

Bagian Kelima

PARIWISATA DAN KEBIJAKAN PERPARKIRAN KOTA BUKITTINGGI

5.1. Pendahuluan

Wilayah perkotaan (*urban areas*) pada dasarnya adalah suatu tempat dimana terdapat konsentrasi penduduk yang cukup tinggi yang terlihat dari tingkat kepadatan penduduk. Di samping itu, pada daerah perkotaan juga terdapat berbagai kegiatan ekonomi seperti kegiatan industri, perdagangan, pariwisata, pendidikan dan jasa lainnya. Pada beberapa daerah perkotaan tertentu, kegiatan pertanian ternyata masih dominan terhadap perekonomian. Akan tetapi kecenderungan ini terus mengalami penurunan dalam jangka panjang karena banyaknya terjadi alih fungsi lahan untuk pembangunan prasarana seperti jalan, perumahan, serta perkantoran dan sarana ekonomi kota lainnya.

Tidak dapat disangkal bahwa aksesibilitas merupakan faktor yang sangat menentukan perkembangan kegiatan sosial ekonomi perkotaan. Di samping itu, penggunaan tanah (*land-use*) dan pembangunan gedung dan penginapan/perumahan juga turut menentukan karena hal ini akan mempengaruhi ongkos angkut yang diperlukan untuk kegiatan pada suatu tempat tertentu. Alasannya jelas karena aksesibilitas dan ongkos transport tersebut akan sangat menentukan harga lahan dan penginapan/perumahan yang selanjutnya mempengaruhi pola permintaan terhadap kegiatan usaha dan memiliki fasilitas penginapan/perumahan yang akan digunakan.

Dalam rangka pengembangan pembangunan wilayah perkotaan dan menjaga kualitas lingkungan hidup kota. Ketersediaan sarana dan fasilitas transportasi wilayah perkotaan berupa jalan dan sarana parkir merupakan suatu hal yang penting dan mutlak dilakukan. Ketersediaan sarana dan fasilitas transportasi sangat penting artinya untuk dapat meningkatkan aksesibilitas dan lalu lintas barang maupun orang dalam rangka mendukung kegiatan sosial ekonomi kota seperti halnya di Kota Bukittinggi untuk mendorong pembangunan pariwisata kota. Dengan demikian, ketersediaan sarana transportasi dan fasilitas pendukung lainnya untuk pariwisata daerah menentukan tercapainya pembangunan pariwisata yang berkelanjutan di Kota Bukittinggi.

Kota Bukittinggi merupakan kawasan konsentrasi perekonomian terbesar kedua di Provinsi Sumatera Barat. Kota ini cukup bersejarah dalam perjuangan kemerdekaan Republik Indonesia dimana pernah menjadi ibu kota Republik Indonesia pada masa Pemerintahan Darurat Republik Indonesia, ibu Kota Provinsi Sumatera, dan Ibu Kota Provinsi Sumatera Tengah. Bukittinggi sebagai kota perjuangan berjarak 90 km utara kota Padang. Sejuknya Kota Bukittinggi karena berlokasi pada ketinggian 909-941 mdpl dengan rangkaian pegunungan Bukit Barisan. Kota ini juga dibatasi oleh adanya ngarai (lembah) Sianok yang dilingkupi oleh Gunung Marapi dan Gunung Singgalang

Mencermati catatan sejarah dan keunggulan komparatif alamiah yang dimiliki Kota Bukittinggi. Sampai saat ini kota Bukittinggi merupakan salah satu kota tujuan utama pariwisata, pusat perdagangan dan pendidikan terutama untuk kawasan Indonesia wilayah barat. Dengan luas wilayah kota Bukittinggi 25,24 km² dengan jumlah penduduk adalah lebih kurang 121.028 jiwa (2020) dengan laju pertumbuhan 0.8% dengan kepadatan 4.795 jiwa/km². Artinya, kota Bukittinggi merupakan kota terpadat di Provinsi Sumatera Barat.

Bukittinggi dengan luas wilayah yang sangat terbatas dan kepadatan penduduk kota yang tergolong sangat padat dibandingkan dengan kota-kota lain di Sumatera Barat dan Sumatera pada umumnya. Kota ini membutuhkan manajemen kota yang lebih baik terutama dalam masalah mobilitas dan transportasi kota. Berdasarkan catatan, setidaknya mobilisasi penduduk di Kota dapat dikategorikan ke dalam dua aktivitas yaitu: 1) mobilitas penduduk pada kegiatan dalam kawasan (*commuter*), dan 2) mobilitas penduduk melaksanakan kegiatan liburan dan wisata di kawasan kota Bukittinggi.

Mobilitas penduduk dalam bentuk ulang-alik (*commuter*) di Kota Bukittinggi lebih banyak bersentuhan dengan kegiatan perdagangan dan pendidikan. Mobilitas ini terjadi setiap hari di kota ini sesuai dengan siklus kegiatan ekonomi yang sudah berkembang sejak lama antara wilayah kota dan kabupaten. Sejarah Bukittinggi menyatakan bahwa Bukittinggi adalah “koto rang Agam”. Artinya Kota Bukittinggi adalah kotanya juga masyarakat di Kabupaten Agam. Sehingga aktivitas sosial ekonomi antara Kabupaten Agam dan Kota Bukittinggi sulit untuk dipisahkan. Dengan demikian, penanganan mobilitas penduduk kawasan lokal ini memiliki kebijakan tersendiri.

Mobilitas penduduk di Kota Bukittinggi untuk aktivitas wisata dan liburan memiliki siklus yang bersifat musiman. Kepadatan kota Bukittinggi cenderung terlihat

pada musim liburan baik akhir pekan maupun pada libur nasional dan keagamaan. Terjadinya kemacetan di sepanjang jalan di Kota Bukittinggi, dari dan menuju kota Bukittinggi terlihat pada saat liburan nasional dan keagamaan. Begitu juga permintaan untuk sarana perparkiran di wilayah Kota Bukittinggi pada waktu tersebut juga mengalami peningkatan. Dalam mencermati permasalahan ini, pemerintah Kota Bukittinggi perlu meneliti secara rinci perilaku dari pengunjung kota terutama yang datang saat liburan akhir pekan, liburan hari besar nasional maupun liburan keagamaan.

Kota Bukittinggi dalam beberapa dekade terakhir lebih terkenal dengan daerah wisata sejarah dengan keindahan alam yang sangat berbeda dan menarik dibandingkan dengan daerah lain. Kota sebagai tujuan wisata juga memiliki produk utama seperti adanya produk kuliner yang melegenda, aktivitas pendidikan termasuk perdagangan yang merupakan kota terpadat di Provinsi Sumatera Barat. Sebagai kota tujuan pariwisata untuk masyarakat lokal, regional, nasional dan internasional, Kota Bukittinggi memperlihatkan peningkatan kebutuhan sarana transportasi dan pengelolaan perparkiran kota merupakan perihwal yang sangat mendesak. Hal ini diperlukan agar kenyamanan pengunjung kota untuk berusaha dan melakukan aktivitas terus terjaga dengan baik di masa datang. Beberapa catatan memperlihatkan (Tempo, 2017), sebelum pandemi Covid 19 peningkatan arus kendaraan memasuki kota Bukittinggi pada hari libur nasional dan keagamaan terus meningkat secara tajam. Tercatat bahwa di saat hari besar keagamaan (Idul Fitri 2017) arus kendaraan masuk ke Kota Bukittinggi mencapai 50 unit kendaraan per menit, sedangkan pada hari biasa jumlah kendaraan yang melintas di kota Bukittinggi adalah 25 unit kendaraan per menit.

Padatnya jumlah kendaraan masuk dan keluar Kota Bukittinggi mengalami penurunan drastis pada saat pandemi covid 19 tahun 2020 dan 2021. Pemberlakuan PSBB 1 dan 2 di Provinsi Sumatera Barat menjadikan mobilitas kendaraan yang keluar masuk kota Bukittinggi menjadi terbatas. Sebetulnya, terjadinya pandemi covid 19 merupakan periode koreksi terhadap tata kelola pengembangan kebijakan perparkiran Kota Bukittinggi untuk masa datang. Keterbatasan lahan kota Bukittinggi merupakan sebuah tantangan tersendiri dalam mengelola perekonomian kota agar dapat memberikan manfaat optimal bagi masyarakat dan pengunjung. Pemerintah dan pihak-pihak yang berkepentingan di Kota Bukittinggi harus saling mendukung dalam melakukan

manajemen tata kelola perparkiran kota agar sektor pariwisata sebagai sektor utama dan unggulan kota dapat mendorong perekonomian masyarakat.

Sebetulnya perparkiran di Kota Bukittinggi pada hari kerja bias (*week-day*) tidak menjadi permasalahan yang rumit di Kota Bukittinggi dengan beban jalan dan jumlah kendaraan yang ada terlihat kemacetan kota tidak begitu terjadi. Namun permasalahan yang timbul adalah ketika masuk pada waktu liburan *weekend* dan hari libur nasional dan keagamaan. Hal ini dikarenakan kota Bukittinggi merupakan tujuan wisata lokal, regional dan nasional serta internasional. Kebijakan parkir di kota bukittinggi merupakan salah satu instrumen untuk memberikan kenyamanan kepada pengunjung kola bagi dari warga lokal atau pengunjung wisatawan. Kebutuhan perparkiran pada hari kerja dibutuhkan untuk melayani masyarakat kota dan daerah sekitar untuk sektor perdagangan. Sedangkan kebutuhan layanan perparkiran pada akhir pekan dan liburan adalah untuk pengunjung wisata ke Kota Bukittinggi.

Bagian ini menganalisis berbagai rencana kebijakan pemerintah kota untuk melakukan revitalisasi perparkiran. Salah satu isu yang berkembang adalah melakukan pembebasan retribusi parkir di Kota Bukittinggi. Hal ini merupakan salah satu bentuk usaha untuk meningkatkan kualitas layanan kepariwisataan kota di masa datang. Pilihan kebijakan ini tentu harus dianalisis secara komprehensif dan menilai manfaat (*benefit*) dan biaya (*cost*) yang akan ditimbulkan dari kebijakan tersebut. Tujuan utama kajian ini adalah untuk menganalisis sejauh mana dampak dari berbagai skenario kebijakan perparkiran kota dapat meningkatkan kualitas layanan kota terhadap pengunjung wisata Kota Bukittinggi dan penerimaan keuangan daerah. Selanjutnya penelitian ini memberikan gambaran kebutuhan kebijakan yang dapat dilakukan dalam mengatasi masalah kemacetan dan perparkiran kota di saat padatnya pengunjung wisata kota Bukittinggi.

Ruang lingkup kajian ini adalah melakukan analisis terhadap penerimaan keuangan daerah yang bersumber dari sarana dan prasarana perparkiran yang ada di Kota Bukittinggi. Selanjutnya, kajian ini melakukan analisis terhadap besaran pengeluaran pemerintah untuk bidang pengelolaan perparkiran. Kajian ini juga melakukan perhitungan dampak skenario kebijakan perparkiran kota terhadap peningkatan jumlah kunjungan wisatawan dan perekonomian daerah secara keseluruhan. Metode yang digunakan dalam kajian ini adalah menggunakan analisis deskriptif dan kuantitatif

dengan menggunakan data yang bersumber dari pemerintah Kota Bukittinggi dan lembaga resmi lainnya. Kajian ini juga melakukan survey lapangan dalam mendapatkan informasi yang bersifat kualitatif dan kuantitatif dari berbagai pihak yang berkepentingan dari pembangunan pariwisata dan ekonomi Kota Bukittinggi.

5.2. Sistem Transportasi, Perparkiran dan Implementasi Kebijakan Daerah

Sistem jaringan transportasi dan perparkiran kota merupakan persyaratan mendasar yang harus dipenuhi untuk mendukung pertumbuhan suatu daerah perkotaan. Sistem transportasi dan perparkiran kota dapat diatur dalam rencana induk pengembangan kota (*City Master Plan*) yang disepakati oleh pihak berwenang (DPRD dan pemerintah kota), serta golongan masyarakat dan lembaga sosial yang berkepentingan. Tentunya jaringan transportasi dan sarana pendukung lainnya ditetapkan berdasarkan kepada kondisi geografis dan arah pengembangan kota dalam jangka panjang. Di samping itu, sistem jaringan transportasi juga perlu memperhatikan aspek perlindungan terhadap lingkungan dan memperhatikan resiko wilayah terhadap bencana alam.

Sistem jaringan transportasi dan sarana pendukung lainnya dilakukan bertujuan untuk memberikan kemudahan untuk mendukung mobilitas barang dan manusia antara pusat kota/CBD (*central business district*) dengan kawasan lainnya seperti areal industri, perdagangan, jasa, perkantoran, perumahan dan daerah pinggiran kota (*hinterland*). Setidaknya dalam hal ini juga dapat dijelaskan bahwa kegiatan pertanian daerah perkotaan dianggap masih berperan dalam kegiatan ekonomi perkotaan, sehingga jaringan transportasi tersebut perlu mencakup antara daerah pertanian dengan daerah pemukiman, industri dan CBD. Sistem jaringan transportasi dan sarana pendukung lainnya juga bertujuan untuk menunjang fungsi kota sebagai pusat pertumbuhan dan mendorong pemerataan pembangunan di kota dan kaitannya dengan wilayah pinggiran kota. Di samping itu, keterbatasan lahan kota juga perlu mempertimbangkan kebijakan perluasan kota dalam jangka panjang.

Penyediaan sarana publik untuk transportasi kota adalah salah satu solusi untuk mengurai permasalahan kemacetan dan lokasi perparkiran di daerah pusat kota. Hal ini merupakan kebutuhan pokok bagi warga kota baik itu yang berpendapatan rendah maupun berpendapatan tinggi. Oleh karena itu, solusi penyediaan angkutan public yang nyaman dan sesuai dengan profil masyarakat pada tahap awal harus dilakukan oleh pemerintah.

Implementasi sebuah kebijakan yang dilakukan pemerintah merupakan sebuah bagian analisis yang bersifat evaluatif dengan suatu konsekuensi untuk melakukan retrospeksi daripada prospeksi dengan tujuan secara ganda: 1) memberikan informasi kepada pemangku kepentingan (*stakeholders*) bagaimana program-program dijalankan, dan 2) menunjukkan program yang dapat dijelaskan agar tercapai hasil secara lebih baik dengan berbagai alternatif kebijakan yang diperlukan. Lester (1997) menjelaskan bahwa implementasi kebijakan dapat dijelaskan bahwa hal tersebut merupakan sebuah rangkaian proses, output dan *outcome*. Ada 2 pendekatan yang dapat digunakan dalam melakukan implementasi kebijakan: 1) pendekatan kepatuhan, dan 2) pendekatan perspektif. Kedua pendekatan ini dapat saling mengisi untuk mendapatkan hasil kebijakan yang efektif dan efisien di tengah-tengah masyarakat.

Implementasi kebijakan merupakan salah satu cara untuk mencapai tujuan dari kebijakan yang ditetapkan dimana tingkat keberhasilannya ditentukan oleh beberapa aspek: 1) kemampuan menerjemahkan kebijakan, 2) kecukupan sumberdaya, 3) keterbatasan pelaku dan komponen kebijakan, 4) pertanggungjawaban dari kebijakan itu sendiri (Gerston, 2009). Politik, finansial, manajerial dan kemampuan teknis berpengaruh besar terhadap implementasi kebijakan (Baedhowi, 2009). Selanjutnya dukungan dan komitmen politik dari *stakeholders* juga sangat menentukan dalam implementasi sebuah kebijakan (Grinle & Thomas, 2004).

Komunikasi kebijakan juga sangat diperlukan dalam upaya mengimplementasikan program dan kebijakan pemerintah daerah agar kejelasan dan konsistensi tercapai dengan baik kepada semua pemangku kepentingan dari kebijakan bersangkutan (Edward, 1980). Beberapa aspek penting lainnya dalam mengimplementasikan kebijakan adalah: 1) ukuran organisasi untuk implementasi kebijakan, 2) pengawasan, 3) sumberdaya politis, dan 4) Komunikasi organisasi, Terdapat beberapa karakteristik birokrasi dalam mengimplementasikan kebijakan antara lain: 1) Birokrasi sebagai instrumen, 2) birokrasi institusi dominan, 3) Birokrasi sebagai tujuan, 4) fungsi birokrasi yang kompleks, 5) birokrasi bukan sebuah kekuasaan.

5.3. Gambaran Sarana Transportasi dan Perpustakaan Kota Bukittinggi

Infrastruktur perpustakaan merupakan aspek vital yang harus dianalisis dalam menetapkan kebijakan perpustakaan kota Bukittinggi. Badan Pusat Statistik (BPS, 2020)

melaporkan bahwa panjang jalan kota Bukittinggi sampai tahun 2020 dengan kategori telah diaspal adalah 180,17 Km, dengan kondisi sebagai berikut:

Tabel 5.1. Kondisi Jalan di Kota Bukittinggi

Kota	Panjang Jalan Kota Bukittinggi Menurut Kondisi Jalan (km)											
	Baik			Sedang			Rusak			Rusak Berat		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Bukittinggi	58.51	61.00	70.32	100.21	95.91	90.29	19.50	21.51	18.42	1.95	1.75	1.14

Sumber: BPS (2021).

Tabel di atas menjelaskan bahwa masih terdapat kondisi jalan di Kota Bukittinggi sampai tahun 2020 dengan status rusak berat dan rusak dalam melayani sektor pariwisata di Kota Bukittinggi. Berdasarkan laporan Dinas PUPR Kota Bukittinggi (2020) panjang jalan yang ada di Kota Bukittinggi adalah 149 km, dengan total ruas adalah 315. Dari jumlah ruas jalan tersebut, ruas jalan Veteran merupakan yang terpanjang di Kota Bukittinggi (1,8 km).

Badan Pusat Statistik (BPS, 2020) mencatat bahwa jumlah total kendaraan bermotor di Kota Bukittinggi adalah 37.787 unit dengan rincian kendaraan bermotor mobil penumpang adalah sebanyak 2.209 unit, kendaraan bus 9.385 kendaraan, truk 2343 unit, dan kendaraan sepeda motor adalah 23.950.

Tabel 5.2. Perbandingan penggunaan jalan dan Jumlah Kendaraan di Kota Bukittinggi

Jenis Kendaraan	Bukittinggi	Sumbar	20%	B+20%
Total Panjang Jalan(m)	149,000	298,000	298,000	298,000
Jumlah Truk (Unit)	2,343	64,163	12,833	15,176
Jumlah Bus (Unit)	9,385	172,296	34,459	43,844
Jumlah Mobil Penumpang (unit)	2,109	30,493	6,099	8,208
Jumlah Motor (unit)	23,950	700,553	140,111	164,061
Total Kendaraan (unit)	37,787	967,505	193,501	231,288
Space Areal Jalan (m)	7.89		1.54	1.29

Sumber: Data diolah

Tabel di atas menjelaskan bahwa pada kondisi hari kerja dengan mempertimbangkan panjang jalan yang ada dan jumlah kendaraan yang terdaftar di Kota Bukittinggi masih tergolong pada kondisi normal. Hal ini terlihat dari penggunaan ruang per kendaraan di jalan raya baik kendaraan roda dua dan roda empat memiliki ruang adalah 7,89 m. Penggunaan ruang waktu hari kerja ini dengan mengasumsikan seluruh kendaraan yang terdaftar di kota semuanya turun ke jalan. Namun jika jumlah ini disimulasikan pada hari libur akhir pekan dan libur nasional dan keagamaan dengan

penambahan volume kendaraan yang ada di Sumatera Barat dengan asumsi 20% saja masuk kota bukitinggi pada jadwal tersebut, maka akan memperlihatkan penggunaan ruang jalan sebesar 1,54 m -1,29 m untuk masing-masing kendaraan. Kondisi ini memperlihatkan potensi kemacetan sangat besar. Perlu dicatat bahwa simulasi ini belum memperhitungkan jumlah kendaraan pada musim akhir pekan dan libur nasional masuk dari provinsi tetangga.

Selanjutnya, pelayanan perparkiran yang ada di Kota Bukittinggi memperlihatkan gambaran total luas lahan parkir yang ada di Kota Bukittinggi adalah 15.668 M2 dengan daya tampung untuk kendaraan roda 4 adalah sebanyak 623 unit tanpa membedakan ukuran kendaraan. Sedangkan untuk kebutuhan daya tampung kendaraan roda 2. Luas lahan parkir yang tersedia adalah 5.625 M2 dengan daya tampung adalah sebanyak 1.682 kendaraan Berikut rincian lokasi parkir, luas lahan dan kapasitas menurut jenis kendaraan di Kota Bukittinggi.

Tabel 5.3. Lokasi Parkir Kota Bukittinggi Gedung Parkir dan Taman Parkir

NO	LOKASI PARKIR	PERUNTUKAN	UKURAN/ LUAS (M2)	DAYA TAMPUNG (SRP)	SISTEM TARIF	JADWAL OPERASIONAL
1	2	3	4	5	6	7
I	GEDUNG PARKIR					
1.	Jl. Perintis Kemerdekaan	Roda 4	2500	184	Progresif	Jam 06.00 – 22.00
2.	Eks. Bioskop Gloria	Roda 2	675	400	Progresif	Jam 06.00 – 22.00
II	TAMAN PARKIR					
1	Depan Bioskop Gloria	Roda 4	780	48	Progresif	Jam 06.00 – 18.00
2	Terminal Simpang Aur	Roda 2	450	200	Progresif	Jam 06.00 – 18.00
3	Belakang Bioskop Gloria	Roda 2	602	340	Progresif	Jam 06.00 – 22.00

Sumber: Pemerintah Kota Bukittinggi (2021)

Kawasan Gedung Parkir dan Taman Parkir ini relative berada di dekat pusat wisata Jam Gadang Kota Bukittinggi memiliki luas lahan parkir untuk kendaraan roda 4 adalah 3.280 M2 dengan daya tampung parkir adalah sebanyak 232 kendaraan roda 4. Untuk kendaraan roda 2, lahan parkir adalah seluas 1.727 M2 dengan daya tampung kendaraan roda 2 adalah sebanyak 940 kendaraan roda dua. Sebetulnya lahan parkir ini baik itu untuk hari kerja dan liburan sebagiannya dimanfaatkan oleh pekerja kota terutama pedagang memanfaatkan lahan ini.

Tabel berikut menunjukkan pemanfaatan parkir di atas didominasi oleh pengunjung wisata Kota Bukittinggi. Jika pemerintah kota menerapkan kebijakan untuk pencapaian kenyamanan pengunjung wisata pada musim libur nasional dan keagamaan. Alternatif kebijakan yang dapat menjadi pilihan adalah membebaskan daerah ini dari

perparkiran untuk pengunjung wisata. Selanjutnya kawasan ini meliputi dari batas simpang kanton sampai ke jam gadang dan sekitar dijadikan kawasan pedestrian kota dengan melengkapi kebutuhan fasilitas pejalan kaki yang nyaman dan shuttle bus yang melayani pengunjung secara gratis *full time* liburan menuju jam gadang dan keluar jam gadang menuju tempat batas perparkiran. Pembebasan kawasan perparkiran dan pembatasan kendaraan masuk ke Kota Bukittinggi ini juga telah dilakukan oleh Kota-kota besar seperti London, Singapura, dan beberapa kota lainnya.

**Tabel 5.4. Lokasi Parkir Kota Bukittinggi
Kawasan Parkir Pasar Atas dan Bukit Canggih**

NO	LOKASI PARKIR	PERUNTUKAN	UKURAN/ LUAS (M2)	DAYA TAMPUNG (SRP)	SISTEM TARIF	JADWAL OPERASIONAL
1	2	3	4	5	6	7
III KAWASAN PASAR ATAS						
1	Jl. Cindua Mato (Mesjid Raya s/d Samping TMSBK)	Roda 4	524	13	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
2	Jl. A. Yani (depan KFC s/d depan Toko Mekar)	Roda 4	1960	73	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 22.00
3	Jl. A. Yani (depan STIE s/d Jembatan Limpapeh)	Roda 4	2144	65	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
4	Jl. Ahmad Karim	Roda 4	1240	30	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
5	Jl. Yos Sudarso	Roda 4	480	10	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
6	Jl. A. Yani (depan STIE)	Roda 2	56	20	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 22.00
7	Jl. A. Yani (bawah jenjang Minangkabau)	Roda 2	40	20	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 22.00
IV KAWASAN BUKIT CANGANG						
1	Simpang Yarsi Masyitah	Roda 4	440	9	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 22.00
2	Depan UGD Yarsi	Roda 4	360	10	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00

Sumber: Pemerintah Kota Bukittinggi (2021)

Mencermati luas parkir yang ada di kawasan ini terlihat bahwa luas area parkir pada kawasan parkir pasar atas dan bukit canggih ditemukan untuk kendaraan roda 4 adalah 5.912 M² untuk daya tampung 210 kendaraan. Sedangkan di kawasan ini untuk kendaraan roda 2 adalah dengan luas areal parkir adalah 40 M² dengan jumlah kendaraan daya tampung adalah 20 kendaraan roda 2.

**Tabel 5.5. Lokasi Parkir Kota Bukittinggi
Kawasan Wisata**

NO	LOKASI PARKIR	PERUNTUKAN	UKURAN/ LUAS (M2)	DAYA TAMPUNG (SRP)	SISTEM TARIF	JADWAL OPERASIONAL
1	2	3	4	5	6	7
V KAWASAN WISATA						
1	Panorama	Roda 4	970	32	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
2	Benteng	Roda 4	100	8	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
3	TMSBK	Roda 4	250	10	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
4.	Panorama (pintu masuk 1)	Roda 2	25	20	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
5.	Panorama (pintu masuk 2)	Roda 2	25	20	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00

Sumber: Pemerintah Kota Bukittinggi (2021)

Kawasan Wisata memiliki luas lahan parkir untuk kendaraan roda 4 adalah 1.320 M² dengan daya tampung kendaraan roda 4 adalah sebanyak 50 kendaraan. Sedangkan untuk kendaraan roda 2 memiliki luas areal parkir adalah sebanyak 50 M² dengan daya tampung adalah 50 sepeda motor.

**Tabel 5.6. Lokasi Parkir Kota Bukittinggi
Kawasan Pasar Bawah**

NO	LOKASI PARKIR	PERUNTUKAN	UKURAN/ LUAS (M2)	DAYA TAMPUNG (SRP)	SISTEM TARIF	JADWAL OPERASIONAL
1	2	3	4	5	6	7
VI KAWASAN PASAR BAWAH						
1	Jl. Perintis Kemerdekaan (Srikandi s/d Jenjang Gantung, Jenjang Gantung s/d Petak Ikabe)	Roda 2	2318	331	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
2	Jl. Perintis Kemerdekaan (Surau Gonjong s/d Hotel Jogja)	Roda 4	1482	49	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
3	Jl. Syech Djamil Jambek	Roda 4	780	13	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
4	Jl. Syech Djamil Jambek (dekat pangkalan bendi)	Roda 2	245	50	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
5	Jl. Perintis Kemerdekaan (Bawah Jenjang Empat Puluh)	Roda 2	23	16	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
6	Jl. Soekarno Hatta (depan Toko Budiman)	Roda 2	71	18	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
7	Bawah Jenjang Gudang	Roda 2	40	25	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00

Sumber: Pemerintah Kota Bukittinggi (2021)

Kawasan parkir area Pasar Bawah terlihat areal parkir yang tersedia untuk kendaraan roda 4 adalah 2.262 M² dengan daya tampung kendaraan adalah 62 kendaraan roda 4. Sedang untuk kendaraan roda 2. Luas lahan parkir yang dimiliki adalah 2.697 dengan daya tampung kendaraan roda 2 adalah sebanyak 422 kendaraan roda 2.

**Tabel 5.7. Lokasi Parkir Kota Bukittinggi
Kawasan RSAM dan Simpang Aur**

NO	LOKASI PARKIR	PERUNTUKAN	UKURAN/ LUAS (M2)	DAYA TAMPUNG (SRP)	SISTEM TARIF	JADWAL OPERASIONAL
1	2	3	4	5	6	7
VII KAWASAN RSAM						
1	Depan RSAM	Roda 4	314	9	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
2	Depan RSAM	Roda 2	477	57	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
VIII KAWASAN SIMPANG AUR						
1	Jl. Diponegoro	Roda 4	780	22	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
2	Simpang Parak Kubang s/d jasa buah	Roda 4	1800	38	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
3	Belakang Aur (Parak Kubang)	Roda 2	360	120	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
4	Jl. Diponegoro	Roda 2	64	21	Setiap kali parkir	Jam 06.00 – 18.00
5	Depan Kantor Unit Pasar Aur Kuning	Roda 2	210	40	Progresif	Jam 06.00 – 18.00

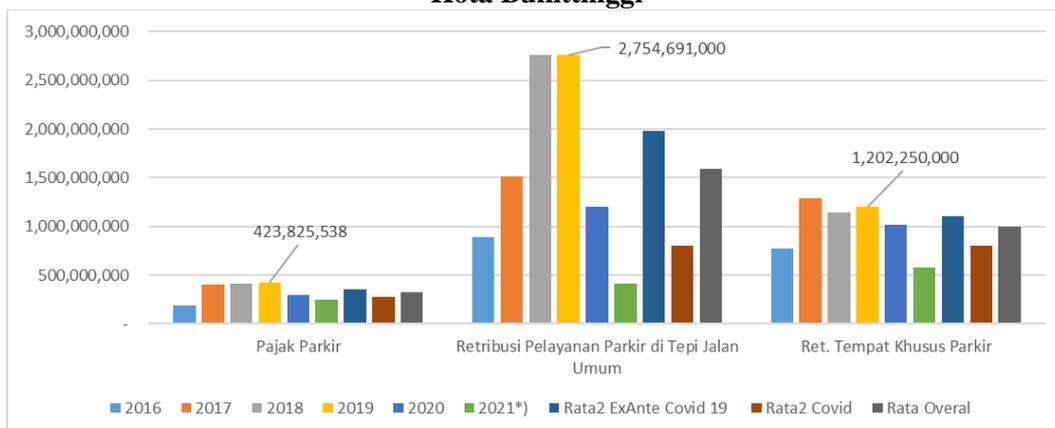
Sumber: Pemerintah Kota Bukittinggi (2021)

Luas lahan parkir yang tersedia untuk kawasan parkir RSAM dan Simpang Aur untuk kendaraan roda 4 adalah 2.894 M² dengan kapasitas tampung adalah 69 kendaraan roda 4. Sedangkan untuk kendaraan roda 2 luas lahan tersedia adalah 1.111 M² dengan daya tampung adalah 240 kendaraan roda 2.

5.4. Gambaran Penerimaan Daerah dari Perparkiran

Secara keseluruhan dalam 5 tahun terakhir kontribusi bagian perparkiran di Kota Bukittinggi memperlihatkan sumbangan terbesar terhadap PAD adalah secara agregat dalam retribusi parkir tepi jalan dengan nilai poin capaian pernah mencapai angka Rp. 2,7 M dengan kualitas layanan perparkiran yang masih jauh dari optimal dan pengelolaan yang profesional. Selanjutnya, sumber penerimaan parkir terbesar kedua adalah berasal dari retribusi parkir tempat-tempat khusus dengan capaian penerimaan mencapai angka Rp. 1.2 Miliar pada kondisi sebelum pandemi covid 19. Kedua kelompok penerimaan ini dapat menjadi sumber penerimaan daerah yang dapat dijadikan sebagai instrumen pengaturan kendaraan yang ada di Kota Bukittinggi saat musim wisata dan kondisi lainnya.

Grafik 5.1. Perbandingan Penerimaan Tahunan Bagian Perparkiran untuk PAD Kota Bukittinggi

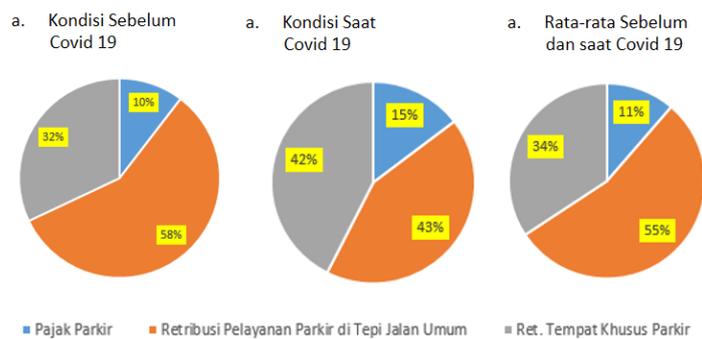


Sumber: Data diolah (2021)

Komposisi penerimaan keuangan daerah dari perparkiran terbesar terlihat dari retribusi parkir tepi jalan, kemudian diikuti oleh penerimaan keuangan dari retribusi tempat khusus parkir dan baru terakhir dari penerimaan pajak parkir. Meskipun penerimaan terbesar yang terlihat sebelum pandemi covid 19 adalah dari retribusi parkir tepi jalan. Namun variasi dan fluktuasinya sangat tinggi disebabkan tata kelola parkir yang masih jauh dari profesional. Dari ketiga jenis bentuk perparkiran ini memiliki karakteristik dan masalah yang berbeda-beda. Berdasarkan hasil survey dan wawancara mendalam dengan *stakeholders* di lapangan, penerimaan pajak parkir memiliki permasalahan utama adalah sistem perhitungan dan transparansi pelaporan yang tidak sesuai dengan kapasitas dan potensi yang ada dari lahan parkir yang tersedia.

Sedangkan permasalahan penerimaan perpajakan dari retribusi tepi jalan memiliki permasalahan mendasar pada personil lapangan yang belum melakukan SOP perpajakan sesuai ketentuan. Berkenaan dengan lemahnya pengawasan yang dilakukan, kecenderungan yang terjadi adalah pembayaran retribusi yang dilakukan lebih banyak bersifat tidak resmi. Karena secara individu ini lebih memudahkan dan menguntungkan untuk melakukan manipulasi keuangan (*moral hazard*).

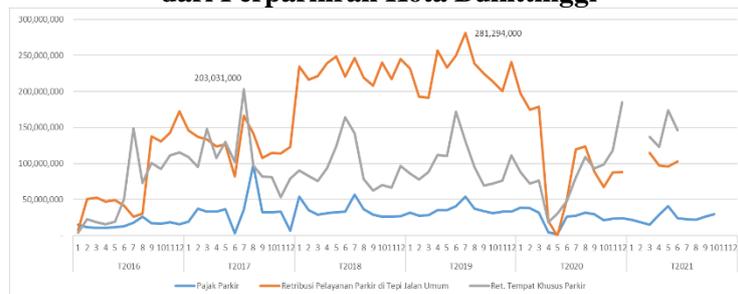
Grafik 5.2. Komposisi Penerimaan Parkir Kota Bukittinggi Periode Sebelum dan Saat Pandemi Covid 19



Sumber: Pemko Bukittinggi (2021)

Jika dilakukan perbandingan proporsi penerimaan keuangan daerah dari perpajakan sebelum pandemi, saat pandemi dan rata-rata sebelum pandemi dan saat pandemi terlihat bahwa 58% penerimaan perpajakan bersumber dari retribusi parkir tepi jalan. Hal ini mengalami penurunan menjadi 43% pada saat pandemi covid 19. Proporsi penerimaan parkir sebelum pandemi dan saat pandemi covid 19 mengalami peningkatan proporsi penerimaan dari pajak parkir dan retribusi tempat khusus parkir kota Bukittinggi yaitu untuk pajak parkir naik dari 10% menjadi 15% dan retribusi tempat khusus parkir naik dari 32% menjadi 42%. Hal ini menunjukkan permasalahan tata kelola dan manajemen sumberdaya parkir merupakan permasalahan mendasar yang dihadapi kota Bukittinggi.

Grafik 5.3. Dinamika Penerimaan Bulanan Daerah dari Perpajakan Kota Bukittinggi



Sumber: Data diolah

Berdasarkan gambar di atas memperlihatkan bahwa penerimaan retribusi parkir tepi jalan memperlihatkan nilai tertinggi di setiap bulannya namun dengan kondisi sangat variatif dan volatilitas yang sangat tinggi. Dalam selang bulan januari sampai Desember, nilai penerimaan tertinggi kelompok ini terjadi pada bulan-bulan musim liburan baik di liburan sekolah, liburan nasional maupun liburan keagamaan. Variasi ini sebetulnya juga terjadi pada penerimaan pajak parkir dengan variasinya yang rendah dan retribusi tempat khusus parkir yang variasi dan volatilitasnya juga tergolong tinggi.

5.5. Perpajakan dan Pariwisata Kota Bukittinggi

Beberapa hal yang menjadi permasalahan penting dalam pengembangan dan optimalisasi sektor pariwisata adalah berkaitan dengan manajemen pengelolaan wisata. Pengelolaan pariwisata ini tidak terlepas dari ketersediaan infrastruktur utama dan pendukung yang disediakan oleh pemerintah. Sebagai daerah tujuan wisata yang sudah berskala nasional. Kota Bukittinggi perlu melakukan pendekatan pengembangan pariwisata yang lebih berbasis *market driven* dengan tidak meninggalkan karakteristik sosial budaya yang ada dalam masyarakat. Bagian ini menjelaskan tentang preferensi masyarakat terhadap pelayanan kepariwisataan Kota Bukittinggi dan provinsi Sumatera Barat secara keseluruhan.

Sebelum pandemi covid 19, khususnya pariwisata Kota Bukittinggi dan Sumatera Barat pada umumnya memposisikan sektor pariwisata sebagai sumber pertumbuhan ekonomi baru di Provinsi Sumatera Barat. Perkembangan mulai memperlihatkan keadaan semakin membaik. Beberapa indikator yang dapat dijadikan acuan berkembangnya sektor pariwisata sebelum pandemi covid 19 di Sumatera Barat adalah pada tahun 2017, tingkat pertumbuhan penumpang di Bandara Internasional Minangkabau mencapai 6,57% dengan jumlah pada tahun tersebut adalah 3,6 juta penumpang, Total jumlah ini meningkat pada tahun 2018 menjadi 41 juta penumpang dengan pertumbuhannya turun menjadi 4,12% (yoy). Tingkat hunian hotel 2017-2019 adalah pada kisaran 53,1-56,4%.

Nilai investasi sektor pariwisata Sumatera Barat tahun 2018 mencapai 22,1 Juta USD untuk penanaman modal asing dan Rp. 88,2 Milyar untuk penanaman modal dalam negeri. Jumlah kunjungan wisatawan mancanegara pada tahun 2017 mencapai 56.248 pengunjung, dengan jumlah pengeluaran rata-rata adalah 554,9 USD per hari. Capaian devisa diperoleh adalah mencapai 47 M USD, dengan rata-rata lama tinggal adalah 1,53

hari. Komposisi wisman yang berkunjung ke Sumatera Barat adalah 79,71% adalah berasal dari negara Malaysia, 5,52% dari Australia, 3,18% adalah dari negara Singapura dan 11% lainnya. Rating trip Kota Bukittinggi adalah sebesar 4/5, Mentawai 4,5/5, Istana Pagaruyung adalah 4,5/5, dan wisata mandeh adalah 4,5/5.

Paska pandemi covid 19, kondisi di atas dapat dijadikan acuan sebagai kondisi yang dianggap stabil dan capaian optimal sektor pariwisata di Provinsi Sumatera Barat dan bisa dijadikan sebagai acuan pengembangan pariwisata di tengah pandemi covid 19 saat ini. Berdasarkan hasil kajian dari TDC UNAND (2019) menjelaskan bahwa Kota Bukittinggi memiliki tingkat minat dari wisman berkunjung adalah 43,23% dari total destinasi yang ada di Sumatera Barat. Bagi wisatawan mancanegara sumber informasi diperoleh untuk pariwisata di Sumatera Barat 34% bersumber dari teman/kerabat dan 33,49% bersumber dari sosial media.

Persepsi utama wisman berkunjung ke Sumatera Barat termasuk Kota Bukittinggi adalah karena aspek budaya (34,33%) dan keindahan alam (21,37%). Selanjutnya, atmosfer destinasi yang dibutuhkan wisman adalah bersenang-senang (31,85%) dan suasana budaya lokal (30,89%). Tingginya proporsi jumlah wisman dari negara Malaysia perlu diperdalam dimana pilihan berkunjung ke Kota Bukittinggi adalah sebanyak 51,94%, dengan lama kunjungan 1-7 hari adalah 60,29% dari persepsi pengunjung.

Profil utama wisatawan dari negara Malaysia yang berkunjung ke Sumatera Barat termasuk Kota Bukittinggi sebelum pandemi covid 19 adalah dengan tempat tinggal adalah akomodasi sebanyak 73,62%, dengan pilihan adalah hotel 77%. Kelemahan utama produk wisata dalam persepsinya adalah macet 30,83%, kotor 28,15%, dan makanan yang tidak higienis adalah 11,80% dan kurangnya wahana wisata atraksi 11,26%. Berdasarkan hal ini jelas terlihat bahwa permasalahan kemacetan dan perparkiran khusus untuk Wisata Kota Bukittinggi sangat menjadi perhatian bagi pengunjung mancanegara khususnya dari Malaysia.

Selanjutnya untuk wisatawan nusantara yang berkunjung ke Sumatera Barat dan termasuk kota Bukittinggi memperlihatkan proporsi terbesar berasal dari daerah Riau/Pekanbaru (40%) dan Jambi (32%) dengan pilihan kunjungan tertinggi tetap di dominasi oleh Kota Bukittinggi 54,81% dengan moda transportasi adalah menggunakan 50,66% dengan transportasi kendaraan pribadi. Model perjalanan yang dilakukan adalah perjalanan bersama keluarga 58,56%. Persepsi wisatawan nusantara ini adalah Kota

Wisata 38,47% dan kuliner adalah sebesar 28,15%. Sedangkan atmosfer pariwisata yang dibutuhkan adalah ketenangan 35,29%, suasana budaya lokal 20,14% dan bersenang senang 23,75%. Artinya ada perbedaan mendasar wisman dan wisnus yang berkunjung ke Sumatera Barat. Berkaitan dengan perilaku wisatawan dan permasalahan kemacetan dan perpustakaan di Kota Bukittinggi terlihat bahwa wisman membutuhkan kondisi yang tidak macet sedangkan wisatawan nusantara memberikan kondisi kemacetan untuk pariwisata di Kota Bukittinggi.

5.6. Penyediaan Layanan Perpustakaan

Berdasarkan hasil survey lapangan, proporsi sampel terbesar diambil dalam penelitian ini adalah pada lokasi parkir pada bahu jalan dan trotoar (52,4%) di Kota Bukittinggi. Lokasi sampel survey di arahkan ke seluruh lokasi parkir baik yang dikelola pemerintah kota maupun pihak lain seperti institusi TNI di Kota Bukittinggi. Kemudian proporsi sampel parkir juga dilihat pada lokasi lapangan/tanah lapang yang kecenderungan tumbuh sesuai permintaan pengunjung kota (20%) dan parkir di dalam gedung dengan proporsi penyamplingan adalah 15,5%).

Grafik 5.4. Penggunaan Karcis oleh Juru Parkir



Sumber: Data Survei Parkir Kota Bukittinggi (2021)

Temuan lapangan memperlihatkan bahwa penerimaan retribusi parkir terjadi tidak maksimal disebabkan karena tenaga lapangan tidak melakukan pemberian kepada pengguna jasa parkir dalam bentuk karcis retribusi yang seharusnya ditetapkan oleh pemerintah. Kondisi ini terjadi bisa saja lokasi parkir yang disurvei bukan merupakan lahan parkir yang secara resmi ditetapkan oleh pemerintah kota. Untuk menertibkan lahan parkir yang ada di seluruh kawasan Kota Bukittinggi harus menjadi kawasan parkir yang dilegalisasi oleh pemerintah.

Grafik 5.5. Objek Ekonomi di Kawasan Parkir



Sumber: Data diolah (2021)

Berdasarkan hasil temuan lapangan lokasi perparkiran yang ada di Kota Bukittinggi lebih banyak berada pada kawasan pertokoan (31%), kemudian lokasi objek wisata (20,7%), rumah sakit/klinik (17,2%) dan lainnya.

5.7. Analisis SWOT

Analisis kekuatan, kelemahan, peluang dan tantangan (SWOT) merupakan teknik identifikasi berbagai faktor dan unsur penentu dari pembangunan suatu kelembagaan secara sistematis. Teknik ini dapat digunakan untuk mengevaluasi kondisi lingkup kegiatan bersangkutan yang dapat juga digunakan dalam merumuskan strategi pembangunan dan perencanaan kebijakan secara tepat dan sesuai dengan potensi yang dimiliki. Model ini didasarkan kepada kondisi umum permasalahan yang dihadapi baik bersifat internal maupun eksternal. Guna pencapaian visi dan misi kota sebagai kota pariwisata, perdagangan dan pendidikan. Maka faktor kenyamanan pelayanan transportasi merupakan isu utama yang harus dituntaskan.

a. Strategis Internal (IFAS)

Analisis faktor strategi internal perparkiran Kota Bukittinggi dapat dilakukan dengan menyusun tabel yang memuat faktor kekuatan dan kelemahan yang dimiliki kota Bukittinggi. Berdasarkan pengamatan data dan hasil survey lapangan kekuatan utama Kota Bukittinggi dalam melakukan pengelolaan parkir dan peningkatan kualitas layanan pariwisata terdiri dari kekuatan faktor alamiah daerah Kota bukittinggi yang memiliki sejuk untuk beraktivitas di luar ruangan.

Tabel 5.8. Kekuatan Strategis Internal Layanan Perparkiran Kota Bukittinggi

No.	Faktor Strategis Internal	Bobot	Skor	Nilai
A	Kekuatan			
1	Faktor alam, sejarah, lokasi kota, tradisi budaya dan kuliner sebagai daya tarik utama wisata Kota	30	5	150
2	Sarana jalan dan perparkiran yang disediakan pemerintah	30	2	60
3	Visi dan Misi Kepala Daerah dalam Bidang Wisata, Ekonomi Perdagangan dan Pendidikan	20	3	60
4	Kenunggulan Komparatif kota di sektor pariwisata, perdagangan antar daerah dan pendidikan	20	4	80
				350

Sumber: Data diolah (2021)

Kemudian kota ini memiliki nilai sejarah yang cukup legendaris baik secara nasional maupun di kawasan Asean dan Eropa. Kota ini juga terkenal dengan tradisi budaya, agama yang bagus serta tradisi kuliner daerah yang ternama secara nasional maupun internasional.

Selanjutnya, Kota ini untuk memberikan pelayanan perparkiran dan kepariwisataan memiliki faktor kelemahan internal antara lain adalah sebagai berikut:

Tabel 5.9. Kelemahan Internal Penyediaan Perparkiran Kota Bukittinggi

No.	Faktor Strategis Internal	Bobot	Skor	Nilai
B	Kelemahan			
1	Koordinasi kerja lembaga pemerintah dan pihak terkait transportasi dan perparkiran dalam Kota	20	4	80
2	Penyediaan fasilitas pedestrian untuk wisata moderen	20	2	40
3	Penyediaan sarana Suttle Bus Kota untuk memobilisasi Wisatawan dari dan menuju objek wisata Kota	20	3	60
4	Sistem infomasi layanan dan Profesionalitas Tenaga lapangan bagian transportasi dan perparkiran	20	5	100
5	Dukungan warga kota terhadap kebijakan transportasi dan perparkiran	20	1	20
				300

Sumber: Data diolah (2021)

Kelemahan internal yang dimiliki Kota Bukittinggi didominasi oleh aspek koordinasi lembaga, penyediaan fasilitas pendukung kepariwisataan dan profesionalisme pengelola bidang perparkiran.

b. **Strategis Eksternal (EFAS)**

Sama seperti halnya dengan IFAS, faktor eksternal ini lebih melihat kepada faktor yang berada di luar kontrol daerah berkenaan permasalahan perkembangan pembangunan ekonomi, sosial, animo masyarakat dalam melihat kota bukittinggi sebagai salah satu tujuan pariwisata, perdagangan dan pendidikan. ini terdiri dari peluang dan tantangan yang akan dihadapi kota dalam pengelolaan perpajakan dan kunjungan wisatawan ke kota Bukittinggi. Berikut ini adalah 5 peluang yang menentukan strategi kebijakan kepariwisataan Kota Bukittinggi.

Tabel 5.10. Peluang Eksternal Kebijakan Perpajakan

No.	Faktor Strategis Eksternal	Bobot	Skor	Nilai
A	Peluang			
1	Popularitas Bukittinggi sebagai Kota Wisata di media sosial dan internet	20	5	100
2	Akses jalur darat dan tol antar propinsi Sumatera Barat terus di bangun	20	2	40
3	Animo Wisatawan lokal dalam propinsi Sumatera Barat	20	3	60
4	Animo Wisatawan Lokal propinsi tetangga	20	4	80
5	Wisatawan lokal dan mancanegara menggunakan transportasi udara	20	1	20
				300

Sumber Data diolah (2021)

Peluang utama yang ada untuk pengembangan kebijakan perpajakan kota adalah aspek popularitas dan daya Tarik Kota Bukittinggi yang cukup baik dewasa ini terutama di media sosial dan internet baik untuk konsumsi lokal, nasional maupun global. Selanjutnya kota Bukittinggi memiliki tantangan besar dalam pengelolaan perpajakan di tengah-tengah kebutuhan masyarakat yang terus berubah seiring dengan kemajuan teknologi dan informasi.

Tabel 5.11. Ancaman Eksternal Kebijakan Perpajakan Kota Bukittinggi

No.	Faktor Strategis Eksternal	Bobot	Skor	Nilai
B	Tantangan			
1	Masa recovery pandemi Covid 19	20	3	60
2	Pilihan Objek Wisata daerah luar Kota Bukittinggi	20	2	40
3	Dukungan Kebijakan pariwisata Pemerintah Pusat	30	4	120
4	Koordinasi kebijakan+B10:D18 pariwisata Propinsi dan Kabupaten Kota di Sumatera Barat	30	5	150
				370

Sumber: Data diolah (2021)

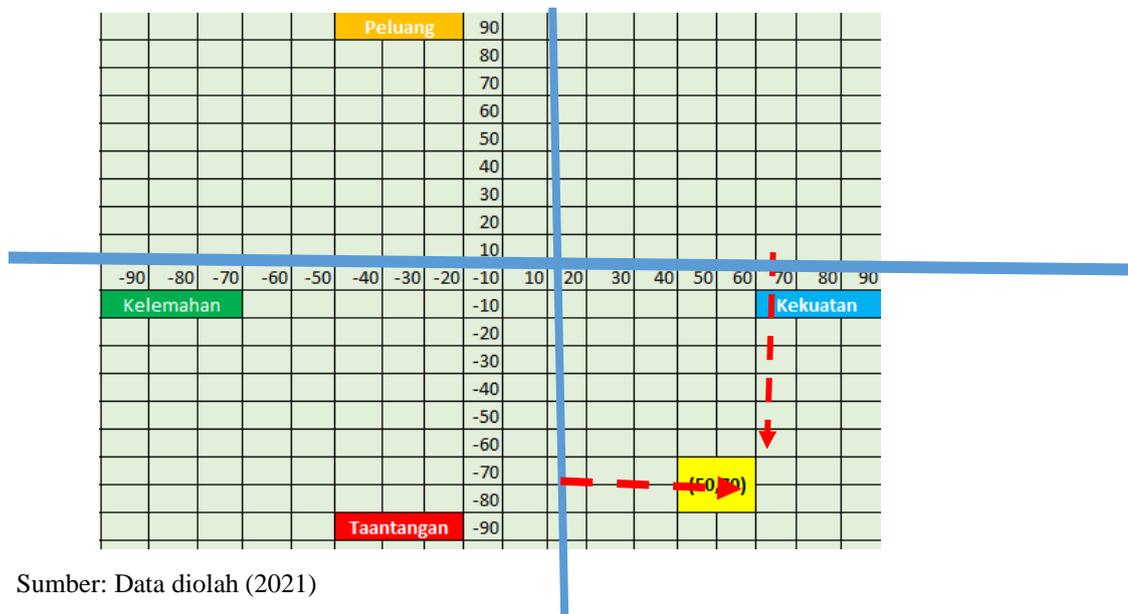
Tiga tantangan utama dari kebijakan perparkiran dan pariwisata di Kota Bukittinggi adalah hubungan kelembagaan secara vertikal antara pemerintah pusat, provinsi yang perlu dikuatkan agar terus memberikan dampak positif terhadap pembangunan dan pengembangan kota di masa datang. Selanjut koordinasi kebijakan kepariwisataan secara horizontal antar kabupaten dan kota perlu dilakukan dengan baik.

5.8. Pilihan Rekomendasi Kebijakan Perparkiran dan Pariwisata Kota Bukittinggi

Berdasarkan hasil analisis data dan SWOT yang dilakukan dalam penelitian ini berkenaan perparkiran dan pariwisata di Kota Bukittinggi, dapat disimpulkan bahwa wisatawan mancanegara membutuhkan kualitas layanan wisata tanpa adanya kemacetan sedangkan wisatawan nusantara berkontribusi terhadap kemacetan dan permasalahan perparkiran di Kota Bukittinggi.

Selanjutnya secara umum terlihat bahwa kebutuhan kebijakan yang diperlukan untuk permasalahan perparkiran dan pariwisata Kota Bukittinggi adalah Kota memiliki kekuatan sebagai daya tarik bagi wisatawan mancanegara dan nusantara, sedangkan tantangan yang dihadapi adalah adanya peluang berkurangnya pilihan kunjungan ke Kota Bukittinggi yang disebabkan oleh permasalahan kemacetan tersebut.

Grafik 5.6. Kuadran Kebutuhan Strategi Kebijakan Perparkiran



Sumber: Data diolah (2021)

Kesimpulan yang dapat diuraikan dalam kajian pariwisata dan perparkiran Kota Bukittinggi adalah:

1. Lahan tempat khusus parkir yang ada saat ini, baik itu untuk kendaraan roda 4 dan roda 2 lebih banyak digunakan untuk kebutuhan harian warga kota dalam melaksanakan aktivitas ekonomi di Kota Bukittinggi.
2. Secara total penerimaan dari bagian perparkiran memiliki potensi yang menjanjikan untuk kota Bukittinggi terutama dari jenis Retribusi Parkir tepi jalan
3. Permasalahan mendasar perparkiran tepi jalan adalah kinerja personil yang masih konvensional dan menggunakan sistem pengelolaan parkir yang manual
4. Ketersediaan lahan parkir yang ada di Kota Bukittinggi sangat terbatas terutama untuk pemenuhan kebutuhan pariwisata daerah dalam memberikan kenyamanan kepada pengunjung dari luar daerah.
5. Saat ini di Kota Bukittinggi terdapat sebanyak 47 (empat puluh tujuh) tenaga juru parkir yang ada dengan status sebagai pekerja kontrak. Kebutuhan upah harian dari masing-masing tenaga juru parkir sesuai ketentuan undang-undang adalah sesuai Upah Minimum Kota (UMK) dengan kebutuhan anggaran masing-masing adalah Rp. 2,4 juta/orang per bulan. Kebutuhan pengeluaran sektor parkir ini di lapangan mencapai Rp. 2,6 Miliar untuk kebutuhan operasional.
6. Jika dilakukan pembebasan pungutan kawasan perparkiran tertentu sebagai usaha untuk daya Tarik pariwisata Kota Bukittinggi pada jam-jam tertentu. Dianggap keputusan belum memadai untuk mendorong kunjungan wisatawan ke Kota Bukittinggi.
7. Tingginya harga parkir saat liburan menjadikan ketidaknyamanan pengunjung merupakan sebuah dampak dari keterbatasan lahan dan tingginya permintaan perparkiran kota
8. Terbatasnya layanan parkir yang dikelola pemerintah karena berkaitan dengan waktu kerja yang mengacu kepada UU Cipta Karya.
9. Perlu perbedaan kebijakan penataan parkir untuk hari kerja dan pekan liburan dan musim liburan.
10. Berkembangnya areal parkir ilegal yang belum tercatat sebagai penerimaan Kota Bukittinggi dan dikelola oleh institusi negara lainnya.

Rekomendasi yang dapat diberikan untuk permasalahan parkir dan pariwisata Kota Bukittinggi adalah:

1. Peningkatan dan penggunaan sistem penerimaan pajak dan retribusi parkir dengan menggunakan *e-payment* atau digitalisasi dengan pengawasan yang *real-time* menggunakan *central* informasi di masing-masing lokasi parkir yang tersedia.
2. Pemberdayaan dan memberikan pelatihan juru parkir dalam menggunakan sistem pembayaran perparkiran *e-parking* dan digitalisasi dan kebijakan ketenagakerjaan berpedoman kepada UU Cipta Karya
3. Membedakan sistem pengaturan perparkiran untuk hari kerja dan liburan akhir pekan dan musim liburan di Kota Bukittinggi.
4. Merencanakan zona pariwisata bebas kendaraan untuk radius 1 km dari CBD Wisata Kota Bukittinggi.
5. Merencanakan penyediaan kawasan perparkiran di luar zona bebas kendaraan untuk kenyamanan wisatawan saat liburan di Kota Bukittinggi
6. Menyediakan sarana pedestrian yang berstandar internasional untuk wisatawan yang berkunjung ke Kota Bukittinggi.
7. Membuat paket wisata di Bukittinggi *one-day trip* yang diisi dengan berbagai aktivitas seperti demo kuliner dan atraksi budaya di Kota Bukittinggi.
8. Menyediakan *shuttle-bus* di kawasan pusat wisata Kota Bukittinggi saat musim liburan.
9. Melakukan relokasi tenaga kerja dari pengendalian angkutan kota konvensional untuk kebutuhan bus pariwisata kota.