sebagai juru parkir.

c. Dinas Pasar

Dinas pasar disini sebagai pihak masyarakat, karena pengelolaan pasar pada saat ini sudah sepenuhnya tidak dikelola oleh dinas pasar. Pengelolaan parkir di pasar tradisional pasar lama Cikarang, kini telah diserahkan dari dinas perdagangan atau dinas pasar ke dinas perhubungan (Dishub). Memang, seharusnya pada parkir di pasar lama Cikarang ini, yang memegang penuh atau bertanggung jawab yaitu dinas pasar, tetapi pada saat pasar Cikarang ini mengalami kebakaran, pengelolaan parkir sepenuhnya menjadi tanggung jawab dinas perhubungan. Beda, jika pasar sudah mulai beroperasi dengan baik lagi, sudah mengakami banyak renovasi, nantinya parkir di dalam pasar nantinya akan dikelola oleh dinas pasar.

“Memang, dulu parkirnya dikelola dinas pasar, sebelum mengalami kebakaran, tetapi saat ini ketika pasar belum sepenuhnya direnovasi, pengelolaan parkirnya dikelola langsung oleh dinas perhubungan dengan bekerja sama pihak swasta. Pada saat ini, dikelola dinas perhubungan karena, ketika mengalami kebakaran, banyak para pedagang menggunakan lahan parkir untuk berjualan karena lahan tokonya terbakar, yang mana lahan parkir itu masuk menjadi nauangan atau tanggung jawab dinas perhubungan” (Wawancara dengan Bapak Dawam selaku bagianrekaayasa lalu lintas dinas perhubungan pada 30 Januari

2024).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, penulis melihat memang banyak lahan parkir di sekitaran pasar lama Cikarang ini menjadi tempat berdagangnya para penjual yang ada di pasar pasca terjadi kebakaran pada tahun 2015 lalu. Banyak toko-toko para penjual yang habis terbakar, sehingga banyak para pedagang yang menggunakan lahan parkir sebagai tempatnya untuk berjualan, mengingat pasar belum melakukan renovasi hingga saat ini.

Sesuai apa yang sudah dijelaskan diatas, bahwa relasi antar aktor sangat kuat pengaruhnya, terutama relasi antara dinas perhubungan dengan juru parkir. Keduanya memiliki kaitan erat yang mana juru parkir memiliki peran sebagai pengelola parkir disuatu wilayah, dan dinas perhubungan memiliki tugas dan fungsi sebagai pengelola utama perparkiran di kabupaten Bekasi serta sekaligus sebagai penarik retribusi. Tidak hanya itu, pihak ketiga dalam hal ini disebut juru parkir pun memiliki peran yang besar dimana juru parkir ini disebut sebagai penanggung jawab utama di suatu lahan parkir yang telah disediakan, jadi segala bentuk apa yang dirasakan atau dialami oleh masyarakat, utamanya pasti pihak ketiga ini yang mengetahui, baru setelah itu tersampaikan pada dinas perhubungan. Tetapi, yang disayangkan antara relasi ini, tidak adanya akses penghubung dalam mempercepat segala bentuk tindakan, misalnya seperti platform yang dipergunakan oleh juru parkir dan dinas perhubungan.

2. Partisipasi Dalam Pengelolaan Parkir di Pasar Lama Cikarang

Kata partisipasi dalam kehidupan sehari-hari sering kita dengar, baik dari para ahli maupun secara umum. Menurut Adam, Prasetya (2018:54) menyatakan bahwa partisipasi adalah keikutsertaan seseorang dalam keadaan dan mental, pikiran, atau perasaan yang memotivasi dirinya untuk turut serta dalam mencapai suatu tujuan tertentu dan juga mempertanggungjawabkan tindakan untuk mencapainya suatu sasaran. Menurut definisi tersebut, partisipasi memiliki makna sebagai keikutsertaan seseorang atau kelompok dalam memberikan sumbangan tenaga, pikiran atau pun yang lainnya dengan tujuan mencapai apa yang diharapkan.

Partisipasi merupakan suatu pengertian dimana setiap orang memiliki hak untuk mengikutsertakan dirinya dalam sebuah pengambilan keputusan dalam setiap

tindakan yang berkaitan dengan pelaksanaan suatu kebijakan. Partisipasi dalam pengambilan keputusan dapat terjadi baik secara langsung maupun tidak langsung. Keterlibatan seluruh pihak mengharuskan untuk diberdayakan, diberi kesempatan, dan diikut sertakan dalam proses yang dimulai dari pelaksanaan dan pengawasan kebijakan dan kemudian berlanjut kepada pengembangan kebijakan yang baru. Dalam persoalan parkir di pasar lama Cikarang ini, partisipasi yang dimaksudkan tertuju kepada partisipasi seluruh pihak yang ada di Kabupaten Bekasi, terutama di Cikarang

Dalam hal partisipasi ini, seluruh pihak yang terlibat tidak hanya ikut keikutsertaan dalam perumusan keputusan saja, dalam berlangsungnya kebijakan tersebut, pihak-pihak perlu mendukung penuh kebijakan yang sedang dijalankan. Bentuk dukungan tersebut dalam pengelolaan parkir yaitu dengan memberi laporan jika terjadi pelanggaran, ikut membayar retribusi parkir, dan lain sebagainya.

a. Partisipasi dalam Pengambilan Keputusan

Proses pengambilan keputusan mencakup pengambilan bagian dalam menyalurkan ide, materi, tenaga maupun keterampilan untuk mengambil suatu keputusan yang dibuat baik dalam sebuah organisasi maupun kehidupan bermasyarakat. Dalam hal ini, seluruh pihak (seperti juru parkir, masyarakat dan pengelola parkir) perlu dilibatkan dalam proses pengambilan keputusan mengenai parkir. Salah satu pengambilan keputusan yang dilakukan yaitu membuat kerja sama dengan pihak ketiga. Tetapi tidak sedikit masyarakat di sekitaran pasar lama Cikarang mengetahui hal itu. Sebagaimana yang disampaikan oleh narasumber:

“Kalau untuk adanya kerja sama antara pihak dinas perhubungan dengan pihak pengelola parkir ini, saya kurang tau. Yang saya tau selama ini hanya pengelola parkir saja, memang disekitaran pasar ini kadang saya suka melihat yang pakai seragam dinas perhubungan, tetapi saya tidak tau kalau adanya bentuk kerja sama” (Wawancara dengan Pak Nein, selaku pengunjung pasar lama Cikarang pada 24 Februari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, terlihat bahwa kurang adanya keikutsertaan masyarakat dalam melakukan proses pengambilan keputusan. Bahkan adanya ketidak tahuan masyarakat mengenai bentuk kerja sama yang

dilakukan antara pengelola parkir di pasar lama Cikarang dengan dinas perhubungan kabupaten Bekasi. Hal ini perlu menjadi perhatian penting bagi pihak-pihak terkait.

Keikutsertaan seluruh pihak dalam proses pengambilan keputusan ini perlu untuk ditingkatkan sebagai upaya partisipasi dalam proses pengambilan keputusan, sehingga upaya atau yang direncanakan antara pihak terkait dapat dibantu masyarakat agar terlaksana secara baik. Hal ini pun perlu didukung penuh oleh seluruh pihak tanpa terkecuali, sebagai pengguna lahan parkir di pasar lama Cikarang apabila nantinya ada pelanggaran yang dilakukan oleh pihak pengelola ataupun pihak dari dinas perhubungan kabupaten Bekasi.

Keikutsertaan seluruh pihak dalam proses berlangsungnya kebijakan ini sangat memiliki pengaruh besar, sebagai suatu penilaian apakah kebijakan yang telah dibuat dapat dijalankan secara maksimal atau pun belum. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis di pasar lama Cikarang ini, banyak dan hampir seluruh pengguna lahan parkir ini, sangat tidak memperdulikan atas kebijakan yang telah ada.

Masyarakat dalam salah satu aktor partisipasi tidak memperdulikan karcis parkir yang tidak diberikan oleh pengelola parkir, padahal karcis tersebut perlu ada sebagai tanda bukti pembayaran atas penggunaan lahan parkir yang sudah disediakan. Masyarakat tidak memperdulikan hal yang dianggap sepele tersebut, padahal hal yang dianggap sepele itu dapat berdampak besar dalam aturan pengelolaan parkir yang telah dijalankan. Juru parkir dalam pengelolaan parkir ini pun tidak menghiraukan atas ketidak pemberian

Hal lain yang menjadi kurang adanya keikutsertaan masyarakat dalam kebijakan ini yaitu, kurang pedulinya masyarakat karena mempertimbangkan untung dan rugi, misalnya pengendara atau pengguna lahan yang satu mengalami kerusakan atau kehilangan suatu barang seperti helm, dibandingkan pengguna lahan parkir itu membuat laporan, dan banyak menyita waktu, maka pengguna lahan itu pun membiarkan hal itu terjadi tanpa melaporkan kejadian tersebut kepada pihak yang berwajib. Seperti apa yang disampaikan oleh narasumber :

“Pernah mengalami kehilangan, tetapi mikir lagi kalau mau buat laporan teh, dan ga mungkin dalam satu hari barang (helm) saya yang hilang itu langsung diganti, jadi saya ga melaporkan kejadian itu. Dan soal karcis parkir yang ga dikasih juru parkir,

saya membiarkan soalnya ribet juga urusannya teh kalau harus tanya-tanya.” (Wawancara dengan Pak Nein selaku pengunjung pasar lama Cikarang pada 24 Februari 2024).

Berdasarkan wawancara tersebut, narasumber menyampaikan bahwa jika membuat laporan atau melaporkan kejadian tersebut, belum tentu barang yang hilang itu akan langsung diganti, dan belum tentu membuat laporan selesai dalam satu hari, hal-hal seperti itu yang menjadi pertimbangan para pengunjung pasar saat mendapati pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di lahan parkir pasar lama Cikarang.

b. Partisipasi dalam Menyalurkan Aspirasi

Dalam proses keikutsertaan seluruh pihak ini, dinas perhubungan memberikan kesempatan bagi seluruh pihak yang ingin menyalurkan aspirasinya, baik dalam bentuk dukungan ataupun sebuah laporan yang ingin disampaikan kepada pihak terkait. Tetapi, dalam hal ini pula pernah adanya aspirasi yang disampaikan masyarakat mengenai pengelolaan parkir, tetapi karna kesimpang siuran pengelolaan yang dilakukan, aspirasi itu tidak terlalu ditanggapi oleh pihak-pihak terkait, sehingga sudah tidak banyak lagi masyarakat yang ikut menyalurkan ide atau gagasannya mengenai pengelolaan parkir di pasar lama Cikarang.

c. Partisipasi dalam Mewujudkan Tujuan yang Ingin Dicapai

Untuk mewujudkan apa yang ingin dicapai maka diperlukan adanya evaluasi. Evaluasi ini berkaitan dengan pelaksanaan kebijakan secara menyeluruh dan diperlukan juga adanya keikutsertaan dalam mengetahui ketercapaian apa yang telah direncanakan. Namun dalam kenyataannya, kebijakan yang telah dilaksanakan oleh pihak terkait tidak diketahui adanya pengevaluasian, bahkan keikutsertaan masyarakat pun tidak diadakan didalamnya. Bahkan, keikutsertaan masyarakat dalam evaluasi kebijakan yang ada pada program yang direncanakan pun tidak begitu jelas terlihat.

Selain yang sudah dijelaskan beberapa bentuk partisipasi diatas, perlu diketahui juga bahwa ada beberapa organisasi masyarakat pernah berusaha berpartisipasi, tapi bentuk partisipasi yang ada dalam hal ini yaitu terjadinya bentrok seperti yang sudah disinggung pada bagian latar belakang sebelumnya, bentrok antara ormasnya yaitu Gerakan Masyarakat Bawah Indonesia (GMBI) dan Gerakan Militan Pejuang Indonesia (GMPI), kedua ormas tersebut bentrok diakibatkan karena perebutan lahan parkir di pasar lama Cikarang. Kejadian ini

terjadi dimalam hari sekitar pukul 18.45 WIB pada hari Rabu, 13 Juli 2022.

Sebagaimana yang disebutkan dalam konsep *good governance*, bahwa pengelolaan pemerintah melalui keterlibatan *stakeholders*. Dalam hal ini, ada beberapa *stakeholders* yang terlibat, seperti yang menjadi pilar dalam *governance* yaitu pemerintah yang dalam hal ini disebut dinas perhubungan kabupaten Bekasi, sektor swasta yang dalam hal ini disebut sebagai pengelola parkir dan yang terakhir yaitu masyarakat yang dalam hal ini disebut sebagai pengguna lahan parkir. Dengan berkembangnya cara pandang dari *government* kearah *governance*, yang menekankan pada kolaborasi dalam kesetaraan dan keseimbangan antara pemerintah dengan pihak sektor swasta pun, terlihat dalam pengelolaan parkir di pasar lama Cikarang ini, bahwa adanya bentuk kerjasama yang dilakukan oleh dinas perhubungan dengan pengelola parkir atau biasa disebut dengan juru parkir. Bentuk kerja sama ini tidak lain tidak bukan berhubungan dengan keberlangsungannya pengelolaan parkir yang dapat memberikan kontribusi dalam Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Untuk itu, teori yang digunakan penulis dalam melakukan penerlitian ini sangat berkaitan dengan apa yang dihasilkan atau dari apa yang sudah diperoleh dari data dilapangan pasar lama Cikarang. Bahwa tiga pilar dari *good governance*, yaitu: pemerintah, pihak swasta dan masyarakat. Ketiga itu memiliki pengaruh besar dalam berlangsungnya pengelolaan parkir di pasar lama Cikarang, selain itu pula adanya bentuk kerja sama yang dilakukan dinas perhubungan dengan pihak ketiga yang disebut sebagai pengelola parkir semakin memperkuat konsep dari *governance* itu sendiri.

BAB V

BAGAIMANA PERTANGGUNG JAWABAN PEMERINTAH DALAM PENGELOLAAN PERPARKIRAN DI PASAR LAMA CIKARANG

Pertanggung jawaban merupakan suatu kewajiban atas segala sesuatu yang dijalankan sebagai fungsi dari menerima pembebanan atas apa yang akan atau sedang dijalankan. Dalam pembahasan ini, penulis menarik kedalam 2 point yaitu mengenai keterbukaan dan juga bentuk tanggung jawab yang diberikan pemerintah didalam menjalankan tugasnya dalam melakukan pengelolaan parkir di pasar lama Cikarang.

1. Transparansi

Membahas tentang teori *good governance* tidak dapat jauh dari salah satu prinsipnya yaitu transparansi. Agoes, Sukrisno (2009) menyebutkan bahwa transparansi merupakan tugas administrator untuk menerapkan prinsip transparansi dalam proses pengambilan keputusan dan transmisi informasi. Transparansi dalam penyampaian informasi juga berarti bahwa semua informasi yang disampaikan harus jelas, lengkap, benar dan sesuai untuk semua kelompok sasaran. Tidak ada yang boleh disembunyikan, disembunyikan atau ditunda dalam penyampaiannya. Sedangkan, menurut Meutiah (2018) mengatakan bahwa transparansi merupakan kebijakan informasi terbuka bagi pengawasan. Jadi, secara kesimpulan transparansi merupakan keterbukaan yang dilakukan atas tanggung jawab pemerintah kepada seluruh pihak mengenai hal-hal penyampaian informasi tanpa ada yang ditutupi.

A. Dimensi Transparansi

Transparansi merupakan keterbukaan dalam memberikan informasi tanpa ada yang dirahasiakan oleh pengelola kepada para pemangku kepentingan kepada seluruh pihak yang memerlukan keterbukaan atas suatu informasi.

a. Transparansi Informatif

Transparansi informatif ini penting untuk diketahui, khususnya pengguna lahan parkir di pasar lama Cikarang. Setelah menjelaskan kebijakan dasar dalam pengelolaan perparkiran di Kabupaten Bekasi, tepatnya di pasar lama Cikarang ini, mungkin tidak banyak yang mengetahui adanya kebijakan yang digunakannya seperti itu.

“Oh kalau ngomongin kebijakan, saya ga tau teh apa kebijakan

yang memang dilakuin di parkir ini. Saya sebagai pengguna parkir, ya memang sebagai pengguna aja, selebihnya saya tidak tahu menau.” (Wawancara dengan pak Nein, selaku pengunjung pasar lama Cikarang pada 24 April 2024).

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan salah satu pengunjung pasar lama Cikarang, ditemukan bahwa pengunjung pasar ini hanya sebatas menggunakan lahan parkir sebagai tempat menyimpan kendaraannya ketika berbelanja atau mengantar orang lain ke pasar lama Cikarang, selebihnya tidak mengetahui atas kebijakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

Sangat disayangkan sekali, pengunjung pasar tidak mengetahui atas informasi yang memang penting untuk diketahui oleh khususnya pengguna lahan parkir di pasar lama Cikarang. Dengan pengguna lahan parkir di pasar lama Cikarang ini mengetahui informasi atas kebijakan yang telah ditetapkan, berkemungkinan masyarakat bisa patuh atas kebijakan tersebut, dengan minimal meminta bukti pembayaran (karcis) kepada juru parkir. Tetapi, pada kenyataan di lapangan, karcis parkir ini tidak diberikan oleh juru parkir yang mengakibatkan kurang transparansinya atas informasi yang diberikan oleh pihak pengelola parkir.

b. Transparansi Anggaran

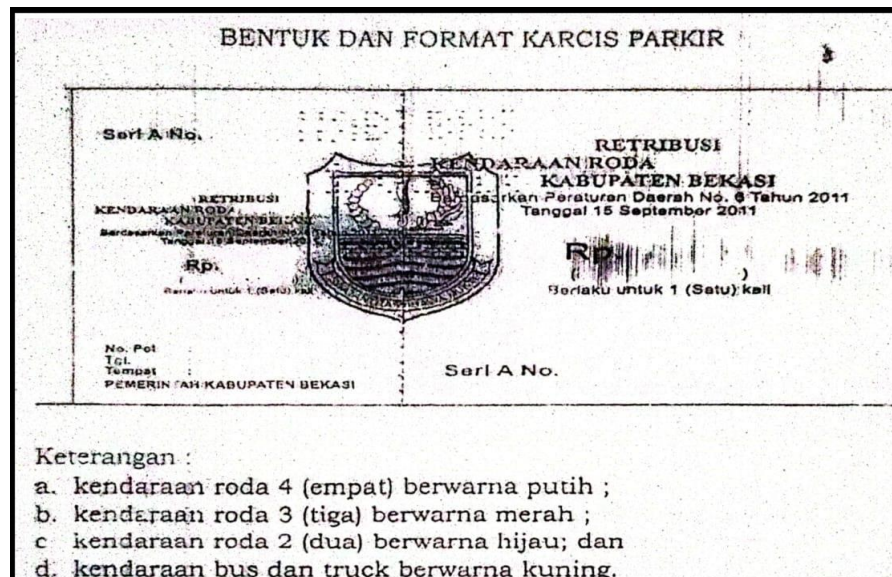
Keterbukaan atas anggaran ini pun tidak jauh lebih penting dalam pengelolaan parkir yang dilakukan. Adanya keterbukaan atas anggaran ini dapat membantu pemerintah daerah menyelesaikan atau setidaknya mengusahakan daerah untuk mencapai target pendapatannya di tiap tahunnya. Transparansi anggaran ini pun perlu diberi kebebasan untuk menghindari adanya pungutan-pungutan yang sudah ditetapkan baik dari pemerintah itu sendiri ataupun dari pihak pengelola lahan parkir.

Sebenarnya, dapat dilihat dari penyediaan karcis parkir yang disediakan oleh dinas perhubungan kepada pengelola parkir, tetapi banyak pengelola parkir “nakal” yang tidak memberikan karcis parkir tersebut kepada pengguna lahan parkir. Hal itu bisa dijadikan atau digunakan sebagai bukti penyeteroran uang sebagai retribusi (Widyanin, 2016) yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Menurut Hardian (2021) menyebutkan bahwa juru parkir memiliki kewajiban untuk memberikan karcis parkir kepada pengguna lahan parkir, sebagai bukti retribusi.

“Memang teh, kami dari pihak dinas perhubungan memberikan karcis kepada juru parkir di pasar lama sebagai bukti pembayaran dan juga untuk memudahkan kami mengetahui berapa saja karcis yang “terjual” di setiap harinya” (Wawancara dengan pak Deni selaku sekireatis dinas perhubungan pada 24 Februari 2024).

Dari hasil wawancara yang telah dilakukan dengan narasumber, narasumber menyampaikan bahwa karcis sebagai bukti pembayaran ini memang diberikan kepada pengelola parkir untuk melihat berapa banyak karcis yang terpakai di lahan parkir pasar lama sitiap harinya. Tetapi dalam kenyataan di lapangannya, pengelola parkir di pasar lama Cikarang ini tidak memberikan karcis parkir kepada pengguna lahan parkir sebagai bentuk pembayaran.

Tetapi yang tidak diperhatikan pada peraturan Bupati ini, didalamnya tidak termuat berapa biaya yang perlu dikeluarkan pengguna lahan parkir di pasar lama Cikarang, serta pada karcis pun tidak langsung diberikan keterangan berapa besaran biasanya bagi pengendara roda dua maupun roda empat. Dalam karcis tersebut, hanya menyertakan nama dari lembaganya saja, yaitu dinas perhubungan Kabupaten Bekasi.



Gambar 4 PERBU No 130 Tahun 2016

Sumber: Dokumen resmi dinas perhubungan

Setelah melihat bentuk kebijakan dasar yang ada dan digunakan sebagai pedoman dalam melakukan pengelolaan parkir di pasar lama Cikarang. Selanjutnya yaitu sesuai peraturan Bupati No. 103 tahun 2016 tentang Pedoman Teknis Pelaksanaan Pemungutan Pajak Parkir. Dimana, pengelolaan parkir bisa

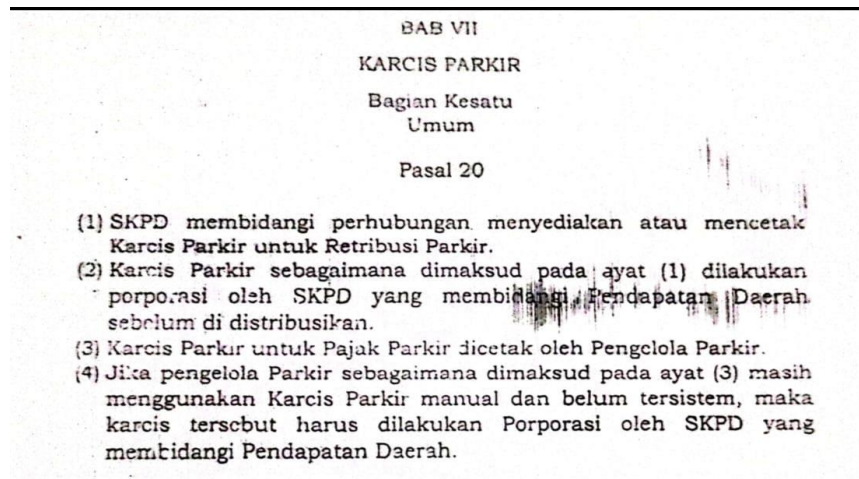
dikelola oleh suatu badan usaha ataupun perorangan. Tetapi, saat ini dinas perhubungan melakukan kerja samanya dengan badan usaha, dan menggunakan teknologi baru juga yang bernama *hean heald*, seperti model patroli. Pada saat melakukan patroli itu, jadi terdetek, kendaraan itu parkir berapa lama dengan *hean heald* tersebut. Jadi, pada saat keluar, terdetek pengendara itu bayar berapa dengan lama waktu kendaraan tersebut terparkir.

Dengan ketersediaan lahan parkir yang ada, tidak dapat dipungkiri juga bahwa perlu adanya capaian target penerimaan retribusi ditiap tahunnya, yang mana itu menjadi sebuah tanggung jawab yang diemban oleh dinas perhubungan Kabupaten Bekasi tepatnya dinas perhubungan yang ada di Cikarang. Untuk itu, dinas perhubungan terus melakukan pengelolaan lahan parkir untuk memperoleh pendapatan retribusi maksimal ditiap tahunnya. Pengelolaan parkir yang dilakukan oleh dinas perhubungan Cikarang menjadi hal yang perlu untuk dilakukan, karena melalui parkir ini dapat menjadi retribusi sebagai penyosok atau penyumbang dari pendapatan asli daerah. Untuk itu, kita akan melihat seperti apa bentuk pengelolaan parkir yang dilakukan di pasar lama Cikarang.

Selain hal-hal yang sudah disinggung diatas mengenai beberapa dimensi dari transparansi, perlu juga penganalisisan mengenai kebijakan yang sudah dipaparkan pada BAB 3 sebelumnya, yaitu Peraturan Bupati No. 130 Tahun 2016 merupakan kebijakan dasar yang memberikan definisi dan informasi jelas mengenai tata kelola perparkiran di kabupaten Bekasi tentang bagaimana penyelenggaraan parkir dilaksanakan, termasuk tanda bukti pembayaran. Hasil penelitian yang telah dilakukan penulis ditemukan bahwa segala bentuk pengelolaan yang dijalankan tidak sesuai dengan aturan yang berlaku, dimana para pengelola parkir tidak memberikan bukti pembayaran (karcis) kepada pengguna lahan parkir di lahan parkir pasar lama Cikarang. Hal ini menunjukkan bahwa antara dinas perhubungan dengan pengelola parkir menjalankan tugasnya tidak melihat atas aturan yang berlaku.

Pada pasal 20 peraturan Bupati No. 130 Tahun 2016 sudah disebutkan secara jelas bahwa Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) yang membidangi perhubungan menyediakan atau mencetak karcis parkir untuk retribusi daerah, karcis parkir ini dilakukan porporasi (pelubangan untuk memudahkan ketika

menyobek kertas) oleh SKPD yang membidangi Pendapatan Daerah sebelum di distribusikan, karcis ini pun digunakan sebagai pajak parkir yang dicetak oleh pengelola parkir dan juga apabila kedatangan pengelola parkir masih menggunakan karcis parkir manual dan belum tersistem, maka karcis tersebut harus dilakukan porporasi oleh SKPD yang membidangi Pendapatan Daerah.



Gambar 5 Pasal 20 PERBU No 130 Tahun 2016

Sumber: Dokumen resmi dinas perhubungan

Hasil penelitian yang dilakukan penulis di pasar lama Cikarang ini, masih ditemukan pengelola parkir yang nakal, dengan tidak memberikan karcis parkir kepada pengguna lahan parkir sebagai bukti pembayaran yang sah. Bahkan tidak sedikit pula pengelola parkir yang mengacuhkan peraturan yang sudah ditetapkan tersebut. Disini jelas terlihat bahwa masih kurangnya kepatuhan atas kebijakan yang sudah diterapkan oleh Bupati Kabuapten Bekasi, melihat banyak kecurangan yang dilakukan saat melakukan. Padahal selain itu, karcis parkir yang digunakan sebagai bukti pembayaran ini juga digunakan sebagai penarikan atas retribusi parkir, mengingat Kabupaten Bekasi ini memiliki capaian target penerimaan retribusi ditiap tahunnya yang mana itu menjadi sebuah tanggung jawab yang diemban oleh dinas perhubungan Kabupaten Bekasi.

Untuk itu, dinas perhubungan terus melakukan pengelolan lahan parkir untuk memperoleh pendapatan retribusi maksimal ditiap tahunnya. Pengelolaan parkir yang dilakukan oleh dinas perhubungan Cikarang menjadi hal yang perlu untuk dilakukan, karena melalui parkir ini dapat menjadi retribusi sebagai penyosok

atau penyumbang dari pendapatan asli daerah. Di setiap daerah, pasti memiliki target capaian retribusi berbeda-beda.

B. Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum di Pasar lama Cikarang

Parkir tepi jalan umum di pasar lama Cikarang, Kabupaten Bekasi ini diselenggarakan oleh pemerintah terutama pihak dinas perhubungan dengan mengacu pada Peraturan Bupati Bekasi Nomor 130 tentang Penyelenggaraan parkir sebagai acuan retribusi dan peraturan-peraturan yang lain yang termuat didalamnya. Dalam hal pemungutan retribusi dinas perhubungan melakukan pemungutan di beberapa titik lokasi, yang salah satu diantaranya yaitu pasar lama Cikarang, dengan mekanisme aliran retribusinya yaitu dari juru parkir atau pengelola parkir, kemudian diberikan kepada dinas perhubungan di setiap sore hari.

Diluar pengelolaan parkir di pasar lama Cikarang, ada beberapa kawasan yang dilakukan untuk melakukan praktik parkir tepi jalan umum yang menggunakan badan jalan, sehingga mengakibatkan adanya macet yang tidak dapat dihindari karena ada banyak kendaraan yang terparkir sembarangan di pinggir-pinggir jalan sekitar area pasar. Parkir-parkir yang terjadi diluar yang dikelola pemerintah menjadi penghambat besar bagi pemerintah Kabupaten Bekasi dalam menciptakan pengelolaan parkir tepi jalan umum yang baik. Ada pertanda bahwa kekacauan pengelolaan parkir di pasar lama Cikarang ini disebabkan adanya campur tangandari pihak yang berada diluar kewenangan pemerintah kabupaten Bekasi. Mereka semacam penguasa wilayah parkir di beberapa titik sekitar pasar lama Cikarang.

Parkir-parkir yang terjadi diluar yang dikelola pemerintah menjadi kendala besar bagi pemerintah Kabupaten Bekasi dalam mewujudkan pengelolaan parkir tepi jalan umum yang baik. Ada pertanda bahwa kekacauan pengelolaan parkir di pasar lama Cikarang ini disebabkan adanya campur tangandari pihak yang berada diluar kewenangan pemerintah kabupaten Bekasi. Mereka semacam penguasa wilayah parkir di beberapa titik sekitar pasar lama Cikarang. Hal tersebut pula yang membuat adanya pengendapan dari penerimaan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Tidak dapat dipungkiri pula, kenyataannya kondisi seperti itu tidak dapat dihindari oleh pemerintah daerah kabupaten Bekasi. Salah satu penyebab buruknya pengelolaan parkir selama ini disebabkan oleh berganti-gantinya sistem

pengelolaan yang ditetapkan dari kebijakan yang di buat oleh pemerintah Kabupaten Bekasi.

Hal tersebut pula yang membuat adanya pengendapan dari penerimaan Pendaootan Asli Daerah (PAD). Tidak dapat dipungkiri pula, kenyataannya kondisi seperti itu tidak dapat dihindari oleh pemerintah daerah kabupaten Bekasi. Salah satu penyebab buruknya pengelolaan parkir selama ini disebabkan oleh berganti-gantinya sistem pengelolaan yang ditetapkan dari kebijakan yang di buat oleh pemerintah Kabupaten Bekasi. Sebagaimana yang telah disampaikan diatas, bahwa tiap daerah pasti memiliki target capaian retribusi di tiap tahunnya, sama halnya seperti Kabupaten Bekasi yang juga memiliki target. Seperti yang disampaikan oleh Kepala dinas perhubungan (dishub) Kabupaten Bekasi, yaitu R. Yana Suyatna, beliau menyampaikan bahwa:

Menurut berita bekasikab.go.id yang ditulis oleh Diskominfosantik dengan judul “Dishub siapkan inovasi genjot potensi Pendapatan Daerah”, dengan melihat pada sumber yang telah dijelaskan Suyatna (dalam Newsroom Diskominfosantik, 2023) mengatakan bahwa Untuk mendongkrak PAD, dinas perhubungan melakukan beberapa inovasi, yang mana salah satunya yaitu meniru konsep parkir seperti di Pekanbaru (Riau) dan kemungkinan parkir bersama perorangan. Meski jumlah kendaraan di Pekanbaru lebih sedikit dibandingkan di Kabupaten Bekasi, namun mampu menghasilkan PAD hingga Rp. 9,3 Miliar, sehingga jika inovasi ini diterapkan di Kabupaten Bekasi, kemungkinan besarnya bisa berlipat ganda sehingga bisa menghasilkan PAD minimal Rp 15 Miliar. Hal ini dapat berjalan dengan baik jika pemerintah daerah telah menyiapkan infrastruktur parkir, seperti lahan parkir daerah, yang kemudian dikelola oleh BLUD (Badan Layanan Umum Daerah) seperti RSUD.

Sesuai dengan yang dikatakan oleh Ketua dinas perhubungan Kabupaten Bekasi, pada saat penulis melakukan wawancara kepada salah satu anggota dinas perhubungan di Cikarang tepatnya di pasar lama Cikarang, narasumber pun menyampaikan bahwasannya:

“Dinas perhubungan ini dalam melakukan tugasnya ikut dibantu oleh pihak swasta, yang mana pihak tersebut yang ikut membantu mengelola atau menjaga lahan parkir yang sudah disediakan oleh

dinas perhubungan di pasar lama Cikarang ini” (Wawancara dengan bapak Dawam selaku bagian dari Manajemen lalu lintas pada 24 desember 2023).

Berdasarkan hasil yang dilakukan penulis dengan narasumber, bahwa bisa dikatakan apa yang menjadi inovasi dari Ketua dinas perhubungan Kabupaten Bekasi sedikit demi sedikit sudah direalisasikan oleh dinas perhubungan yang ada di pasar lama Cikarang.

“Penyediaan lahan parkir itu sesuai tempat, jika lahan parkir di jalan-jalan yang mana itu merupakan jalan negara atau punya pemerintah itu pyur dari pemerintah, kecuali dari bangunan swasta atau yang lainnya itu pihak swasta yang memegang tetapi masih dikendalikan oleh dinas perhubungan juga” (Wawancara dengan bapak Dawam selaku bagian dari rekayasa lalu lintas pada 22 desember 2023).

Berdasarkan dari hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan narasumber bapak Dawam bahwa segala lahan parkir yang tersedia selalu ada dinas perhubungan yang ikut memiliki tanggung jawab didalamnya sekalipun lahan parkir tersebut milik swasta.

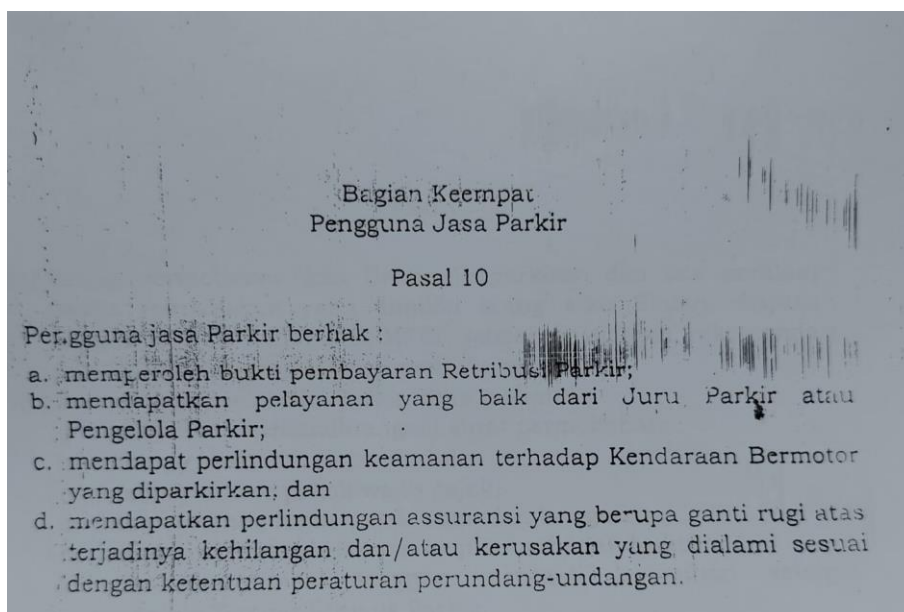
Dalam pelaksanaan tata kelola parkir ini, pemerintah Kabupaten Bekasi yang melalui dinas perhubungan melakukan kerjasama didalam menjalankan tugasnya, terutama mengenai masalah penarikan biaya parkir atau yang biasa disebut retribusi. Didalam melakukan kerjasama, dinas perhubungan menggait atau menunjuk orang ataupun suatu badan usaha yang ikut memberikan tanggung jawab mengenai pelayanan parkir. Pada praktiknya, penyediaan parkir yang diberikan oleh pemerintah dengan melakukan kerja sama pihak ketiga atau yang banyak disebut pihak swasta, secara garis besarnya belum tersedia secara baik, banyak tempat atau lahan parkir yang ada diluar penyediaan yang diberikan dari pihak pemerintah.



Gambar 6 Parkir diluar Penyediaan Pemerintah

Sumber: dokumentasi pribadi penulis

Sesuai dengan Peraturan Bupati Nomor 130 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Parkir yang ada pada Pasal 8 disebutkan bahwa fasilitas parkir di tepi jalan umum dan tempat khusus parkir yang diselenggarakan pemerintah daerah dikenakan retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum. Selain itu, pada pasal 10 bagian keempat tentang pengguna jasa parkir, pada pasal tersebut disebutkan bahwa pengguna jasa parkir berhak mendapatkan bukti pembayaran, pelayanan yang baik dari juru parkir atau pengelola parkir, perlindungan keamanan terhadap kendaraan yang terparkir dan juga mendapat perlindungan asuransi berupa ganti rugi.



Gambar 7 Pasal 10 PERBU No 130 Tahun 2016

Sumber: Dokumen resmi Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi

Pasar Lemah Abang, pasar Sempu dan pasar Lama Cikarang merupakan salah tiga pasar-pasar utama yang ada di Kabupaten Bekasi, dengan memiliki luas yang berbeda-beda. Pasar tradisional ini dikatakan tidak mempunyai lahan parkir yang cukup menampung seluruh kebutuhan para pengunjung pasar. Berikut luas tempat parkir yang ada di tiap lokasi pasar yang sudah disebutkan:

Tabel 1 5 Luas Lahan Parkir Pasar

Nama Pasar	Luas Tempat Parkir	Keterangan
Pasar Lemah Abang	800 M ²	Desa Waluya, Kec. Cikarang Utara
Pasar Sempu	900 M ²	Desa Cikarang Kota, Kec. Cikarang
Pasar Lama Cikarang	1500 M ²	Desa Cikarang Kota, Kec. Cikarang

Sumber: Surat Keputusan Bupati Kepala Daerah Tingkat II Bekasi

Dari hasil tabel diatas, terlihat jelas bahwa pasar lama Cikarang memiliki luas lahan yang cukup luas dibandingkan kedua pasar lainnya. Meskipun dari ketiga pasar, pasar lama Cikarang memiliki luas lahan parkir yang lebih luas tetapi pasar ini belum mampu untuk menampung kendaraan para pengunjung pasar, dengan dibuktikan banyaknya pengunjung pasar lama Cikarang yang memarkirkan

kendaraannya diluar area parkir yang sudah disediakan oleh pemerintah, selain itu pula banyak area parkir pasar lama Cikarang menjadi tempat transit angkutan kota dan kendaraan para pedagang pasar yang diparkir di sembarang tempat. Untuk mengetahui jelasnya mengenai kondisi parkir di pasar lama Cikarang, penulis menyajikan dalam bentuk gambar, sebagai berikut:



Gambar 8 Kondisi Parkir di Pasar lama Cikarang

Sumber: dokumentasi pribadi penulis

a. Kerjasama Pengelolaan Parkir Pasar lama Cikarang

Dinas perhubungan menjalin kerja sama dengan pihak swasta melalui sistem subkontrak. Dalam pengelolaan bersama ini, pihak swasta terpaksa membayar biaya parkir umum Kabupaten Bekasi kepada pihak dinas perhubungan. Dinas Perhubungan telah menerima laporan kondisi di bawah kendali pengelola pemeliharaan parkir di jalan umum. Namun selama masa kerja sama, belum ada prestasi pihak swasta yang mendominasi parkir umum pinggir jalan di Pasar Lama Cikarang. Hasil potensi pendapatan awal daerah yang direncanakan mengecewakan, Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi mengalami kerugian yang cukup besar akibat kebijakan kerjasama tersebut.

Dalam pelaksanaan kerjasama tersebut juga menimbulkan permasalahan baru bagi pengawas parkir. Mereka merasa kesejahteraannya terpinggirkan, apalagi iurannya dipungut oleh pihak swasta. Mereka tidak peduli dengan kondisi industri, namun fokus pada tujuan tabungan yang mereka tetapkan. Sebagaimana dinyatakan

di atas, secara sewenang-wenang meningkatkan jumlah simpanan kewajiban yang ditentukan dan tanpa persetujuan dari layanan transportasi. Faktanya, kerja sama jangka panjang antara Pemerintah Kabupaten Bekasi dengan pihak swasta tidak membuahkan pendapatan besar dari parkir umum di pinggir jalan. Permasalahan lain muncul akibat kebijakan kooperatif yang diterapkan oleh Badan Administratif Bekasi.

Menurut Dwiyanto (2010) mengungkapkan terdapat beberapa faktor yang mendukung berkembangnya kerjasama antara pemerintah dan swasta. Keterbatasan akses terhadap sumber daya yang dimiliki para aktor atau lembaga dalam perwujudan nilai-nilai publik dan tugas publik mendorong mereka untuk melakukan kerja sama. Pihak swasta di bidang parkir tidak mendapatkan dukungan pemerintah sehingga tetap melakukan usaha dengan cara lain untuk mendapatkan keuntungan. Agar hal ini dapat terwujud, kendali yang lebih besar harus diperoleh dari pemerintah, karena tingkat pencarian keuntungan para pengemudi akan menarik tarif yang lebih tinggi. Hal ini tentu merugikan masyarakat dan pengguna tempat parkir, serta mengurangi rasa nyaman dalam menggunakan tempat parkir tersebut.

Selain itu, berdasarkan penelitian penulis terhadap kondisi pelayanan parkir yang ada di pasar lama Cikarang, terlihat jelas bahwa kondisi parkir yang terletak di badan jalan sangat mengganggu aktivitas disekitar pasar. Hal ini dipengaruhi oleh kurangnya lahan parkir yang tersedia, selain itu pun banyak pedagang yang membuka gerai dagangannya disembarang tempat sekitaran lahan parkir, sehingga pengunjung atau pengguna lahan parkir tidak dapat memarkirkan kendaraan mereka yang tersedia di sekitaran pasar, dan banyak pula pengguna lahan parkir yang menggunakan tempat parkir pada sembarang tempat.

Kurangnya lahan parkir juga menimbulkan masalah lain, yang mana sudah disebutkan diatas bahwa banyak pedagang pasar yang membuka gerai dagangannya disembarang tempat sekitaran lahan parkir yang disediakan, membuat pengguna lahan parkir harus memarkirkan kendaraannya disembarang tempat hingga menimbulkan kemacetan lalu lintas, belum lagi banyaknya angkutan kota yang berhenti untuk menunggu penumpang di pinggir-pinggir jalan dengan estimasi

waktu yang cukup lama, sehingga menambah kemacetan diruas jalan menuju pasar lama Cikarang.



Gambar 9 Kondisi Kemacetan Sekitar Pasar lama Cikarang

Sumber: Kompasiana.com

Berdasarkan gambar diatas, terlihat jelas kemacetan yang terjadi di sekitaran pasar lama Cikarang akibat adanya lahan parkir disembarang tempat yang dapat mengganggu aktivitas pengendara yang melewati ruas jalan tersebut. Hal ini menjadi perhatian khusus bagi para aktor yang memang terlibat dalam melakukan pengelolaan parkir di kabupaten Bekasi, khususnya pasar lama Cikarang, karena apabila terus-menerus dibiarkan, kemacetan ini akan terus terjadi tanpa adanya solusi yang ditawarkan dan diberikan oleh pihak terkait.

b. Pengawasan Pengelolaan Parkir Pasar lama Cikarang

Pengawasan pengelolaan parkir merupakan elemen penting. Oleh karena itu, manajer harus memiliki keterampilan dan pengetahuan di bidangnya untuk mencapai hasil yang diinginkan. Pengawasan dapat datang dari pengambil keputusan internal atau eksternal untuk memastikan keseimbangan dan arah dalam implementasi kebijakan. Pengawasan ini dilakukan baik dalam penyelenggaraan parkir maupun dalam pemeriksaan pengaturan pembayaran. Pengendalian teknis penyelenggaraan parkir harus dilakukan untuk menciptakan ketertiban parkir agar tidak mengganggu lalu lintas jalan. Dalam penertiban parkir di sepanjang jalan umum, banyak aspek teknis yang harus diperhatikan yaitu seragam penjaga parkir seperti petugas parkir, steker, rambu parkir dan letak kendaraan saat parkir agar

tidak mengganggu parkir. jalan lalu lintas.

Sementara itu, dalam pemantauan pengelolaan pembayaran, lebih ditekankan pada perspektif pergerakan pendapatan retribusi parkir, yang bertujuan untuk mencegah kebocoran akibat pungutan liar (pemerasan). Namun fakta menunjukkan banyak kendala dalam pelayanan transportasi di Kecamatan Bekasi. Pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi menjadi kendala pertama karena kurangnya pengawas dari segi kuantitas dan kualitas. tidak profesional di bidang administrasi.

Bahwa pengelolaan retribusi parkir baik di lapangan maupun dalam pengawasan hanya dilakukan oleh pihak ketiga. Pengawasan yang dilakukan pihak ketiga apabila dilakukan hanya pada satu sisi saja tanpa pelayanan angkutan yaitu wilayah bekasi, sehingga dalam hal ini masih ditemukan kejanggalan dan permasalahan dalam pengelolaan pengoperasian retribusi parkir di jalan umum bekasi. wilayah. . Menghadapi hal tersebut, sumber-sumber pendapatan utama daerah harus dioptimalkan untuk meningkatkan kapasitas perekonomian daerah. Hal ini memerlukan peningkatan dan perluasan subjek dan objek pendapatan. Dalam jangka pendek, tindakan langsung yang paling mudah adalah memperkuat target atau sumber pendapatan daerah yang ada, terutama melalui teknologi informasi.

Kredibilitas dan kapasitas aktor pemantau sangat mempengaruhi keberhasilan pencapaian tujuan kebijakan. Keberhasilan pengawas tentu saja diukur dari sejauh mana penyimpangan dalam pencapaian tujuan politik dapat diminimalisir. Seperti yang terjadi pada saat pengecekan penerapan tarif parkir di jalan umum di Kabupaten Bekasi, khususnya di Pasar Lama Cikarang, terdapat beberapa temuan di lapangan, yaitu petugas parkir luar ruangan yang tidak menaati aturan dalam penerbitan tiket di Kabupaten Bekasi. pelayanan transportasi bagi pengguna jasa taman. Maka dalam hal ini aparat penegak hukum harus yakin terhadap pengelola parkir, karena karena kesalahan tersebut banyak pengguna jasa parkir yang tidak membayar retribusi

Pengawasan terhadap pengelolaan retribusi parkir yang ada tentu saja merupakan tugas dan tanggung jawab yang sulit bagi otoritas terkait. Sebab segala permasalahan yang timbul pada saat pembalasan ini merupakan tanggung jawab atau harus diselesaikan oleh Dinas Pajak dan Pembayaran Daerah yang ada. Permasalahan yang muncul dalam pengelolaan pembayaran ini adalah tidak adanya

transparansi dari pihak terminal hingga instansi terkait sehingga juga terdapat kendala dalam proses pengendaliannya. Untuk melaksanakan pengawasan secara sah, Badan Pengelola Pajak dan Pembayaran Daerah turun langsung ke lapangan berdasarkan jadwal yang telah disepakati sebelumnya. Sehingga permasalahan yang timbul pada retribusi parkir dapat teratasi dengan baik. Menurut Rumengani dkk (2020), otoritas administrasi pajak dan pembayaran sendiri hanya dapat menerima laporan dari otoritas masing-masing, sehingga otoritas terkait tidak dapat memberikan sanksi kepada pelanggar aturan yang ada. Pasalnya, otoritas pajak dan pembayaran daerah sendiri hanya menguasai anggaran daerah dari pelayanan transportasi yang ada.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan penulis, dalam aspek pengawasan ini, dinas perhubungan sebagai aktor yang memiliki pengaruh besar dalam proses pengelolaan parkir apalagi dalam tanggung jawabnya sebagai pengawas berlangsungnya pengelolaan parkir masih dikatakan belum maksimal, dimana banyak terlihat bahkan seluruh pengelola parkir di pasar lama Cikarang tidak menggunakan atribut lengkap seperti rompi, pluid dan semacamnya dalam melakukan tugasnya, padahal hal tersebut bisa dikatakan suatu hal yang paling dasar.

Untuk itu, teori yang digunakan penulis dalam melakukan penelitian ini sangat berkaitan dengan apa yang dihasilkan atau apa yang sudah diperoleh dari data dilapangan pasar lama Cikarang. Ketransparansian yang ada dilapangan masih dikatakan belum maksimal, apalagi banyak para pengguna lahan parkir yang tidak mengetahui akan kebijakan yang ditetapkan dalam proses pengelolaan parkir. Untuk itu, dalam menuju pengelolaan parkir yang baik, perlu banyak pembenahan yang dilakukan oleh para aktor yang menjalankan tugas-tugasnya.

2. Akuntabilitas

Istilah akuntabilitas berasal dari bahasa Inggris, yaitu *accountability* yang memiliki arti pertanggung jawaban atas suatu kondisi. Akuntabilitas yaitu berfungsi sebagai penggerak suatu komponen kegiatan perusahaan, sesuai yang menjadi tugas dan kewenangannya masing-masing. Akuntabilitas merupakan kewajiban dalam memberikan pertanggung jawaban guna menjawab atau menerangkan kinerja seseorang, suatu instansi atau pimpinan suatu organisasi kepada pihak yang berhak menerima pertanggung jawabannya. Akuntabilitas ini

juga sebagai upaya melihat sejauh mana suatu instansi atau yang bertugas dapat melihat keberhasilan atau kegagalan dalam melaksanakan tugasnya.

Akuntabilitas ini digunakan untuk mengevaluasi pemenuhan tugas dan tanggung jawabnya. Kinerja organisasi dapat dilihat dari sudut pandang akuntabilitas, seperti dalam pengelolaan dana, program kerja yang ditetapkan, atau kebijakan atau kebijakan lain yang telah ditetapkan. Oleh karena itu, menjadi tanggung jawab untuk mengungkap segala bentuk penyalahgunaan kekuasaan yang dapat diawasi dan dikendalikan oleh masyarakat. Dalam hal pengelolaan ini, akuntabilitas sebagai bentuk penilaian sejauh mana aktor-aktor yang mengelola parkir ini dapat menjalankan tugas dan tanggung jawabnya.

Dinas perhubungan pada waktu pernah membuat Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk dibahu jalan, itu untuk jumlahnya sebanyak 204 SRP, itu yang mejadi kelola dari dinas perhubungan. Tetapi untuk pengelolaan didalam seperti di dalam pasar lama itu bukan menjadi kewenangan dari dinas perhubungan. Jadi dinas perhubungan tidak memiliki data yang akurat mengenai pengelolaan didalam pasar. Misalnya sebagai contoh, dinas perhubungan Kabupaten Bekasi menegaskan tidak memiliki kewenangan untuk mentertibkan juru parkir yang sering beroperasi di jalan. Tetapi dibalik itu, dinas perhubungan masih terus menghimbau kepada juru parkir agar dapat menjaga keamanan dan kenyamanan warga sekitar dalam melakukan tugasnya. Didalam hal ini, ketua dinas perhubungan mengatakan bahwa bukan karena pihak dari dinas perhubungan tidak ingin bertanggung jawab mengenai hal tersebut, sebagai contoh mengacu pada masalah parkir di wilayah pasar baru yang selalu ramai. Selain masalah mengenai retribusi yang tidak dapat ditarik juga berkait dengan hal lain mengenai permasalahan lahan yang amsih menjadi rebutan. Parkir-parkir yang memang resmi ini dan menjadi pengelola dari dinas perhubungan yang memang ada di tepi jalan, selain itu bukan lagi menjadi bentuk dari pengelolaan dinas perhubungan. Padahal sangat disayangkan, banyak lahan-lahan luas yang tidak dikelola dinas perhubungan tetapi malah banyak dijadikan lahan untuk meraup keuntungan bagi penyedia lahan parkir tersebut.

Tetapi sampai saat ini, masih belum diketahui secara jelas ada bentuk kerja sama apa dibalik maish terus beoperasinya parkir-parkir yang tidak resmi yang ada di sekitran pasar lama Cikarang, padahal hasil dari lahan parkir itu tidak dapat ditarik untuk dijadikan sebagai retribusi penerimaan daerah. Tetapi menurut

beberapa sumber, lahan parkir yang tidak resmi yang masih beroperasi ini sebagai lahan tidak resmi, ada karena dibentuk oleh organisasi masyarakat sekitar, dan tidak heran jika ada kesalah pahaman seperti yang sudah disinggung pada bab sebelumnya.

Pengembangan dan pengelolaan tempat parkir merupakan kegiatan yang dilaksanakan secara rutin dan terkoordinasi di wilayah tersebut. Hal ini menjamin terselenggaranya pembangunan yang memungkinkan pengelolaan lingkungan kawasan, menghasilkan arus lalu lintas, mengelola pendapatan kawasan dan mengurangi beban sosial melalui lapangan kerja. Pemerintah daerah mempunyai kewajiban dan tanggung jawab untuk mengembangkan penataan parkir di wilayahnya, yang mana itu merupakan bagian dari fungsi memberikan pelayanan bagi masyarakat di daerahnya.

Keunggulan dari penyedia jasa parkir bergantung pada keunikan dan kualitas penyedia parkir, oleh karena itu pengelola tempat parkir harus memenuhi kebutuhan dan keinginan pelanggan parkir, karena pelayanan parkir yang dialami pengguna parkir dinilai berdasarkan pengalaman pemilik parkir. pengguna lahan Menurut Kotler (dalam majalah Niara 2023) mengatakan bahwa kualitas harus dimulai dari kebutuhan pelanggan atau pengguna dan diakhiri dengan penilaian pelanggan itu sendiri. Artinya, citra berkualitas tinggi tidak dilihat dari sudut pandang penyedia jasa, melainkan dari sudut pandang orang yang akrab dengan jasa tersebut.

Pengelolaan parkir diperlukan untuk mengatur dan mengendalikan parkir di kota dan daerah, termasuk pengelolaan tempat parkir. Apabila pengelolaan parkir berjalan dengan baik maka tidak hanya memberikan kemudahan bagi pengguna parkir saja, namun parkir menjadi salah satu sumber pendapatan daerah, yang berpotensi meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang bertujuan untuk membiayai pelaksanaan kegiatan daerah. otonomi sesuai potensi daerah. Selain itu, Pendapatan Utama Daerah (PAD) merupakan modal dasar pemerintah daerah untuk pembangunan dan belanja daerah. Pendapatan asli daerah merupakan upaya daerah untuk mengurangi ketergantungan terhadap dana pemerintah tingkat tinggi atau pendapatan hibah.

Retribusi parkir sendiri merupakan salah satu sumber dari Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang tersembunyi, sehingga dengan diberlakukannya kebijakan

retribusi parkir diharapkan dapat memberikan hasil dari retribusi parkir ini agar terus meningkat dan mencapai apa yang ditargetkan sesuai yang sudah ditetapkan, sehingga dapat membantu meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Banyak manfaat yang dapat dirasakan dari adanya retribusi parkir ini sehingga para pengguna jasa parkir merasa tertolong dengan adanya kebijakan retribusi ini.

Melihat situasi perparkiran tepi jalan umu di pasar lama Cikarang mempunyai masalah yang dibilang cukup banyak yang mana diantaranya dari hasil observasi awal yang dilakukan penulis menemukan kejadian dimana sepanjang jalan disekitar parkir di pasar lama Cikarang banyak petugas parkir yang tidak memberikan karcis parkir. Penerapan retribusi parkir di pasar lama Cikarang dan sebagiannya yang ada di kabupaten Bekasi pada umumnya cenderung berorientasi pada peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan belum menjadi instrumen pengendalian lalu lintas. Selain itu, kegiatan perparkiran sering berbenturan dengan undang-undang lalu lintas.

Pada dasarnya pemanfaatan parkir tepi jalan tidak proporsional jika dijadikan sebagai tempat parkir. Selain melanggar peraturan lalu lintas, hal itu juga berpeluang besar menimbulkan kemacetan lalu lintas. Idealnya, alokasi ruang parkir tidak mengganggu lalu lintas dan kapasitas jalan. Pengelolaan parkir berpengaruh terhadap besarnya Pendapatan Asli Daerah (PAD) terhadap praktek penyediaan kawasan, terhadap sistem pengelolaan, besarnya retribusi parkir dan persentase pembagian keuntungan simpanan pengelola parkir yang bertanggung jawab di bidang parkir swasta.

Beberapa kejadian tersebut menimbulkan pertanyaan mengenai kualitas kebijakan parkir, kejelasan tarif, serta rasa aman dan nyaman pengguna parkir di wilayah Kabupaten Bekasi, khususnya Pasar Lama Cikarang. Padahal, salah satu aspek dari Peraturan Perparkiran dan Peraturan Daerah tentang retribusi parkir di jalan umum jelas-jelas mengedepankan pelayanan parkir yang bertujuan untuk kenyamanan dan keselamatan pengguna jasa parkir. Di ruas jalan kawasan bekasi khususnya di Pasar Lama Cikarang saat ini banyak sekali para tukang parkir yang mulai mengalami permasalahan lalu lintas seperti seringnya terjadi kemacetan kendaraan bermotor di jalan raya, kemacetan lalu lintas akibat parkir yang dapat

mengakibatkan terjadinya kecelakaan. Ada yang mengatakan sebagian permasalahannya adalah karena parkir liar di jalan raya.

Dinas perhubungan melaksanakan tugasnya dengan melaksanakan pengawasan rutin terhadap tempat parkir dan tempat parkir yang menjadi tanggung jawabnya. Kegiatan tersebut dilakukan petugas dengan mendatangi dan mengawasi langsung pengelolaan tempat parkir, termasuk pada hari-hari tidak teratur, atau sekadar berpatroli. Selain mengawasi langsung operasional dan teknis pelaksanaan, petugas juga mengevaluasi laporan masyarakat. Apabila ditemukan laporan adanya pelanggaran yang terjadi pada suatu tempat parkir atau tempat parkir yang berada di bawah pengawasannya, maka dinas angkutan akan memverifikasi kebenaran laporan tersebut dalam bentuk teguran.

Dan apabila pelanggaran tersebut berulang dan mengakibatkan kerugian berat, maka petugas parkir terkait dapat dikenakan sanksi berupa pembatalan izin. Pelanggaran parkir dapat dilaporkan melalui dinas transportasi sebelum dibuat laporan. Dinas Perhubungan kemudian akan menindaklanjuti laporan tersebut untuk mengkaji laporan tersebut dan mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk memproses laporan tersebut. Kegiatan penertiban ini juga dibantu oleh para pemungut tol yang setiap harinya melakukan pengumpul tol sekaligus membantu memantau pengaturan parkir pada tempat parkir yang terorganisir. Mengenai tahapan sanksi bagi petugas parkir atau penjaga parkir yang terdaftar sebagai pejabat Dinas Perhubungan, sanksi yang diberikan antara lain, misalnya:

- a. memberi peringatan, peringatan yang diberikan dinas perhubungan terhadap petugas parkir yang melakukan pelanggaran terhadap peraturan atau ketentuan yang telah diberikan. Peringatan tersebut dapat berisi saran untuk tidak melakukan pelanggaran yang telah dilakukan, atau mengulangi kesalahan yang telah dilakukan oleh petugas parkir tersebut.
- b. teguran, dilakukan apabila setelah dilakukan peringatan, petugas parkir tidak melakukan perbaikan atas kesalahannya tersebut, maka teguran ini dilakukan secara langsung baik secara tertulis maupun tidak tertulis.
- c. pencabutan surat izin, apabila petugas parkir tersebut telah diberikan peringatan dan teguran namun masih melakukan pelanggaran maka pihak dinas perhubungan akan mencabut surat izin resmi petugas parkir yang dimiliki petugas yang bersangkutan. Sehingga apabila petugas tersebut masih melakukan kegiatan parkir,

kegiatan tersebut dianggap illegal.

Menurut Narita, Wrijio & Suryadi (2016) mengatakan bahwa isi pelayanan publik selalu berkaitan dengan kegiatan seseorang, kelompok atau badan tertentu yang memberikan kemudahan dan bantuan kepada masyarakat untuk mencapai tujuan tertentu. Lembaga penyelenggara pelayanan publik dapat dijalankan baik oleh negara maupun non negara. Menurut Departemen Pariwisata (2003), dalam hal ini lembaga pelayanan publik hendaknya berangkat dari prinsip-prinsip pelayanan yaitu kesederhanaan, ketepatan waktu, keamanan, kejelasan, ketepatan, tanggung jawab, kesederhanaan dalam memperoleh tempat parkir. akses, kedisiplinan, sopan santun dan keramahan, integritas dan kenyamanan sarana dan prasarana.

Hal tersebut juga berlaku pada pelayanan jasa yang lainnya. Menurut Muazansyah & Sudirman (2019) menyebutkan bahwa pelayanan dapat diterima jika melebihi harapan masyarakat, maka diapresiasi sebagai kualitas pelayanan yang ideal. Maka akan didapat kepercayaan pelanggan dan memberikan citra positif di mata publik. Semakin para petugas memiliki sikap adil, handal dan mampu memberikan kemudahan serta kenyamanan dalam pelayanan untuk para pelanggan, dimana salah satunya dilakukan oleh dinas perhubungan Kabupaten Bekasi.

Selain itu, dalam menjalankan tugas dan fungsinya dinas perhubungan Kabupaten Bekasi sedang menyusun program khusus per tahun 2024. Ada dua program yang sedang diusahakan berjalan, yaitu penataan lalu lintas dan juga menggenjot Pendapatan Asli Daerah (PAD) terutama dalam sektor retribusi. Didalam tugas pokoknya yaitu merumuskan, menyelenggarakan, membina dan mengevaluasi urusan pemerintahan daerah berdasarkan asas desentralisasi dan tugas pembantuan pada bidang perhubungan yang meliputi bidang angkutan dan pengujian kendaraan, lalu lintas dan perparkiran serta bidang pengawasan dan pengendalian, sebagaimana tugasnya memiliki fungsi diantaranya: perumusan kebijakan teknis bidang angkutan dan pengujian kendaraan, lalu lintas dan perparkiran dan bidang pengawasan dan pengendalian.

Berdasarkan hal tersebut, hal yang difokuskan mengenai pendanaan atau biaya retribusi. Yang mana ini sangat penting dalam menunjang Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kabupaten Bekasi. Rangkaian kegiatan yang dilakukan pemerintah daerah Kabupaten Bekasi dalam uoata mengelola program retribusi

parkir yang telah ditetapkan. Pelaksanaan jasa retribusi parkir di Kabupaten Bekasi ini tidak lain sebagai upaya meningkatkan Pendapatan Asli Daerah.

Pengaruh retribusi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) sangat jelas terlihat. Tetapi untuk terus meningkatkan Pendapatan Asli Daerah sebagai penunjang kegiatan perekonomian daerah, maka penulis memberi garis bawah apa saja penyebab dari penyebab terjadinya keikutsertaan retribusi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah di Kabupaten Bekasi ini masih belum maksimal karna apabila realisasi dari retribusi parkir ini memenuhi target capaian dari Pendapatan Asli Daerah dari sektor ini maka akan sangat memungkinkan dapat mengalokasikan keberbagai bidang yang lain.



Gambar 10 Rapat Evaluasi

Sumber: Instagram resmi dishub_kabbekasi

Pada gambar diatas, dinas perhubungan Kabupaten Bekasi benar-benar mengupayakan penggenjotan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor retribusi parkir. Kontribusi retribusi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) ini memiliki pengaruh besar, walaupun dalam penerimaan retribusi masih dikatakan belum maksimal atau dikatakan belum mencapai target. Walau penerimaan dari retribusi parkir masih jauh dari target akan tetapi ini menjadi pengaruh yang besar kepada Pendapatan Asli Daerah (PAD) apalagi saat penerimaan realisasi penerimaan

retribusi parkir sudah mencapai sepenuhnya dari target yang telah ditetapkan. Untuk itu, banyak hal-hal yang dipersiapkan atau direncanakan oleh dinas perhubungan Kabupaten Bekasi dalam melakukan penggenjotan Pendapatan Asli Daerah dengan membuat beberapa rencana, sebagai berikut:

1. Rencana Pengelolaan Parkir di Pasar lama Cikarang

Dalam upaya melakukan kenaikan Pendapatan Asli Daerah (PAD), dinas perhubungan memiliki beberapa rencana diantaranya yaitu sebagai berikut:

a. Penerapan *Headheld*

Headheld ini merupakan sebuah sistem yang digunakan untuk mengelola tempat parkir yang ada di suatu badan jalan. *Headheld* ini berbentuk seperti aplikasi mobile yang mudah dibawa dan terintegrasi dengan *cloud server* sehingga laporan transaksinya dapat dilihat secara online. Rencana ini bisa dikatakan sebagai teknologi baru di Kabupaten Bekasi terutama mengenai perparkiran. Penerapan *headheld* berfungsi untuk membantu memudahkan pembayaran parkir nontunai. Selain itu juga, bisa menscan plat nomor kendaraan. Karcis yang diterima pengguna parkir otomatis lengkap dengan keterangan plat nomor kendaraan pengguna. Selain itu, penerapan ini dibarengi dengan model patroli, nanti terdetek melalui scan plat nomor kendaraan tersebut, untuk mengetahui pengguna parkir sudah parkir berapa lama dengan *handheld* itu. Jadi, pengguna lahan parkir membayar sesuai pengendara memarkirkan kendaraannya di lahan parkir tersebut. *Handheld* ini dapat mempermudah petugas parkir dan juga pengguna lahan parkir. Melalui metode *handheld* dapat memberikan kepercayaan dan tanggung jawab kepada pengguna jasa parkir, dengan alat ini pengawasannya dilakukan dengan mudah dengan meminimalis kebocoran terkait parkir.

“*handheld* ini sebenarnya di adakan atau di rencanakan untuk mempermudah semua kalangan, agar pembayaran parkir sesuai dengan ketentuannya” (Wawancara melalui Pak Deni selaku sekretaris dinas perhubungan pada 24 Februari 2024).

Melalui wawancara tersebut, dapat mengetahui bahwasannya *handheld* ini dapat membantu memudahkan juru parkir dalam menghitung lamanya kendaraan tersebut terparkir di lahan yang sudah tersedia. Dan dari alat ini

pun, dapat mengurangi kesenjangan, karena pembayaran sudah otomatis terdetek, jadi tidak dapat di manipulasi. Sebab karcis yang keluar secara otomatis terdapat nomor kendaraan pemilik kendaraan. Dengan begitu, pembaiyaan parkir sudah otomatis terpantau.

“nah jika dengan menggunakan teknologi, itu insya Allah tidak akan terjadi kebocoran retribusi di lapangan, makanya butuh teknologi dan sempat menggunakan *handhead*, itu agak lumayan bagus pengelolaannya. *Handheld* itu seperti alat, alatnya sama seperti *Q-ris*, jadi nanti plat kendaraannya di foto. Ketika kendaraan itu parkir, di scan plat kendaraannya, tetapi jadinya bentuk seperti patroli, tiap jam, apakah kendaraan tersebut masih terparkir atau tidak. Jadi, pada saat keluar, langsung melakukan pembayaran melalui alat tersebut. Pada saat selesai parkir, bisa membayar melalui e-money dan sejenisnya, dan langsung masuk ke dalam khas daerah, dan tidak terjadi kebocoran retribusi.” (Wawancara dengan Pak Deni selaku sekretaris Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi pada 23 Februari 2024).

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan narasumber, didapatkan hasil bahwa *handheld* itu digunakan sebagai alat untuk mengontrol kendaraan yang terparkir di lahan parkir sudah berapa lama, dan bentuk kerjanya itu patroli yang kemudian alat (*handheld*) ini bekerja untuk mendetek kendaraan yang terparkir. Cara kerjanya pun mudah, jadi pengguna parkir ini dapat membayar parkir melalui uang elektronik seperti e-monay dan sejenisnya.

b. Parkir Berlangganan

Selain *handheld* yang menjadi rencana dari dinas perhubungan mengenai perparkiran. Dinas perhubungan juga merencanakan parkir berlangganan. Sistem pembayaran parkir berlangganan ini dikatakan cukup mudah dan prosesnya cepat hingga langsung masuk ke kas daerah. Pemungutan retribusi parkir berlangganan ini dalam rencana dinas perhubungan akan melakukan kerjasama dengan pihak SAMSAT Kabupaten Bekasi pada saat pembayaran pajak kendaraan itu akan dikenakan langsung. Misalnya untuk kendaraan bermotor setiap tahunnya dikenakan Rp. 20.000,-

, jadi nanti untuk parkir dimanapun akan bebas dari tagihan parkir atau tidak membayarnya lagi.

Jika melihat data kendaraan di Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (SAMSAT) Kabupaten Bekasi, misalnya dengan kendaraan motor yang mencapai 1 juta unit dengan dikalikan Rp. 20.000,- sudah mencapai Rp. 20.000.000.000,- sedangkan saat ini dinas perhubungan tidak mencapai diangka Rp. 1.000.000.000. Tetapi jika dapat diterapkan parkir berlangganan maka akan mencapai pertahunnya sebesar Rp. 20.000.000.000,- belum lagi dengan kendaraan mobil, misalnya untuk kendaraan mobil dikenakan Rp. 50.000,- dengan dikalikan jumlah mobil di Kabupaten Bekasi maka akan dapat meningkatkan Pendapatan Asli Daerah berapa per tiap tahunnya.

Jadi memang dalam dasar hukum itu, retribusi tidak boleh diborongkan atau digabung, tapi kalau berlangganan itu bayar satu tahun, padahal sebetulnya itu tergantung dari pihak publik yang menilai. Misal pengguna lahan itu memiliki kendaraan bermotor, setahun membayar Rp. 20.000,-, mending seperti itu dibandingkan jika harus terus menerus parkir di supermarket dengan sekali parkir dikenakan tarif Rp.2.000,-.

Nantinya akan menjadi penilaian publik, silakan masyarakat berdiskusi inginnya sistem yang seperti apa, apakah ingin menggunakan sistem yang berlangganana dengan tarif Rp. 20.000,- sudah dalam jangka waktu satu tahun, atau sekali membayar parkir dikenakan tarif Rp. 2.000,-, seminggu sudah berapa tarif yang dikeluarkan. Kalau dengan berlangganan sudah otomatis ter-cover semuanya dalam jangka satu tahun kedepan, jadi nantinya dijalanan sudah tidak ada lagi karang taruna, organisasi masyarakat, dan sejenisnya, karena sudah tidak ada pembayaran apapun lagi.

Setelah sudah tidak adanya lagi karang taruna, organisasi masyarakat yang lain-lainnya, nantinya tinggal dari pihak dinas perhubungan melakukan pengamanan saja, jadi lahan parkir itu hanya dijaga saja, tetapi sudah tidak dipungut apapun lagi. Pada saat sudah diterapkannya parkir berlangganan, maka dinas perhubungan akan melakukan kerja sama, jadi dana retribusi atau hasil penarikan berlangganan itu tidak sepenuhnya masuk ke Pemerintah Daerah.

Jadi, penarikan retribusi dan pajak itu, ada yang namanya upah pungut, dengan nilai 5%. Misalnya dari dinas perhubungan ini memiliki target Rp.1.000.000.000 untuk peyeteran Pendapatan Asli Daerah (PAD), jadi dinas perhubungan dapat 5% dari hasil tersebut, nah 5% yang didapatkan itu, dipergunakan untuk kerja sama dengan pihak kepolisian. Jadi, dinas perhubungan memberikan kebebasan jika ada yang menggunakan parkir liar, silakan untuk ditarik tarifnya. Jadi, pendapatan 5% ini, dinas perhubungan gunakan selain sebagai kerja sama, juga sebagai sterilan dengan pihak-pihak yang terkait seperti karang taruna, organisasi masyarakat dan sejenisnya, karena sudah adanya bentuk atau sistem parkir berlangganan. Dilain sisi, pemerintah memiliki rencana sebagai bentuk pertanggung jawabannya, ada pula beberapa kendala yang dialami, yaitu:

2. Kendala Pengelolaan Parkir di Pasar lama Cikarang

Didalam menjalankan tugas dan fungsinya, dinas perhubungan memiliki wewenang dalam mengawasi dan memberikan pembinaan kepada pengelola parkir. Hal ini termuat didalam peraturan Bupati Bekasi Nomor 100 Tahun 2021 tentang kewenangan, kedudukan, susunan organisasi, tugas dan fungsi serta tata kerja pada dinas perhubungan Kabupaten Bekasi Pasal 4, dimana berisikan bahwa Dinas mempunyai tugas pokok merumuskan, menyelenggarakan, membina dan mengevaluasi urusan pemerintahan daerah berdasarkan asas desentralisasi dan tugas pembantuan pada bidang perhubungan yang meliputi bidang angkutan dan pengujian kendaraan, lalu lintas dan perparkiran serta bidang pengawasan dan pengendalian.

Banyak hal yang dapat menjadi faktor pendukung maupun faktor penghambat dalam menjalankan tugas dan fungsinya, tetapi dalam bagian ini penulis berfokus pada faktor penghambat yang terjadi. Tetapi, memang tidak dapat dipungkiri bahwa lingkungan atau lahan parkir yang digunakan sebagai tempat pengoperasian dapat menjadi faktor pendukung yang sangat penting, karena tempat ini bergantung bagi kelancaran dan efektivitasnya suatu wewenang yang dijalankan oleh dinas perhubungan.

Dalam menjalankan tugas dan wewenangnya, tentu lingkungan tempat berlangsungnya parkir ini perlu diperhatikan, apakah terdapat dukungan dari masyarakat itu sendiri apabila terjadi suatu permasalahan di lahan parkir yang ada di pasar lama Cikarang. Dengan didukungnya dari masyarakat dan

pengelolaan parkir yang ada, tentu akan menjadi salah satu faktor pendukung bagi dinas perhubungan menjalankan tugas dan fungsinya.

a. Aturan

Dinas perhubungan sesuai peraturan Bupati Kabupaten Bekasi yang telah disebutkan diatas, dalam tugas pokok dan fungsi yang dimiliki dinas perhubungan, disebutkan bahwa dinas perhubungan memiliki tugas sebagai penyelenggara serta membina dan mengevaluasi urusan pemerintah berdasarkan asas desentralisasi yang meliputi salah satunya yaitu perparkiran. Hal ini diperkuat dengan beberapa peraturan yaitu Perda Kabupaten Bekasi Nomor 5 Tahun 2018 tentang Pajak Daerah.

Bila diperhatikan satu persatu ketentuan pasal 37 tersebut dapat mengakibatkan wewenang dinas perhubungan dalam melakukan pengawasan kegiatan parkir di gedung, tempat berbelanja dan lain sebagainya menjadi lebih terbatas, yang mana pengawasan terhadap aktivitas parkir di area tersebut bukan lagi menjadi tanggung jawab dari dinas perhubungan.

Hal ini berkaitan dengan perbedaan penentuan antara penggunaan retribusi parkir dengan pajak parkir. Sehingga aktivitas parkir pada area milik pemerintah daerah dengan area milik swasta atau pun perorangan menjadi berbeda. Penarikan iuran parkir pada area pemerintah daerah disebut sebagai retribusi sedangkan parkir yang mneyatu pada area usaha masuk pada pajak parkir. Ini membuat kewenangan yang dimiliki dinas perhubungan dalam melakukan pengawasan menjadi lebih terbatas.

Dinas perhubungan dengan berdasarkan pada peraturan daerah kabupaten Bekasi no 5 tahun 2018 tersebut hanya menjalankan pemungutan retribusi, dan tidak melakukan pengaturan terhadap kegiatan parkir. Dengan adanya perbedaan kewenangan ini maka dinas perhubungan yang mempunyai tugas untuk melakukan pengawasan terhadap kegiatan parkir menjadi tidak maksimal dalam menegakkan aturan yang telah disebutkan dalam Peraturan Buoati Kabupaten Bekasi no 100 tahun 2021 khususnya pada bagian mengawasi pertanggung jawaban petugas parkir terhadap pengguna jasa parkir.

Selain itu, didalam aturan, jika jalan arteri kelas 1 atau nasional, itu tidak dapat diambil retribusi parkir, dan tidak diperuntukkan sebagai lahan parkir. Sedangkan, sudah banyak daerah-daerah lain membuat jalan lingkar sehingga wilayah perkotaannya sudah berganti status menjadi jalan Kabupaten. Dan,

Kabupaten Bekasi ini belum memiliki *ringload*, sehingga jalan nasional membeah menjadi jalan Kabupaten, dan rata-rata itu menjadi pusat kegiatan, pasti dengan menjadi pusat kegiatan ini membutuhkan lahan parkir, sedangkan jika sesuai aturan itu tidak diperbolehkan, karena itu jalan nasional.

b. Karcis

Karcis parkir merupakan alat bukti pembayaran yang wajib dimiliki baik untuk penyedia lahan parkir, ataupun pengguna lahan parkir. Karcis parkir berfungsi sebagai bukti bahwa kendaraan kita berada di bawah pengawasan juru parkir. Biasanya, jika pengguna lahan mengalami menghilangkan karcis parkir, pengguna lahan parkir harus menunjukkan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) guna menghindari hal-hal yang tidak diinginkan, seperti pencurian dan tindak pidana lainnya. Sementara, jika saat parkir kita tidak diberi karcis, maka seharusnya pengguna lahan parkir tidak perlu membayar parkir ditempat tersebut.

Namun, pada kenyataannya di lapangan masyarakat terbiasa untuk tetap membayar parkir meskipun tidak diberi karcis sehingga pelayanan parkir menjadi kesempatan sebagian orang untuk meraup keuntungan, dengan menjadi juru parkir. Padahal, belum tentu juru parkir tersebut memiliki wewenang atau hak lahan yang dikelolanya. Selain untuk meminimalisir kecurangan dari hasil pungutan yang dilakukan oleh juru parkir, meminta karcis juga sebagai salah satu antisipasi jika kehilangan kendaraan di lokasi lahan parkir, maka karcis parkir bisa dijadikan sebagai bukti meminta pertanggung jawaban kepada petugas parkir. Tidak hanya itu, karcis parkir pun dapat membantu dalam menaikkan Pendapatan Asli Daerah (PAD).

“Bisa diibaratkan jika dinas perhubungan ini menjadi agen yang memiliki karcis, dan diberikan kepada juru parkir untuk dijual di lapangan. Jadi, jika ada motor yang masuk untuk parkir maka diberi karcis tersebut. Hingga di sore hari, berapa banyak karcis yang terjual” (Wawancara Pak Deni selaku sekretaris dinas perhubungan Kabupaten Bekasi pada 24 Februari 2024).

Berdasarkan wawancara tersebut, karcis ini diberikan oleh dinas perhubungan kepada juru parkir sebagai bukti pembayaran parkir di lapangan, yang kemudian padasore hari, juru parkir menyetorkan karcis yang sudah terpakai sebagai bukti pembayaran di lapangan, dan hasil penjualan karcis ini

atau bukti karcis sebagai pembayaran ini kemudian di setorkan kepada dinas perhubungan sebagai bentuk tanggung jawab dari juru parkir di lapangan tersebut. Yang menjadi permasalahan di lapangan itu, sebagian dari juru parkir tidak memberikan karcis parkir kepada pengguna lahan parkir, itu lah yang menjadi kendala besar didalam pengelolaan parkir Pasar Lama Cikarang.

Dinas perhubungan sebenarnya sudah menyiapkan karcis yang diberikan kepada juru parkir, selain sebagai alat bukti penggunaan lahan parkir, karcis yang diberikan dinas perhubungan pun sebagai tanda bukti sudah berapakah karcis yang telah digunakan oleh juru parkirnya ditiap harinya, sehingga mempermudah dinas perhubungan untuk mengetahui berapa jumlah karcis yang telah disobek oleh juru parkir. Seperti yang sudah disinggung, bahwasannya pemerintah sudah menyiapkan karcis parkir resmi, yang mana tarifnya lebih terjangkau dibandingkan karcis yang tidak resmi dan bahkan dapat meraup keuntungan lebih besar.

“Tidak dapat dipungkiri kita membutuhkan teknologi, memang itu sangat dibutuhkan untuk saat ini. Jika tidak menggunakan teknologi seperti IT, cara-cara atau kecurangan yang terjadi kita tidak mengetahui karena sebagai dinas perhubungan tidak dapat mengawasi selama 24 jam” (Wawancara dengan Pak Deni selaku sekretaris Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi pada 23 Februari 2024).

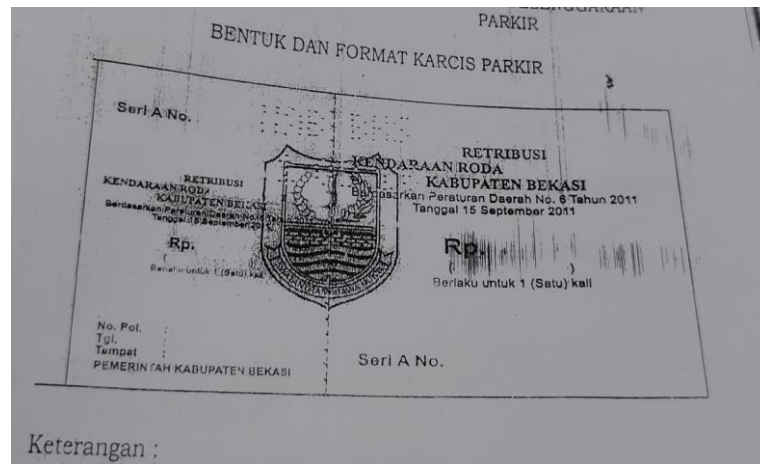
Berdasarkan wawancara tersebut, salah satu kendala yang dialami oleh dinas perhubungan yaitu karcis parkir. Karena, dengan sudah dibekali karcis parkir, tetapi tidak sedikit juru parkir tidak memberikan karcis parkir kepada pengguna lahan parkir, dengan hal tersebut maka tidak memudahkan dinas perhubungan untuk mengetahui berapa jumlah kendaraan yang terparkir ditiap harinya.

Dinas perhubungan sebenarnya sudah menyiapkan karcis yang diberikan kepada juru parkir, selain sebagai alat bukti penggunaan lahan parkir, karcis yang diberikan dinas perhubungan pun sebagai tanda bukti sudah berapakah karcis yang telah digunakan oleh juru parkirnya ditiap harinya, sehingga mempermudah dinas perhubungan untuk mengetahui berapa jumlah karcis yang telah disobek oleh juru parkir.

Dinas perhubungan Kabupaten Bekasi sudah pernah melakukan

penghimpauan kepada masyarakat setempat untuk tidak membayar parkir jika tidak diberikan karcis parkir oleh pengelola (juru) parkir setempat. Didalam melakukan tugasnya, juru parkir pun harus memberikan karcis saat bertanstaksi atau pada saat pengguna lahan parkir melakukan atau menggunakan lahan parkir tersebut.

Pasalnya, dinas perhubungan sudah memberikan atau pun menyipkan karcis parkir yang diberikan kepada juru parkir yang bertugas, yang nantinya juru parkir tersebut harus menyetor karcis yang telah diberikan kepada dinas perhubungan sesuai banyaknya karcis yang terpakai atau tersobek. Didalam hal ini pun, masyarakat ikut berperan penting dalam mengurangi risiko terjadinya pungutan liar yang dilakukan juru parkir yang tidak memberikan karcis parkir dari sektor parkir agar jelas dana yang dibayarkan pada saat menggunakan lahan parkir tersebut. Seperti yang sudah disinggung, bahwasannya pemerintah sudah menyiapkan karcis parkir resmi, yang mana tarifnya lebih terjangkau dibandingkan karcis yang tidak resmi dan bahkan dapat meraup keuntungan lebih besar.



Gambar 11 Karcis Parkir

Sumber: dokumen resmi Dinas Perhubungan

Adapun, gambar diatas memberi penjelasan ciri-ciri karcis parkir yang memang resmi diberikan dari dinas perhubungan, diantara lain ciri-cirinya:

- Ada nomor seri
- Berwarna abu-abu
- Ada tanda air (watermark) dinas perhubungan
- Terdapat tulisan nama daerah

c. Lemahnya Kesadaran Masyarakat akan Hukum

Selain dua diantara yang sudah dijelaskan, penegakan aturan oleh aparat tentu saja harus didukung oleh kesadaran masyarakat dalam melakukan koreksi apabila menemukan pelanggaran-pelanggaran hukum. Dengan partisipasi dari masyarakat tentu para petugas atau aparat yang memiliki wewenang akan lebih mudah dalam melakukan tugasnya. Hal itu yang menjadi kendala dari dinas perhubungan. Masyarakat didalam hal ini sangat diharapkan dapat membantu dengan memberi pelaporan apabila menemukan suatu pelanggaran yang terjadi. Disinilah yang menjadi kendala dinas perhubungan, yaitu banyak masyarakat yang lebih bersikap tidak peduli bahkan acuh tak acuh.

Misalnya, jika terjadi kerusakan pada tempat parkir, tidak ada bukti parkir yang diberikan dan diminta biaya parkir yang melebihi batas. Pengguna tempat parkir biasanya tidak memperdulikan hal-hal sepele seperti itu. Sehingga pihak dinas transportasi tidak bisa cepat menangani pelanggaran aturan pengelolaan tempat parkir. Permasalahan lain yang menghambat kesadaran masyarakat dalam melakukan pemberitaan adalah rumitnya proses pemberitaan. Pelaporan pelanggaran Peraturan Parkir mengharuskan masyarakat untuk terlebih dahulu melaporkannya ke polisi dan kemudian melaporkannya ke Layanan Transportasi sebagai petugas yang diberi wewenang untuk mengambil tindakan terhadap otoritas parkir ketika parkir dilanggar. peraturan peraturan.

Persoalan lain yang menjadi perhatian masyarakat juga adalah mempertimbangkan pro dan kontra masyarakat yang ingin melapor. Misalnya, jika pengguna tempat parkir mobil tidak mengalami kerusakan atau kehilangan kendaraan yang diparkir, maka pengguna tempat parkir mobil tidak mau mempersoalkan permasalahan terkait tiket parkir. Dan pengguna biasanya tidak menyadarinya sampai kerusakan terjadi. Karena tilang parkir tidak ditunjukkan sebagai bukti dan biaya parkir dipungut secara sepihak oleh pihak pengelola parkir, pengguna lahan tak mau mempermasalahkannya karena kerugian yang ditimbulkan hanya nominal Rp 2.000. Jadi, dibandingkan membuat laporan yang jelas membutuhkan biaya lebih besar, justru membuat pengguna parkir atau masyarakat enggan melaporkan pelanggaran yang tidak terlalu menimbulkan kerugian.

Untuk itu, teori yang digunakan penulis dalam melakukan penelitian ini sangat berkaitan dengan apa yang dihasilkan atau apa yang sudah diperoleh dari data lapangan pasar lama Cikarang. Tanggung jawab yang ada di lapangan masih dikatakan belum maksimal, apalagi mengenai karcis parkir yang tidak digunakan oleh pengelola parkir, tetapi dinas perhubungan supaya melakukan upaya perencanaan beberapa kebijakan seperti penerapan *heanheld* dan juga memberikan karcis parkir kepada pengelola parkir untuk digunakan di setiap harinya. Untuk itu, dalam menuju pengelolaan parkir yang baik, perlu banyak pembenahan lagi yang dilakukan oleh para aktor yang menjalankan tugas-tugasnya.

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian penulis mengenai tata pengelolaan parkir di pasar lama Cikarang Kabupaten Bekasi dengan menggunakan teori *Good Governance*, maka dapat diambil kesimpulannya sebagai berikut:

1. 3 pilar *good governance* yaitu pemerintah sebagai *good public governance*, masyarakat dan dunia usaha sebagai *good corporate governance*. Adapun aktor yang terlibat didalamnya yaitu dinas perhubungan, juru parkir, dinas pasar dan masyarakat. Selain itu, partisipasi yang ada dalam pengelolaan parkir ini terbagi kedalam 3, diantaranya yaitu partisipasi dalam pengambilan keputusan, partisipasi dalam menyalurkan aspirasi dan partisipasi dalam mewujudkan tujuan yang ingin dicapai. 3 pilar *good governance*, aktor dan bentuk partisipasi yang ada dalam pengelolaan parkir ini dikatakan sudah baik, namun belum dijalankan secara maksimal, melihat bahwa bentuk partisipasinya belum dijalankan secara keseluruhan, namun sudah diusahakan secara baik oleh pemerintah.
2. Pertanggung jawaban dalam pengelolaan parkir ini termuat kedalam 2, diantaranya keterbukaan dan tanggung jawab yang dilakukan oleh pemerintah, lebih khusus dilakukan oleh dinas perhubungan. Dimensi transparansi dalam pertanggung jawaban dinas perhubungan terbagi kedalam 2 dimensi, yaitu transparansi informatif dan transparansi anggaran. Selain itu, pengelolaan parkir di pasar lama Cikarang termuat dalam 2 bagian, yaitu kerja sama dan pengawasan. Kemudian, bentuk tanggung jawab yang diberikan oleh dinas perhubungan diantaranya yaitu rencana yang diusahakan oleh dinas perhubungan diantaranya, penerapan *handheld* dan parkir berlangganan. Secara keseluruhan, bentuk pertanggung jawaban yang diusahakan atau dijalankan oleh dinas perhubungan dikatakan sudah bagus, tetapi belum maksimal, melihat bahwa masih ada beberapa kendala yang dihadapi terutama mengenai lemahnya kesadaran masyarakat dalam hukum.

B. Saran

1. Partisipasi dalam pengelolaan parkir di pasar lama Cikarang ini perlu ditingkatkan lagi, terutama dalam keikutsertaan masyarakat dalam proses

pelaksanaan. Mengingat, keikutsertaan masyarakat dalam pengelolaan parkir ini menjadi poros sebagai pengguna lahan parkir. Parapihak lain yang terlibat pun perlu memberi ketegasan bahwasannya segala subjek perlu mengikutsertakan dirinya dalam proses berlangsungnya pengelolaan parkir di pasar lama Cikarang.

2. Ketransparansian yang sudah ada pun perlu ditingkatkan, banyak masyarakat yang belum melek akan teknologi. Mungkin sebagai bentuk keterbukaan atas pengelolaan parkir perlu dibuatkan papan pemberitahuan agar semua kalangan dapat mengakses informasi, bukan hanya kalangan yang melek teknologi saja yang dapat mengaksesnya.
3. Bentuk pertanggung jawaban yang dilakukanpun sudah dikatakan baik tetapi alangkah lebih baiknya lagi adanya pelaksanaan yang tercapai dalam rencana yang telah dilakukan oleh dinas perhubungan, dan perlu pula ketegasan-ketegasan kepada pihak melanggar yang tidak menaati peraturan yang telah ditetapkan, misalnya seperti pemberian peringkatan bagi juru parkir yang tidak memberikan karcis parkir.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal dan Buku

- Herlambang Dwi Anggara, Kismartini Kismartini, Ida Hayu Dwimawanti (2021). Analisis Kualitas Pelayanan Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Pekalongan
- Renu Puspitasari, I ketut Mudana (2017). Kajian Penataan Parkir di Badan Jalan Kota Cirebon.
- Riyadlus Sholikhin, Sri Wiwoho Mudjanarko (2017). Analisis Karakteristik Parkir di Satuan Ruang Parkir Pasar Larangan Sidoarjo. *Engeineering and Sains Journal Vol 1, No 2*.
- Bertarina, Waras Arianto (2021). Analisis Kebutuhan Ruang Parkir (Studi Kasus Pada Area Parkir ICT Universitas Teknokrat Indonesia). *Jurnal SENDI Vol 2, No 2*.
- Ichda Maulidya, Ni Luh Wayan Rita, Tania Andari (2021). Penataan Parkir di Badan Jalan Kota Payakumbuh. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat Vol 23, No 1*.
- Muazzinah, Amuji Ade (2020). Analisis Tata Kelola Retribusi Parkir Sebagai Upaya Peningkatan Pendapatan Asli Daerah Kota Banda Aceh. *International Journal of Government and Social Science Vol 5, No 2*.
- Yulia Febrianti, Choirul Saleh, Wima Yudo . Analisis Kualitas Pelayanan Retribusi Parkir Berlangganan (Studi di Dinas Perhubungan perihal Parkir Berlangganan di Kabupaten Sidoarjo).
- Leonardo Wila, Eri Yusnita, Cahyo Sasmito (2023). Analisis Tata Kelola Kebijakan Pajak Parkir dan Retribusi Parkir di Kota Malang. *Jurnal Penelitian Administrasi Vol 9 No 1*.
- Arisanto Soeroyo (2021) Kajian Perumusan Tata Kelola Parkir Kabupaten Malang.
- Arman Syah Putra (2020). Analisa dan Perancangan Sistem Tata Kelola Parkir Cerdas di Kota Pintar Jakarta. *Jurnal IKRA-ITH Informatika Vol 4 No 3*.
- Hendrawan Toni Taruno (2017). Evaluasi Kebijakan Pengelolaan Parkir. *Journal of Governance Vol 2, No 2*.

- Fransisca Kusumastuty Widyaningrum (2015). Responsivitas Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi dalam Tata Kelola Parkir di Kota Surakarta.
- Ulfa Aprilia, Diah Ayu Pratiwi (2021). Efektivitas Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Batam Pada Pungutan Parkir Liar di Jembatan Fisabilillah dan Jembatan Narasinga Bareleng Tahun 2019. *Jurnal Trias Politika*.
- Asriyanti Azis (2020). Pelaksanaan Pengawasan Parkir Liar oleh Perusahaan Daerah (PD) Parkir Makassar Raya.
- Rihan, Talbani F (2019). Analisis Pengaruh Parkir Liar Terhadap Pendapatan Pemilik Usaha di Kota Banda Aceh. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa (JIM), Vol. 4 No. 3*
- Arif Fikrian, Charoline Cheisviyanny, Vita F (2022). Potensi Pendapatan Retribusi Parkir Dari Sudut Pandang Juru Parkir Liar (Studi Kasus di Kecamatan Padang Timur). *Vol 10, No 2*
- Herta Novianto (2020). Analisis Kemacetan Lalu Lintas Akibat Parkir di Badan Jalan. *Jurnal Teknik Sipil, Vol. 5 No. 2*
- Fauziah Syarifuddin (2017). Kebutuhan Ruang Parkir Pada Rumah Sakit Bhayangkara di Kota Makassar
- Puriyadi Argo, Sri Rejeki Laku Utami, Muhammad Bagus Setiawan (2021). Analisis Kebutuhan dan Penataan Lahan Parkir di Pasar Pegandon, Kabupaten Kendal. *Vol 05 No. 1*
- Septi Anjani, Kismartini, Ida Hayu. Implementasi Kebijakan Retribusi Pelayanan Pasar di Pasar Adiwerna Kabupaten Tegal. *Journal of Education Humaniora and Sciences (JENSS), Vol. 2 No. 3*
- Muriyadi Rahmatunnisa. Analisa Kritis atas Good Governance
- Sugiyono. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Kombinasi (Mixed) Methods
- Hendra Wijayanto (2015), Transparansi Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Melalui Penerapan E-Budgeting (Dalam perspektif Teori Good Governance), *The Indonsesian Journal of Public Administration, Vol 01*

- Mukhtar Tompo, Muhlis Madani, Fatmawati (2021). Penerapan Prinsip-Prinsip Good Governance dalam Pelayanan Publik di RSUD Lanto Daeng Pasewang Kabupaten Jeneponto. *Journal of Public Policy and Management, Vol. 3 No. 1*
- Lukman Irwan, Pelaksanaan Otonomi Daerah dalam Mendukung Pelaksanaan Good Governance di Indonesia
- Riko Budiawan, Afrizal Najrumudin, Analisis Implementasi Kebijakan Kerjasama Pengelolaan Parkir dalam Mewujudkan Good Governance Pengelolaan Parkir di Kota Solok. *Jurnal Ilmu Pemerintahan, Vol. 5 No. 1 Tahun 2019*
- Ade Suryaman (2011). Peristiwa 15 Mei 1998 Kerusuhan Anti-Etnis Cina di Cikarang Menjelang Berakhirnya Pemerintahan Presiden Soeharto
- Stephanny Inagama, Yundi. Analisis Penerimaan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Jayapura. *Jurnal Keuda Vol. 2 No. 1*
- Aditya Wisnu Priambodo. Analisis Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum di Kota Semarang TAHUN 2012-2013
- Hasan Basri, Hajar Ashwad. Pengawasan dan Pengelolaan Retribusi Parkir oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bener Meriah Provinsi Aceh. *Jurnal Ilmu Administrasi, Volume 18, Nomor 1, Juni 2021*
- Rachmanto Satuhu. Kendala Dinas Perhubungan dalam Mengawasi dan Memberi Pembinaan Bagi Pengelola Parkir untuk mencegah penggunaan Klausula Eksonerasi pada Karcis Parkir
- Noviyanti, Gita. Kerjasama Publik dan Swasta Dalam Pengelolaan Parkir di Kota Makassar

UNDANG-UNDANG/ PERATURAN

Peraturan Bupati Bekasi Nomor 130 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Parkir

Peraturan Bupati Nomor 100 Tahun 2021 tentang Kewenangan, Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja pada Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi

Peraturan Bupati Nomor 103 Tahun 2016 Tentang Pedoman Teknis Pelaksanaan Pemungutan Pajak Daerah

Peraturan Daerah Kabupaten Bekasi Nomor 5 Tahun 2018 Tentang Pajak Daerah

Peraturan Daerah Kabupaten Bekasi Nomor 8 Tahun 2023 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah

ARTIKEL

Admin, 2022. "Pasar Lama Disulap Menjadi Lahan Parkir", dalam https://jakposnews.com/pasarlama_cikarang/disulap_lahanparkir.pdf, diakses pada 10 Oktober 2023.

Agah Handoko, 2022. "Diduga Rebutan Lahan Prkir, Ormas GMBI Bentrok Dengan Ormas GMPI di Cikarang", dalam www.sebekasi.com/peristiwa/diduga_rebutanlahan.pdf., diakses pada 10 Oktober 2023.

Diskominfosantik, Newroom 2023. "Dishub Siapkan Inovasi Genjot Potensi Pendapatan Daerah", dalam www.bekasikab.go.id/dishub_siapkan/inovasi_PAD.pdf. diakses pada 12 Februari 2024.

Arini Rachmatika, 2019. "Karcis Parkir dalam Wacana Sosiologi Desain", dalam www.kompasiana.com/arinirachmatika/5pdf., diakses pada 12 Mei 2024.

LAMPIRAN

Lampiran 1: Surat Perizinan Penelitian



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
 UNIVERSITAS ISLAM NEGERI WALISONGO
 FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
 Jl. Prof. Dr. H. Hidayat Kusuma, 2 Ringroad III Jagabaya, Semarang Kode Pos 50185
 Telepon (024) 76435885, Website: www.fkip.walisongo.ac.id

Nomor Lampir Hal : 3334/Ul.10.6/K.KM.05.01/12/2023
 -
 Permohonan Ijin Penelitian 15 Desember 2023

Yth.
 Dinas Perhubungan Kab. Bekasi
 Di tempat

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Dengan hormat kami sampaikan, bahwa dalam rangka pelaksanaan *Penulisan Skripsi* Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP) UIN Walisongo, maka kami mohon perkenan Bapak/Ibu pimpinan untuk memberikan ijin kepada mahasiswa tersebut di bawah ini untuk melakukan Penelitian Skripsi yang berjudul "Tata Kelola Parkir Tepi Jalan Umum di Pasar Tradisional (Studi Kasus Pasar Lama Cikarang)" di tempat/instansi yang Bapak/Ibu pimpin.

Nama : Qori Silvyana Fitri
 NIM : 2006016001
 Semester : VII (Tujuh)
 Jurusan : Ilmu Politik
 Tempat/ Tgl lahir : Bekasi/ 12 Desember 2002
 CP/e-mail : qorisilvyanafitri@gmail.com
 Nama Ayah/ Ibu : Suminah
 Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga
 Alamat : Desa Simpangan, RT 001/RW 004, Kec. cikarang Utara, Kab. Bekasi

Demikian, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Wasalamu'alaikum Wr. Wb.



Tetapan
 Dekan FISIP UIN Walisongo

PEMERINTAH KABUPATEN BEKASI
 DINAS PERHUBUNGAN
 Jl. Raya Industri No. 5 Cikarang
 Telp./Fax. (021) 8911 3855

TANDA TERIMA SURAT

No	Nomor dan Tanggal Surat	Perihal	Ditunjukkan Kepada Yth.
B/21/102	3334/Ul.10.6/K.KM.05.01/12/2023	Permohonan Ijin Penelitian	Dinas Perhubungan kab. Bekasi

Yang Menyerahkan : 0856.982.7087
 dr. Tri

Bekasi Yang Menerima
 DINAS PERHUBUNGAN
 2023
 B.E.K.A.

Lampiran 2: Daftar Pertanyaan Penelitian

1. Dinas Perhubungan

1. Bagaimana cara yang dilakukan Dinas Perhubungan untuk mengetahui dan mengenai permasalahan yang terjadi terkait tata kelola parkir di Pasar Lama Cikarang?
2. Area perparkiran pasar lama Cikarang di kelola oleh siapa?
3. Apakah juru parkir hanya sebagai pekerja, lalu bagaimana bentuk tanggung jawab dari juru parkir tsb?
4. Mengapa lahan parkir di pasar lama Cikarang dulu menjadi perselisihan?
5. Fungsi Dishub dalam kegiatan perparkiran itu untuk apa?
6. Dalam bentuk seperti apa, fungsi tersebut dijalankan?
7. Apa saja yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam merespon permasalahan akibat tata kelola parkir?
8. Bagaimana cara yang digunakan Dinas Perhubungan dalam merespon permasalahan parkir di Pasar Lama Cikarang?
9. Siapa saja pihak-pihak yang ikut andil dalam menyelesaikan permasalahan akibat parkir di tepi jalan kawasan pasar lama Cikarang?
10. Mengapa Dinas Perhubungan perlu melakukan upaya penyelesaian masalah akibat parkir di tepi jalan umum?
11. Bagaimana upaya Dinas Perhubungan dalam memberikan solusi terkait permasalahan akibat yang ditimbulkan dari adanya parkir tepi jalan umum?
12. Apa saja bentuk kegiatan yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam memberkan solusi atas permasalahan yang terjadi terkait parkir tepi jalan umum?
13. Berapa lama waktu yang dibutuhkan Dinas Perhubungan dalam menyelesaikan permasalahan yang berkembang di masyarakat terkait parkir tepi jalan umum?
14. Faktor-faktor apa saja yang menjadi pendukung dan penghambat Dinas Perhubungan dalam menyelesaikan permasalahan parkir tepi jalan umum?
15. Bagaimana cara yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam memberikan informasi terkait tata kelola parkir kepada masyarakat?

- 16.** Media apa yang digunakan Dinas Perhubungan dalam memberikan informasi terkait tata kelola parkir?
- 17.** Bagaimana Dinas Perhubungan memberikan solusi terhadap respon masyarakat terkait diberlakukannya tata kelola parkir tepi jalan umum?
- 18.** Bagaimana implementasi dari solusi permasalahan parkir tepi jalan umum Dinas Perhubungan terhadap tata kelola parkir di Pasar Lama Cikarang?
- 19.** Bagaimana bentuk evaluasi yang dilakukan Dinas Perhubungan terkait manajemen isu tata kelola parkir yang telah diberlakukan?
- 20.** Bagaimana Dinas Perhubungan mengukur efektivitas terkait manajemen isu kebijakan bebas parkir yang telah diberlakukan?
- 21.** Target dan capaian seperti apa yang diharapkan Dinas Perhubungan dalam memberikan solusi terkait permasalahan parkir tepi jalan umum ini?

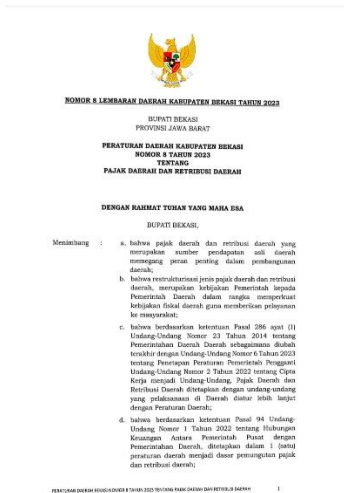
2. Juru Parkir

1. Apakah anda mengetahui tentang tata kelola parkir tepi jalan umum di Pasar lama Cikarang ini?
2. Dalam menjalankan kegiatan usaha baik hanya sebagai pekerja atau sekaligus sebagai pengelola?
3. Apakah terdapat perjanjian kerja bersama (PKB)?
4. Jika ada permasalahan dengan konsumen, siapakah yang bertanggung jawab?
5. Apakah didalam PKB terdapat ketentuan untuk menjaga keamanan kendaraan?
6. Lalu langkah apa yang dilakukan jika terjadi permasalahan yang menyebabkan kerugian bagi konsumen?
7. Sejak kapan anda mengetahui tentang tata kelola parkir tepi jalan umum?
8. Darimana anda mengetahui tentang tata kelola parkir?
9. Bagaimana pendapat anda terkait tata kelola parkir yang diberlakukan Dinas Perhubungan?
10. Apakah anda pernah memberikan aspirasi maupun opini anda terkait tata kelola parkir kepada Dinas Perhubungan?
11. Apakah ada feedback atau tanggapan dari Dinas Perhubungan terkait permasalahan parkir?
12. Dampak apa saja yang anda rasakan akibat diberlakukannya tata kelola parkir ini?
13. Apakah anda mengetahui upaya apa saja yang telah dilakukan pemerintah terhadap masyarakat terkait isu parkir?
14. Bagaimana menurut anda solusi yang diberikan pemerintah dalam menangani masalah isu parkir?
15. Apa harapan anda kepada Dinas Perhubungan terkait tata kelola parkir untuk Pasar Lama Cikarang?

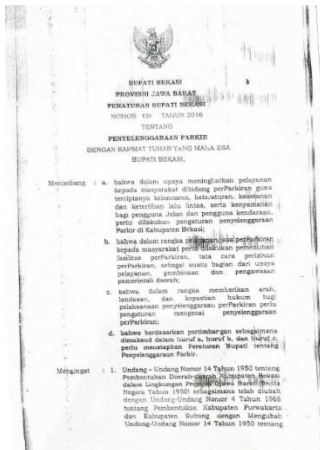
3. Pengunjung Pasar

1. Apakah anda mengetahui tentang tata kelola parkir di Pasar lama Cikarang?
2. Sejak kapan anda mengetahui tentang tata kelola parkir?
3. Darimana anda mengetahui tentang tata kelola parkir?
4. Bagaimana pendapat anda terkait tata kelola parkir yang diberlakukan Dinas Perhubungan?
5. Bagaimana pendapat anda saat anda mengunjungi Pasar Lama Cikarang dengan kondisi parkir saat ini?
6. Jika diberikan perbandingan, anda lebih menyukai dan nyaman dengan kondisi Pasar Lama Cikarang sebelumdi tata atau kondisi Pasar Lama Cikarang saat ini?
7. Apakah anda menyetujui jik tata kelola parkir ini terus diberlakukan?
8. Apa harapan anda terhadap pemerintah terkait diberlakukannya tata kelola parkir ini?
9. Apakah tingkat kepercayaan masyarakat terhadap kinerja juru parkir di kawasan pasar Lama Cikarang masih rendah?
10. Apakah pelayanan yang dibeikan juru parkir dalam kegiatan usahanya masih buruk?
11. Apakah tingkat pengawasan yang diberikan juru parkir masih rendah?
12. Apakah sering terjadi permasalahan yang disebabkan kelalian juru parkir?
13. Permasalahan apa yang sering terjadi?

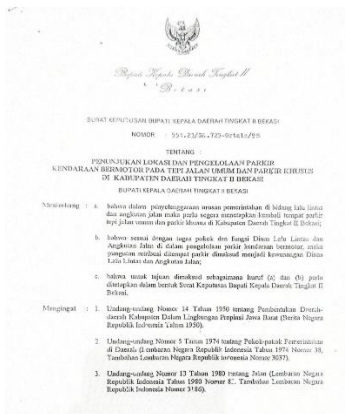
Lampiran 3: Berkas Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi



Perda Kab. Bekasi No. 8 Tahun 2023



Perbu Kab. Bekasi No. 130 Tahun 2016



Surat keputusan Bupati Tingkat II Bekasi

Lampiran 4: Wawancara



Pak Deni (Sekretaris Dinas Perhubungan)



BapBapak Dawam (Sk. rekayasa lalin)



Mas Badru (Juru parkir)



Bapak Bahri (Juru Parkir)



Bapak Nein (Pengunjung Pasar)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Data Pribadi

Nama : Qori Silvyana Fitri
Tempat/ Tanggal Lahir : Bekasi, 12 Desember 2002
Agama : Islam
Alamat : Kp. Cibeber RT 001 RW 004, Desa
Simpangan, Kec. Cikarang Utara, Kabupaten
Bekasi
Status : Mahasiswa
No. Handphone : 08978690272
Email : qsilvyanafitri@gmail.com

2. Pendidikan

a. SD Negeri Simpangan 02 : Tahun 2008 - 2014
b. SMP Negeri 2 Cikarang Utara : Tahun 2014 - 2017
c. SMA Negeri 3 Cikarang Utara : Tahun 2017 - 2020

3. Pengalaman Organisasi

a. Wakil Ketua Pratami Pramuka
b. Pengurus OSIS Koordinator Seksi bidang Bela Negara

4. Pengalaman Magang

a. KPU Jateng