

Tata Kelola Parkir Di Kota Pekanbaru Tahun 2023-2024

¹**Robinson, ²Ali Yusri, ³Zulkarnaini**

^{1,2,3}**Universitas Riau**

Korespondensi : robin.nasution1986@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan mengevaluasi tata kelola parkir di Kota Pekanbaru tahun 2023–2024 dalam perspektif good governance dan New Public Management (NPM). Latar belakang penelitian adalah tingginya mobilitas kendaraan yang menimbulkan masalah parkir liar, ketidakjelasan regulasi, serta kesenjangan antara potensi dan realisasi Pendapatan Asli Daerah (PAD). Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan teknik observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi, serta dianalisis melalui reduksi, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan tata kelola parkir masih menghadapi kendala berupa lemahnya kapasitas sumber daya manusia, keterbatasan sarana-prasarana, praktik pungutan liar, dan rendahnya partisipasi masyarakat. Meskipun terdapat upaya peningkatan transparansi melalui digitalisasi dan kerja sama dengan pihak ketiga, implementasi di lapangan belum optimal. Faktor penentu utama adalah kualitas aparatur, pengawasan, konsistensi regulasi, dan kesadaran publik. Penelitian menyimpulkan bahwa tata kelola parkir Pekanbaru belum sepenuhnya mencerminkan prinsip transparansi, akuntabilitas, efisiensi, dan keadilan, sehingga diperlukan reformasi kelembagaan, percepatan parkir digital, serta penguatan partisipasi masyarakat untuk mewujudkan sistem parkir yang tertib, modern, dan berkelanjutan

Kata kunci : tata kelola, parkir, Pekanbaru, retribusi, transparansi.

Abstract

This study aims to evaluate parking governance in Pekanbaru City during 2023–2024 from the perspective of good governance and New Public Management (NPM). The research background highlights the increasing vehicle mobility that causes illegal parking, regulatory inconsistency, and a gap between potential and realized local revenue. A qualitative approach was employed using observation, in-depth interviews, and documentation, analyzed through data reduction, presentation, and conclusion drawing. The findings reveal that parking governance still faces challenges such as weak human resource capacity, limited facilities, illegal levies, and low community participation. Although efforts toward transparency have been made through digitalization and partnerships with third parties, the implementation remains suboptimal. The key influencing factors are government capacity, supervision, regulatory consistency, and public awareness. The study concludes that parking governance in Pekanbaru has not fully met the principles of transparency, accountability, efficiency, and equity, thereby requiring institutional reform, acceleration of digital parking systems, and stronger public participation to achieve orderly, modern, and sustainable parking management.

Keyword: governance, parking, Pekanbaru, retribution, transparency.

1. PENDAHULUAN

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menegaskan prinsip otonomi daerah yang luas, nyata, dan bertanggung jawab, dimana daerah otonom memiliki hak, wewenang, serta kewajiban untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri. Tujuan utama otonomi daerah antara lain adalah pemerataan pembangunan, peningkatan kesejahteraan masyarakat, optimalisasi potensi daerah, serta penguatan persatuan dan kesatuan bangsa (Rahman, 2018; Yusmendra, 2021).

Kota Pekanbaru sebagai salah satu kota berkembang dengan mobilitas tinggi menghadapi tantangan serius dalam pengelolaan parkir. Permasalahan parkir di bahu jalan, khususnya di pusat perdagangan, sering menimbulkan kemacetan, gangguan lalu lintas, serta ketidaknyamanan pengguna jalan (Mustikarani & Suherdiyanto, 2016). Pemerintah Kota Pekanbaru melalui Peraturan Walikota Nomor 41 Tahun 2022 menetapkan kebijakan retribusi parkir tepi jalan umum, meskipun implementasinya masih menimbulkan pro dan kontra terkait keadilan, keterjangkauan, dan dampak sosial-ekonomi masyarakat (Lubis et al., 2024).

Pengelolaan parkir di Pekanbaru menjadi bagian urusan pemerintahan wajib non-pelayanan dasar yang ditangani oleh Dinas Perhubungan. Tata kelola mencakup parkir tepi jalan umum, tempat parkir khusus, serta area parkir fasilitas umum. Mekanismenya meliputi penetapan tarif resmi melalui peraturan daerah dan pengelolaan juru parkir resmi yang dilengkapi atribut identitas (Millenia & Farida, 2022). Saat ini, terdapat 88 ruas jalan di Zona I yang dikelola oleh PT Yabisa Sukses Mandiri (YSM) dengan sekitar 1.500 juru parkir, sedangkan Zona II dan III dikelola langsung oleh Dinas Perhubungan, koperasi, maupun perorangan. Dengan jumlah kendaraan bermotor di Pekanbaru mencapai lebih dari satu juta unit, potensi kontribusi retribusi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) mencapai miliaran rupiah (Sofia Ayuni, 2019; Bagas Ario Fahreza, 2024).

Kendaraan bermotor di Kota Pekanbaru didominasi sepeda motor sebanyak 796.611 unit, disusul mobil penumpang 165.615 unit, mobil barang 74.435 unit, mobil bus 2.804 unit, dan kendaraan khusus 677 unit. Jika seluruh kendaraan melakukan sekali parkir dengan tarif Rp2.000 per hari, potensi Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari parkir dapat mencapai lebih dari Rp2 miliar per hari. Potensi besar ini juga menimbulkan persoalan, terutama penggunaan badan jalan sebagai lokasi parkir yang mengurangi kapasitas jalan dan mengganggu kelancaran lalu lintas (Saputra & Safitri, 2020).

Kebijakan retribusi parkir yang diterapkan Pemerintah Kota Pekanbaru melalui Peraturan Walikota Nomor 41 Tahun 2022 menjadi dasar pengelolaan parkir oleh Dinas Perhubungan bersama UPT Perparkiran. Retribusi merupakan sumber penerimaan yang sudah umum bagi semua bentuk pemerintahan daerah. Retribusi tersebut mungkin juga merupakan sumber utama dari pendapatan badan pembangunan daerah (Lubis et al. 2024). Retribusi pada umumnya mempunyai hubungan langsung dengan kembalinya prestasi, karena pembayaran tersebut ditunjukkan semata-mata untuk mendapatkan suatu prestasi dari Pemerintah (Millenia and Farida 2022).

W.J.S Poerwdarminta (Bagas Ario Fahreza 2024), parkir adalah tempat pemberhentian kendaraan beberapa saat, dimana lalu lintas yang bergerak suatu saat akan berhenti karena berbagai kegiatan yang akan dilakukan. Sedangkan Dit. BSLLK dan Dit. Jendral Perhubungan Darat (Lubis et al. 2024), parkir didefinisikan sebagai keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara (Direktorat Perhubungan Darat, 1998).

Penentuan lokasi parkir mempertimbangkan kepadatan lalu lintas, kebutuhan ruang, serta fungsi pelayanan publik. Dalam praktiknya, juru parkir berperan penting namun sering menimbulkan persoalan pungutan di luar tarif resmi. Jika dikelola dengan baik, retribusi parkir dapat menjadi instrumen untuk menertibkan lalu lintas sekaligus meningkatkan PAD.

Data Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru menunjukkan bahwa pendapatan retribusi parkir mengalami fluktuasi. Pada 2020 realisasi hanya 33,9% akibat pandemi Covid-19, sedangkan pada 2021 mencapai 46,3%. Tahun 2022 realisasi justru melampaui target dengan capaian 111%. Namun, pada 2023 realisasi hanya 86,5% dari target yang ditetapkan. Untuk tahun 2024, hingga September realisasi sudah mencapai 70,78% dari target Rp16 miliar. Fakta ini menunjukkan bahwa meskipun berpotensi besar, tata kelola retribusi parkir di Pekanbaru masih menghadapi berbagai tantangan dalam mencapai target pendapatan secara optimal.

Kebijakan kenaikan tarif parkir di Kota Pekanbaru menimbulkan gejolak di masyarakat karena dinilai tidak sebanding dengan kualitas layanan dan fasilitas yang tersedia. Regulasi yang ada, yaitu Perda

Kota Pekanbaru Nomor 14 Tahun 2016 dan Perwako Nomor 41 Tahun 2022, memunculkan tumpang tindih aturan serta penetapan tarif yang tidak mempertimbangkan aspek keadilan sosial.

Pengelolaan parkir yang diswastakan kepada PT. Yabisa Sukses Mandiri (YSM) sejak 2021 dengan kontrak 10 tahun senilai Rp409 miliar juga mendapat kritik, karena dinilai bertentangan dengan prinsip BLUD yang seharusnya berorientasi pada pelayanan publik. Selain itu, transparansi penggunaan dana retribusi masih dipertanyakan, dan inovasi pengelolaan seperti penggunaan teknologi serta sistem parkir pintar belum optimal.

Kondisi ini semakin diperparah dengan masih maraknya parkir liar, lemahnya pengawasan juru parkir, dan tumpang tindih kewenangan antarinstansi. Data menunjukkan adanya kesenjangan besar antara potensi dan realisasi PAD parkir. Misalnya, pada 2022 realisasi PAD hanya Rp9,7 miliar, jauh di bawah target rata-rata Rp40,9 miliar per tahun dari kontrak kerja sama. Upaya reformasi seperti penerapan e-parking dan mesin EDC juga belum berjalan efektif karena minim sosialisasi dan infrastruktur.

Secara regulatif, lahirnya Perda Kota Pekanbaru Nomor 1 Tahun 2024 tentang Pajak dan Retribusi Daerah sebenarnya sudah mengatur mekanisme pemungutan parkir. Namun, implementasi di lapangan belum ideal karena masih terjadi pungutan liar, petugas parkir tanpa atribut resmi, serta ketidakjelasan aturan teknis. Tarif yang seragam untuk seluruh zona juga dianggap tidak adil, sehingga menimbulkan resistensi publik.

Secara keseluruhan, tata kelola parkir di Kota Pekanbaru tahun 2023–2024 masih menghadapi berbagai masalah, mulai dari lemahnya kapasitas institusional, minimnya transparansi dan akuntabilitas, hingga tidak konsistennya penegakan hukum. Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara norma hukum dan implementasi kebijakan, serta potensi maladministrasi dalam layanan parkir. Dengan demikian, penelitian ini difokuskan pada evaluasi tata kelola parkir di Kota Pekanbaru pada periode 2023–2024, yang dianalisis melalui perspektif good governance dan New Public Management (NPM).

2. METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tujuan memahami secara mendalam dinamika sosial, kebijakan, dan praktik tata kelola parkir di Kota Pekanbaru tahun 2023–2024. Pendekatan ini dipilih karena permasalahan parkir tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga melibatkan aspek kelembagaan, perilaku, dan persepsi masyarakat terhadap layanan publik (Moleong, 2022).

Fokus penelitian diarahkan pada tata kelola parkir di Kota Pekanbaru, khususnya peran Dinas Perhubungan, PT. Yabisa Sukses Mandiri (YSM), serta implementasi regulasi parkir di Zona 1, 2, dan 3. Ruang lingkup penelitian dibatasi pada tata kelola parkir Kota Pekanbaru periode 2023–2024, dengan lokasi penelitian di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru serta titik-titik parkir resmi di tiga zona utama.

Jenis data yang digunakan adalah data kualitatif, diperoleh dari wawancara mendalam, observasi, serta studi literatur (buku, jurnal, dan artikel). Sumber data utama berasal dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Ombudsman RI Perwakilan Riau, dan PT. Yabisa Sukses Mandiri. Informan dipilih dengan teknik purposive sampling, yaitu aktor-aktor yang dianggap memahami fenomena parkir, dengan melibatkan key informant sebagai titik awal penggalian informasi.

Teknik Pengumpulan Data dilakukan melalui tiga cara: (1) observasi langsung di lapangan untuk melihat praktik pengelolaan parkir; (2) wawancara mendalam dengan informan kunci dari Dinas Perhubungan, Ombudsman, PT. Yabisa Sukses Mandiri, juru parkir, serta masyarakat pengguna parkir; dan (3) dokumentasi, yaitu pengumpulan data sekunder berupa regulasi, laporan keuangan, arsip, serta dokumen resmi terkait pengelolaan parkir.

Teknik Analisis Data menggunakan pendekatan kualitatif dengan langkah: (a) reduksi data untuk memilah dan mengklasifikasi informasi; (b) penyajian data dalam bentuk narasi dan matriks; dan (c) penarikan kesimpulan melalui interpretasi mendalam berdasarkan temuan lapangan, wawancara, dan dokumen. Analisis dilakukan secara deskriptif-kualitatif dengan mempertimbangkan aspek regulasi, kelembagaan, pelayanan, retribusi, infrastruktur, serta faktor-faktor internal dan eksternal yang memengaruhi tata kelola parkir.

Matriks Topik Data difokuskan pada dua tujuan utama: (1) menganalisis tata kelola parkir Kota Pekanbaru tahun 2023–2024, yang meliputi regulasi, kelembagaan, sistem pelayanan, pengelolaan retribusi, dan infrastruktur; serta (2) menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi tata kelola, termasuk kapasitas pemerintah, kesadaran masyarakat, peran swasta/juru parkir, aspek sosial-ekonomi, dan penerapan teknologi.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Persoalan parkir di Kota Pekanbaru tidak hanya terkait tarif, tetapi lebih mendasar pada ketiadaan standar layanan yang jelas. Penetapan tarif tanpa standar berpotensi menimbulkan ketidakadilan, ineffisiensi, serta menurunkan kualitas pelayanan publik. Standar parkir seharusnya mencakup aspek kenyamanan, keamanan, penataan lokasi, hingga sistem pengelolaan yang transparan, termasuk penggunaan teknologi non-tunai. Tanpa standar, legitimasi tarif dan kontribusi parkir terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) menjadi lemah.

Tata kelola parkir secara normatif mengacu pada Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2016 dan Peraturan Walikota Nomor 41 Tahun 2022. Namun, terdapat potensi pertentangan antar regulasi karena penyesuaian tarif melalui Peraturan Walikota belum sepenuhnya sejalan dengan prinsip keadilan dan dasar hukum yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah. Hal ini menimbulkan risiko konflik norma dan menuntut adanya revisi Perda agar kebijakan parkir memiliki landasan hukum yang kuat serta berpihak pada kepentingan publik.

Dari sisi partisipasi masyarakat, wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Yuliarsa, S.STP., M.Si., menegaskan bahwa:

“Masyarakat berperan penting melalui kepatuhan terhadap aturan parkir, seperti memarkir kendaraan pada tempat semestinya dan meminta karcis resmi dari juru parkir, serta turut mengawasi dan melaporkan pelanggaran di lapangan” (Wawancara, 28 Februari 2025).

Namun, kenyataannya masih banyak masyarakat yang belum mengetahui hak dan kewajiban, termasuk mekanisme pengaduan serta kewajiban juru parkir memberikan karcis. Hal ini menunjukkan lemahnya edukasi dan sosialisasi publik.

Sementara itu, Kepala UPT Perparkiran, Radinal Munandar, S.STP., menyatakan:

“Partisipasi belum sepenuhnya terlaksana dengan baik, sehingga untuk meningkatkannya pemerintah berupaya melakukan sosialisasi menyeluruh, serta mendorong kolaborasi program sosial, seperti alokasi pendapatan parkir untuk sektor pendidikan” (Wawancara, 27 Februari 2025).

Data Dinas Perhubungan menunjukkan bahwa pada tahun 2023 PAD dari sektor parkir mencapai Rp5,88 miliar (hingga Mei), disertai demonstrasi mahasiswa terkait transparansi PAD dan pelayanan parkir. Pada Triwulan I 2024, PAD tercatat Rp3,3 miliar, dengan isu utama berupa pengawasan 1.500 jukir, laporan intimidasi, dan penerapan tarif baru. Target PAD tahun 2024 sebesar Rp16 miliar diiringi dengan upaya kolaborasi masyarakat dalam sistem parkir non-tunai, meskipun fasilitas pendukung masih terbatas.

Secara umum, partisipasi masyarakat dalam tata kelola parkir di Pekanbaru masih tergolong rendah dan reaktif, lebih banyak berupa kritik atau protes dibanding keterlibatan langsung dalam pengawasan

maupun pengambilan keputusan. Transparansi, akuntabilitas, dan penguatan mekanisme partisipasi publik masih menjadi tantangan utama dalam menciptakan tata kelola parkir yang tertib, transparan, dan berkelanjutan.

Dari sisi transparansi, upaya transparansi dalam tata kelola parkir di Kota Pekanbaru telah dilakukan melalui berbagai inisiatif, seperti pemasangan ±100 unit mesin EDC untuk mendukung pembayaran non-tunai, pemasangan CCTV di beberapa titik parkir, pelatihan jukir sesuai SOP, evaluasi sistem non-tunai, serta peningkatan penindakan terhadap juru parkir liar (Dinas Perhubungan, 2024). Langkah ini bertujuan untuk meningkatkan akuntabilitas, mengurangi kebocoran PAD, serta memperbaiki kualitas pelayanan.

Namun, implementasi masih menghadapi kendala. Sebagian besar titik parkir belum terintegrasi dengan sistem digital, fasilitas pendukung terbatas, dan resistensi masyarakat cukup tinggi. Selain itu, praktik pungutan liar dan ketidakpatuhan jukir dalam memberikan karcis masih sering terjadi, sebagaimana juga disoroti oleh Ombudsman RI Perwakilan Riau.

Sekretaris Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Sunarko, ATD., M.T., menyatakan bahwa transparansi pengelolaan parkir masih menjadi isu kompleks yang banyak mendapat kritik, terutama terkait minimnya akuntabilitas kerja sama dengan pihak ketiga. Namun, pemerintah telah berupaya melakukan perbaikan dengan melaporkan pendapatan secara berkala melalui platform digital (Wawancara, 28 Februari 2025).

Hal serupa ditegaskan oleh Kepala UPT Perparkiran, Radinal Munandar, S.STP., yang menyebut bahwa transparansi juga dilakukan melalui media cetak dan media sosial untuk memberikan informasi kepada masyarakat tentang lokasi parkir, aturan pembayaran, serta pembinaan jukir (Wawancara, 27 Februari 2025).

Data realisasi PAD menunjukkan bahwa pada tahun 2023 pendapatan parkir mencapai sekitar Rp9 miliar, sementara target tahun 2024 sebesar Rp16 miliar baru terealisasi Rp3,3 miliar pada triwulan I (Dinas Perhubungan, 2024). Gap antara potensi dan realisasi ini mengindikasikan masih adanya kebocoran dan inefisiensi dalam pengelolaan. Kepala Dinas Perhubungan, Yuliarsa, S.STP., M.Si., menegaskan bahwa laporan PAD selalu dipublikasikan untuk merespons tuntutan transparansi publik, meskipun di lapangan masih banyak jukir yang tidak patuh pada standar pelayanan minimal (Wawancara, 28 Februari 2025).

Secara keseluruhan, meskipun telah ada kemajuan melalui digitalisasi dan keterbukaan informasi, tata kelola parkir di Pekanbaru masih menghadapi persoalan struktural (kelemahan sistem) dan kultural (perilaku jukir dan resistensi masyarakat). Tanpa perbaikan menyeluruh melalui pengawasan ketat, audit publik, dan pemanfaatan teknologi secara konsisten, transparansi dan akuntabilitas pengelolaan parkir akan sulit tercapai secara optimal.

Dari sisi efisiensi dan efektivitas tata kelola parkir di kota pekanbaru, tata kelola parkir di Kota Pekanbaru menunjukkan peningkatan pendapatan retribusi meskipun target belum sepenuhnya tercapai. Pada tahun 2023, realisasi Rp9,7 miliar melampaui target revisi, sementara tahun 2024 mencapai Rp14,1 miliar dari target Rp16,3 miliar (UPT BLUD Perparkiran, 2025). Peningkatan ini dipengaruhi pengawasan ketat terhadap juru parkir, sosialisasi tarif kepada masyarakat, serta kedisiplinan petugas.

Tantangan utama terdapat pada keterbatasan lahan parkir seiring pertumbuhan kendaraan yang terus meningkat. Pemerintah merencanakan pembangunan lahan parkir vertikal serta pemanfaatan teknologi, seperti sistem pembayaran digital dan mesin otomatis, untuk meningkatkan efisiensi. Selain itu, pemberian fasilitas kerja serta jaminan sosial bagi juru parkir turut mendorong efektivitas layanan. Namun, evaluasi berkala tetap diperlukan agar efisiensi sistem dan kesejahteraan petugas seimbang dengan tuntutan pekerjaan.

Dari sisi kesetaraan dalam tata kelola parkir di kota pekanbaru, prinsip kesetaraan dalam tata kelola parkir masih menghadapi kendala serius. Data menunjukkan hanya 60% jukir menggunakan atribut

resmi, sementara 40% lainnya tidak, sehingga menimbulkan kebingungan masyarakat dan peluang pungutan liar. Sistem pembayaran non-tunai baru berfungsi optimal di 60% titik parkir, menandakan kesenjangan infrastruktur digital.

Dari sisi PAD, hingga triwulan III tahun 2024 baru terealisasi Rp10,5 miliar dari target Rp16 miliar, mencerminkan ineffisiensi dan potensi kebocoran. Tarif parkir yang seragam di semua lokasi juga dinilai memberatkan masyarakat kecil dan belum sejalan dengan prinsip keadilan distribusi. Kesetaraan dapat ditingkatkan melalui penegakan aturan yang konsisten, penyediaan fasilitas ramah disabilitas, pelatihan jukir, serta keterlibatan publik dalam evaluasi kebijakan. Transparansi tarif dan pemerataan fasilitas parkir menjadi kunci agar layanan parkir dapat diakses secara adil oleh seluruh lapisan masyarakat.

Dari sisi tegaknya supremasi hukum, tata kelola parkir di Kota Pekanbaru pada tahun 2023–2024 menunjukkan upaya nyata dalam menegakkan supremasi hukum melalui pembaruan regulasi, penerapan sanksi, dan peningkatan sosialisasi. Dasar hukum pengelolaan parkir diatur dalam Perda No. 14/2016, Perwako No. 148/2020, Perwako No. 41/2022, Perda No. 1/2024, serta Perwako No. 02/2025.

Sanksi yang diberikan kepada juru parkir atau pengelola yang melanggar mencakup peringatan, teguran, hingga pencabutan izin. Pada praktiknya, masih ditemukan penyimpangan, seperti pungutan di luar ketentuan. Namun, pemerintah melalui Dishub dan Satpol PP berupaya menegakkan aturan dengan pembinaan, teguran, hingga pemberhentian juru parkir bermasalah.

Data menunjukkan adanya penyesuaian tarif pada 2024 (roda 2: Rp1.000, roda 4: Rp2.000, roda 6: Rp6.000) untuk menyesuaikan daya beli masyarakat dan mendorong keadilan sosial. Meski pendapatan retribusi turun (Rp10,5 miliar di 2023 menjadi Rp9,2 miliar di 2024), jumlah laporan pelanggaran tarif berkurang dari 270 menjadi 110 laporan, dan juru parkir yang disanksi juga menurun. Selain itu, sosialisasi meningkat dari 40 kegiatan pada 2023 menjadi 70 kegiatan pada 2024, menandakan penguatan edukasi publik. Gugatan hukum terhadap Perwako No. 41/2022 pada 2023 juga tidak berlanjut di 2024, menunjukkan meningkatnya penerimaan terhadap kebijakan baru.

Visi strategis dalam tata kelola parkir di Pekanbaru diarahkan untuk menciptakan sistem parkir yang tertib, efisien, dan berkelanjutan melalui peningkatan kapasitas teknis, pemanfaatan teknologi, penerapan Standar Pelayanan Minimum (SPM), serta penyediaan sistem pengaduan masyarakat. Dinas Perhubungan melalui UPT Perparkiran menekankan pentingnya penyediaan layanan yang transparan, responsif, dan berbasis teknologi agar kebijakan parkir dapat berjalan lebih efektif.

Tantangan utama yang dihadapi adalah keterbatasan lahan parkir, sikap jukir yang bervariasi, serta rendahnya kepatuhan masyarakat. Untuk itu, diperlukan regulasi yang jelas terkait kewajiban penyediaan lahan parkir oleh pelaku usaha, sistem zonasi parkir berbasis teknologi, serta sinergi antara pemerintah, DPRD, pelaku usaha, dan masyarakat. Edukasi publik juga menjadi aspek penting agar masyarakat berperan aktif dalam mendukung tata kelola parkir yang tertib.

Responsivitas dalam tata kelola parkir di Pekanbaru diwujudkan melalui upaya cepat pemerintah daerah merespons kebutuhan dan keluhan masyarakat. UPT Perparkiran menggunakan baliho, spanduk, brosur, website, dan media sosial untuk menyebarkan informasi tarif parkir baru serta kebijakan lainnya. Langkah responsif lain mencakup penindakan terhadap jukir nakal, pengawasan parkir liar, penyusunan buku saku jukir, dan penetapan zona bebas parkir.

Namun, efektivitas masih terbatas akibat lemahnya sosialisasi dan minimnya pemanfaatan teknologi. Pemerintah dinilai perlu memperluas kanal aduan digital dan meningkatkan partisipasi publik dalam pengawasan. Selain itu, pelatihan dan pembinaan rutin bagi jukir menjadi kunci agar mereka lebih memahami SOP. Secara keseluruhan, responsivitas di Pekanbaru sudah mulai berkembang, tetapi masih menghadapi tantangan berupa parkir liar, keterbatasan ruang, dan rendahnya kesadaran masyarakat.

Penerapan prinsip berorientasi pada konsensus dalam tata kelola parkir di Kota Pekanbaru masih menghadapi sejumlah tantangan. Pemerintah Kota Pekanbaru melalui Dinas Perhubungan telah berupaya melibatkan berbagai pemangku kepentingan, baik melalui forum diskusi maupun sosialisasi kebijakan,

guna membangun kesepahaman terkait zonasi parkir, sistem tarif, dan tata kelola juru parkir. Konsensus yang terbangun diharapkan dapat dituangkan dalam regulasi konkret, mendorong transparansi, serta memperkuat partisipasi masyarakat dalam pengawasan. Namun, temuan di lapangan memperlihatkan masih adanya keterbatasan jumlah petugas parkir, kesenjangan pemahaman regulasi, dan belum meratanya informasi terkait Standar Pelayanan Minimal (SPM) kepada juru parkir. Kondisi ini menyebabkan implementasi kebijakan belum sepenuhnya optimal. Oleh karena itu, diperlukan penguatan konsensus antara pemerintah, pengelola, dan masyarakat melalui mekanisme partisipatif yang lebih inklusif, misalnya dengan memastikan juru parkir menerapkan prosedur pemungutan retribusi secara transparan dengan pemberian karcis resmi, sehingga kepercayaan publik dapat terjaga dan tata kelola parkir lebih akuntabel.

2. Faktor-faktor yang mempengaruhi tata kelola Parkir di Kota Pekanbaru tahun 2023-2024

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kualitas sumber daya manusia (SDM) merupakan faktor krusial dalam menentukan efektivitas tata kelola parkir di Kota Pekanbaru. Secara kuantitas, jumlah petugas parkir dan pengawas sudah memadai, dengan 1.219 juru parkir pada 1.192 titik serta dukungan dari UPT Perparkiran dan mitra swasta PT Yabisa Sukses Mandiri. Namun, secara kualitas masih terdapat berbagai kelemahan mendasar, seperti juru parkir yang tidak menggunakan atribut resmi, tidak memberikan karcis, kurang disiplin dalam mengatur kendaraan, serta rendahnya pemahaman terhadap regulasi dan Standar Pelayanan Minimal (SPM). Kondisi ini diperburuk dengan keberadaan juru parkir liar yang sulit ditertibkan, ketidaksesuaian antara Perda No. 14/2016 dan Perwako No. 41/2022 terkait tarif, serta lemahnya pengawasan dari Dishub yang hanya menurunkan 45 personel untuk mengawasi seluruh kota.

Menurut Yuliarso, S.STP.,M.Si, kemitraan dengan pihak ketiga seperti PT YSM sudah berjalan sejak 2021, tetapi masih terdapat kendala teknis di lapangan. Hal senada disampaikan Andry Saputra (DPRD Pekanbaru) yang menekankan pentingnya SDM berkualitas karena tanpa itu tata kelola parkir akan semakin buruk, apalagi dengan adanya kenaikan tarif yang tidak diimbangi peningkatan layanan, sehingga memicu ketidakpuasan masyarakat.

Meskipun pemerintah kota telah merespons dengan rencana pelatihan, pemberian buku saku, kanal pengaduan, serta penghargaan bagi juru parkir berprestasi, upaya ini masih bersifat reaktif dan belum menyentuh perbaikan struktural. Oleh karena itu, diperlukan reformasi manajemen SDM yang berorientasi pada pelatihan rutin, sertifikasi kompetensi, integritas kerja, serta pengawasan dan evaluasi berkala berbasis indikator pelayanan publik. Tanpa peningkatan kualitas SDM, tata kelola parkir di Pekanbaru akan terus menghadapi masalah kebocoran retribusi, maladministrasi, dan rendahnya kepercayaan masyarakat.

Faktor lainnya seperti sarana dan prasarana menjadi faktor penting dalam mendukung tata kelola parkir di Kota Pekanbaru, baik dari sisi ketersediaan lahan, rambu dan marka jalan, peralatan parkir, hingga sistem informasi digital. Tahun 2023–2024 tercatat sekitar 100 lokasi parkir strategis, 500 rambu, 50 mesin tiket, 20 palang parkir, serta 1 aplikasi parkir berbasis digital yang mulai digunakan. Keberadaan 200 petugas parkir dan 50 unit CCTV turut menunjang pengawasan, meski efektivitasnya masih terbatas. Hasil wawancara dengan pejabat Dinas Perhubungan mengungkapkan bahwa fasilitas pengawasan masih minim; UPT Perparkiran bahkan hanya memiliki satu mobil dinas yang tidak layak pakai dan sebagian besar petugas menggunakan kendaraan pribadi. Selain itu, rambu dan marka parkir di lapangan belum memadai, sistem pembayaran non-tunai belum berjalan optimal, serta keterbatasan fasilitas keamanan menurunkan kenyamanan pengguna.

Secara umum, meskipun sudah ada langkah modernisasi melalui penggunaan peralatan digital dan aplikasi parkir, kendala utama masih terletak pada keterbatasan sarana dasar, ketidakterpeliharaannya, serta belum adanya integrasi penuh dengan sistem pembayaran elektronik. Kondisi ini menyebabkan

parkir liar dan pungutan tidak resmi masih marak, sehingga mengurangi efisiensi dan transparansi tata kelola parkir. Ke depan, dibutuhkan inovasi berkelanjutan, pemeliharaan fasilitas, serta peningkatan kapasitas sarana-prasarana agar tata kelola parkir di Pekanbaru lebih efektif, transparan, dan mampu mengikuti pertumbuhan jumlah kendaraan.

4. KESIMPULAN

Tata kelola parkir di Kota Pekanbaru tahun 2023-2024 mencerminkan sejumlah persoalan fundamental yang memerlukan perhatian serius. Pertama, partisipasi masyarakat dalam pengambilan keputusan terkait kebijakan tarif parkir masih rendah, yang ditunjukkan oleh minimnya sosialisasi mengenai penetapan wilayah dan besaran tarif parkir. Kondisi ini mengindikasikan perlunya peningkatan strategi partisipatif agar kebijakan yang dihasilkan lebih inklusif dan responsif terhadap kebutuhan publik. Meskipun terdapat upaya peningkatan transparansi melalui penyediaan informasi terkait parkir dan kontribusinya terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD), kualitas dan kejelasan informasi yang disampaikan masih terbatas sehingga belum sepenuhnya meningkatkan kepercayaan publik. Dari aspek efisiensi dan efektivitas, pemerintah telah melakukan langkah pengoptimalan jumlah juru parkir dan pengawas, namun konsistensi penerapan ketentuan tarif masih menjadi tantangan yang signifikan.

Prinsip kesetaraan belum sepenuhnya terwujud karena masih ditemui praktik pungutan melebihi tarif resmi, yang menimbulkan ketidakadilan bagi pengguna parkir. Tegaknya supremasi hukum juga belum optimal, khususnya dalam penegakan sanksi terhadap pelanggaran. Di sisi lain, implementasi parkir digital telah mulai dijalankan sebagai bagian dari visi strategis tata kelola modern, meskipun masih menghadapi hambatan dalam pelaksanaannya dan respons pemerintah terhadap keluhan masyarakat cukup baik, namun peningkatan kualitas layanan tetap diperlukan agar tercipta kepuasan publik yang lebih tinggi. Upaya membangun konsensus antara juru parkir dan pengguna parkir juga sudah diinisiasi, meski intensitas dialog perlu diperkuat guna meminimalisasi potensi konflik.

Secara keseluruhan, faktor utama yang mempengaruhi tata kelola parkir di Kota Pekanbaru meliputi keterbatasan kualitas sumber daya manusia serta kurangnya sarana dan prasarana pendukung. Oleh karena itu, diperlukan strategi perbaikan yang berorientasi pada peningkatan kapasitas aparatur, optimalisasi infrastruktur, serta penguatan transparansi dan partisipasi publik guna mewujudkan tata kelola parkir yang lebih adil, modern, dan berkelanjutan.

5. SARAN

Saran yang dapat ditawarkan untuk meningkatkan tata kelola parkir di Kota Pekanbaru adalah sebagai berikut:

1. Meningkatkan Partisipasi Masyarakat, dimana Pemerintah perlu menyelenggarakan forum atau diskusi publik secara rutin untuk memberikan ruang bagi masyarakat dalam menyampaikan aspirasi terkait kebijakan parkir, termasuk kenaikan tarif. Selain itu, perlu dilakukan sosialisasi yang lebih intensif mengenai wilayah parkir dan sistem tarif agar masyarakat dapat lebih memahami kebijakan yang berlaku.
2. Meningkatkan Transparansi Informasi, dimana Pemerintah harus memperbaiki sistem penyebaran informasi terkait parkir dan PAD agar lebih mudah diakses oleh masyarakat. Misalnya, dengan memanfaatkan teknologi informasi seperti aplikasi mobile atau website resmi yang menyediakan informasi terbaru mengenai tarif, lokasi parkir, dan sistem pembayaran.
3. Penegakan Tarif yang Konsisten dan Adil, Dimana Pemerintah perlu memastikan bahwa tarif

parkir yang telah ditetapkan dipatuhi oleh semua pihak, termasuk juru parkir, untuk menghindari pungutan liar. Pengawasan yang lebih ketat dan penerapan sanksi terhadap pelanggaran tarif harus dilakukan secara konsisten.

4. Peningkatan Supremasi Hukum, dengan Penerapan sanksi terhadap pelanggaran harus lebih tegas dan transparan. Pemerintah dapat bekerja sama dengan aparat penegak hukum untuk memastikan bahwa tindakan ilegal dalam tata kelola parkir ditindak dengan adil dan tegas.
5. Percepatan Implementasi Parkir Digital dimana Pemerintah perlu mempercepat penerapan parkir digital di seluruh area parkir untuk mempermudah proses transaksi dan mengurangi potensi pungutan liar. Penerapan sistem pembayaran digital akan membuat tata kelola parkir lebih transparan dan efisien.
6. Peningkatan Kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) dapat dilakukan dengan melakukan Pelatihan dan pengembangan kapasitas bagi juru parkir dan petugas pengawas perlu ditingkatkan, termasuk pelatihan dalam hal pelayanan publik, etika kerja, serta pengetahuan tentang sistem parkir modern.
7. Peningkatan Sarana dan Prasarana Parkir: Pemerintah harus lebih serius dalam memperbaiki sarana dan prasarana yang mendukung tata kelola parkir, seperti memperbanyak lokasi parkir yang memadai, menyediakan fasilitas yang lebih baik, serta memperbaiki kondisi jalan dan akses ke area parkir.

Dialog dan Kerja Sama dengan Stakeholder, Pemerintah perlu terus membangun dialog dengan berbagai pihak terkait, seperti juru parkir, pengguna parkir, dan pengusaha, untuk menciptakan solusi bersama yang menguntungkan semua pihak dan meminimalkan potensi konflik

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Afrizal. 2016. “Paradigma Baru Birokrasi Pemerintahan Dalam Mewujudkan Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik.” *Kemudi: Jurnal Ilmu Pemerintahan* 1(1): 1–23. <https://ojs.umrah.ac.id/index.php/kemudi/article/view/728/489>.
- [2] Amini, Haffifah. 2021. “Pengelolaan Dan Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum.” *Universitas Islam Sumatera Utara Meda*: 1–130.
- [3] Bagas Ario Fahreza. 2024. “Pengelolaan Retribusi Parkir Kota Pekanbaru.” *Ayan* 15(1): 37–48.
- [4] Bambang Pratama. “Ombudsman Riau_ Pelayanan Perparkiran Kota Pekanbaru Berpotensi Maladministrasi - Ombudsman RI.”
- [5] Bilaleya, Karsum et al. 2023. “Pengaruh Gaya Kepemimpinan Demokrasi Terhadap Kinerja Aparat Desa.” *Journal of Economic and Business Education* 1(1): 124–33.
- [6] Fikri, Husnul. 2022. “Kajian Kondisi Fasilitas Pedestrian Di Koridor Jalan Riau Kota Pekanbaru.” : 112. http://repository.unpas.ac.id/41124/0Ahttp://repository.unpas.ac.id/41124/1/Ari Muhamad Syahri_133060045_Perencanaan wilayah dan Kota.pdf.
- [7] Kurniawan, Septri. 2021. “Implementasi Perda Nomor 14 Tahun 2016 Tentang Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum Oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.” : 1–122. <https://repository.uir.ac.id/11305/1/167310148.pdf>.
- [8] L.J Moleong. 2022. Rake Sarasin *Metodologi Penelitian Kualitatif*. In *Metodologi Penelitian Kualitatif*. <https://scholar.google.com/citations?user=O-B3eJYAAAAJ&hl=en>.
- [9] Lubis, Ema Fitri, Rio Sundari, Rosmayani Rosmayani, and Zilfi Purnama Rahmi. 2024. “Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Badan Jalan Di Kota Pekanbaru.” *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (JISIP)* 13(2): 193–201.
- [10] Millenia, Zenna, and Arif Farida. 2022. “Tata Kelola Pendapatan Parkir: Petugas Parkir Dishub Dan Non Dishub.” *Jurnal Manajemen dan Penelitian Akuntansi* 15(2): 105–20.

- [11] Mimin Sundari Nasution. "Kritik Terhadap Kebijakan Parkir Kota Pekanbaru, Dari Gugatan, Tantangan Dan Prospek Masa Depan."
- [12] Mo, Baichuan et al. 2021. "Impact of Pricing Policy Change on On-Street Parking Demand and User Satisfaction: A Case Study in Nanning, China." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 148(June): 445–69.
- [13] Muhammad Sofwan, S.T., M.T. "Masalah Parkir Di Pekanbaru, Dosen Planologi UIR _ Perlu Ada Edukasi Pada Masyarakat - Universitas Islam Riau."
- [14] Mustikarani, Wini, and Suherdiyanto. 2016. "Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Di Sepanjang Jalan H Rais a Rahman (Sui Jawi) Kota Pontianak." *Jurnal Edukasi* 14: 143–55.
- [15] Pujiati. "Cara Merumuskan Batasan Masalah Dalam Penelitian."
- [16] Rahman, Abdul. 2018. "Identifikasi Strategi Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat Di Kecamatan Sungaiambawang Kabupaten Kuburaya Provinsi Kalimantan Barat." *Jurnal Manajemen Pembangunan* 5(1): 17–36.
- [17] Robert, By, and E Bob Brown. 2004. *Teori Dan Praktik Pendekatan*.
- [18] Saputra, Putra Pratama, and Revy Safitri. 2020. "Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum Kota Pangkalpinang." *JSHP : Jurnal Sosial Humaniora dan Pendidikan* 4(2): 40–46.
- [19] Saputri Mendrofa, Julvin et al. 2024. "Peran Teknologi Dalam Meningkatkan Efisiensi Pertanian." 1(3): 01–12.
<https://doi.org/10.62951/tumbuhan.v1i3.111> Available online at: <https://journal.asritani.or.id/index.php/Tumbuhan>.
- [20] Sarah Maharani, Data Wardana. 2024. "Implementasi Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 1 Tahun 2024 Tentang Retribusi Parkir Ditepi Jalan Umum." *Jurnal Mahasiswa Pemerintahan*: 469–77.
- [21] Sofia Ayuni. 2019. "Evaluasi Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Menertibkan Parkir Ilegal Di Kota Pekanbaru." *Universitas Islam Riau*: 1–122.
<https://repository.uir.ac.id/11305/1/167310148.pdf>.
- [22] Subhan, Subhan. 2019. "Governance: Perubahan Paradigma Pada Penyelenggaraan Pemerintahan." *SOSFILKOM : Jurnal Sosial, Filsafat dan Komunikasi* 13(01): 33–47.
- [23] Suryana, Dery. 2020. "Analisis Pengaruh Migrasi Terhadap Perkembangan Kota Pekanbaru Berdasarkan Sosial Kependudukan." *Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Islam Riau Pekanbaru*.