

**PENGUASAAN RUANG /  
(Area Parkir Bebas Di Sekitar Mall Panakkukang)**



**Skripsi**

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Memperoleh gelar Sarjana  
Pendidikan Pada Program Studi Pendidikan Sosiologi  
Fakultas Keguruan Dan Ilmu Pendidikan  
Universitas Muhammadiyah Makassar

**Oleh :  
RAHMAWATI TANRA  
10538308814**

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR  
FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN  
PROGRAM STUDI PENDIDIKAN SOSIOLOGI  
JANUARI 2019**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi atas nama **Rahmawati Tanra**, NIM 10538 3088 14 diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi berdasarkan Surat Keputusan Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor: 0014 Tahun 1440 H/2019 M, Sebagai salah satu syarat guna memperoleh Gelar **Sarjana Pendidikan** pada Prodi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar, Yudisium pada hari tanggal 1 Februari 2019.

25 Jumadil Awal 1440 H  
Makassar, -----  
31 Januari 2019 M

**PANITIA UJIAN**

Pengawas Umum : Prof. Dr. H. Abd. Rahman Rahim, SE., MM.  
Ketua : Erwin Akib, S.Pd., M.Pd., Ph.D.  
Sekretaris : Dr. Baharullah, M.Pd.  
Penguji :  
1. Kaharuddin, M.Pd., Ph.D.  
2. Jamaluddin Arifin, S.Pd., M.Pd.  
3. Sam'un Mukramin, S.Pd., M.Pd.  
4. Lukman Ismail, S.Pd., M.Pd.

Mengetahui

Dekan FKIP  
Universitas Muhammadiyah Makassar

  
**Erwin Akib, S.Pd., M.Pd., Ph.D.**  
NBM: 860 934

Ketua Program Studi  
Pendidikan Sosiologi

  
**Drs. H. Nurdin, M.Pd.**  
NBM: 575 474

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Judul Skripsi : Penguasa Ruang (Area parkir Bebas di sekitar Mall Panakukang)

Nama : Rahmawati Tanra

NIM : 10538 3088 14

Prodi : Pendidikan Sosiologi

Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan

Setelah diteliti dan diperiksa ulang, skripsi ini telah memenuhi syarat untuk dipertanggungjawabkan di depan tim penguji skripsi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar

4 Jumadil Awal 1440 H  
Makassar,

30 Januari 2019 M

Disahkan oleh:

Pembimbing I

Pembimbing II

Dra. Hj. Sahribidan K, M.Pd.

Jamaluddin Arifin, S.Pd., M.Pd.

Mengetahui

Dekan FKIP  
Universitas Muhammadiyah Makassar

Erwin Akib, S.Pd., M.Pd., Ph.D.  
NBM: 860 934

Ketua Program Studi  
Pendidikan Sosiologi

Drs. H. Nurdin, M.Pd.  
NBM: 575 474



FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR

*Jl. Sultan Alauddin ☎ (0411) 860 132 Makassar 90221*

---

**SURAT PERNYATAAN**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : **Rahmawati Tanra**

NIM : **10538 308814**

Jurusan : Pendidikan Sosiologi

Judul Skripsi : Konflik Sosial Terhadap Menantu yang Tinggal Serumah  
dengan Mertua (Studi Kasus di Desa Lempang Kecamatan  
Tanete Riaja Kabupaten Barru)

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang saya ajukan didepan tim  
penguji adalah hasil karya saya sendiri dan bukan hasil ciptaan orang lain atau  
dibuat oleh siapapun.

Demikian pernyataan ini saya buat dan saya bersedia menerima sanksi  
apabila pernyataan ini tidak benar.

Makassar, 2018

Yang Membuat Perjanjian

**Rahmawati Tanra**



FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR

*Jl. Sultan Alauddin ☎ (0411) 860 132 Makassar 90221*

---

**SURAT PERJANJIAN**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : **Rahmawati Tanra**

NIM : **10538 3078814**

Jurusan : Pendidikan Sosiologi

Dengan ini menyatakan perjanjian sebagai berikut:

1. Mulai dari penyusunan proposal sampai selesai penyusunan skripsi ini, saya akan menyusun sendiri skripsi saya (tidak dibuatkan oleh siapapun).
2. Dalam menyusun kripsi, saya akan selalu melakukan konsultasi dengan pembimbing yang telah ditetapkan oleh pimpinan fakultas.
3. Saya tidak akan melakukan penjiplakan (Plagiat) dalam penyusunan skripsi.
4. Apabila saya melanggar perjanjian seperti pada butir 1, 2, dan 3, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Demikian perjanjian ini saya buat dengan penuh kesadaran.

Makassar, November 2018

Yang Membuat Perjanjian

**Rahmawati Tanra**

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

*Imajinasi lebih berharga dari ilmu pengetahuan.*

*Logika akan membawa anda dari A ke B.*

*Sedangkan imajinasi akan membawa anda hingga kemanapun*

*(Albert Einstein)*

*Lantunan Al-fatimah beriring Shalawat dalam silahku merintih, menadahkan dadaku bersyukur yang tiada terkira, terima kasihku untukmu. Kupersembahkan sebuah karya kecil ini untuk Ayahanda dan Ibundaku tercinta, yang tiada pernah hentinya selama ini memberiku semangat, doa, dorongan, nasehat dan kasih sayang serta pengorbanan yang tak tergantikan hingga aku selalu kuat menjalani setiap rintangan yang ada didepanku., Ayah,.. Ibu...terimalah bukti kecil ini sebagai kado keseriusanku untuk membalas semua pengorbananmu.. dalamhidupmu demi hidupku kalian ikhlas mengorbankan segala perasaan tanpa kenal lelah, dalam lapar berjuang separuh nyawa hingga segalanya.. Maafkan anakmu Ayah,, Ibu,, masih saja ananda menyusahkanmu*

*Dalam silah di lima waktu mulai fajar terbit hingga terbenam.. seraya tanganku menadah”.. ya Allah ya Rahman ya Rahim... Terimakasih telah kau tempatkan aku diantara kedua malaikatmu yang setiap waktu ikhlas menjagaku,, mendidikku,, membimbingku dengan baik,, ya Allah berikanlah balasan setimpal syurga firdaus untuk mereka dan jauhkanlah mereka nanti dari panasnya sengat hawa api nerakamu..*

*Untukmu Ayah (TANRA HASAN),, Ibu (HJ. HASNAH.W) dan saudaraku (REZKIANA TANRA),,(MUHAMMAD RISAL TANRA)*

*Terimakasih....*

## ABSTRAK

Rahmawati Tanra. 2018. Penguasaan Ruang (Area Parkir Bebas disekitar Mall Panakkukang). Skripsi. Jurusan Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar. Pembimbing I Hj. Syahribulan K. dan Pembimbing II Jamaluddin Arifin.

Masalah utama dalam penelitian ini adalah bentuk penguasaan ruang oleh juru parkir dan retribusi parkir di sekitar Mall Panakkukang, serta bentuk penguasaan ruang publik menjadi ruang privat yang mendominasi terjadinya konflik.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui Bagaimana penguasaan tempat parkir oleh juru parkir disekitar kawasan Mall Panakkukang dan Bagaimana pengelolaan retribusi parkir disekitar Mall Panakkukang. Penelitian yang dilakukan merupakan penelitian kualitatif. Sampel penelitian menggunakan *snowball* dengan 7 informan. Teknik pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti adalah Observasi, wawancara dan dokumentasi. Metode analisis data yang digunakan yaitu metode *fenomenologi*.

Hasil penelitian membuktikan bahwa berdasarkan pengamatan terhadap fenomena tersebut dapat dilihat bahwa dengan adanya modernitas semua sektor kehidupan manusia mengalami perubahan yang cukup besar. Salah satu yang mengalami perubahan adalah jalan raya. Jalan raya sudah mengalami perubahan fungsi sebagai ruang parkir, ruang parkir ini muncul akibat dari keinginan manusia untuk memenuhi hasratnya demi mempertahankan hidupnya. Munculnya ruang parkir ini memicu terjadinya konflik dengan orang lain baik itu dengan pengguna jalan dan teman sendiri

**Kata kunci : Penguasaan Ruang, konflik, ruang publik, ruang privat.**

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadirat tuhan yang maha esa karena dengan rahmat, karunia serta taufik dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan penyusunan proposal penelitian dengan judul **“Penguasaan Ruang(Area Parkir Bebas Di Mall Panakukkang Kota Makassar”**. Tugas akhir ini merupakan salah satu prasyarat yang harus dipenuhi oleh mahasiswa dalam memperoleh gelar sarjana pendidikan (S.Pd) dari fakultas keguruan dan ilmu pendidikan sosiologi, universitas muhammadiyah makassar.

Dalam penyusunan Skripsi ini dari persiapan sampai terselesainya, tidak lepas dari bantuan berbagai pihak dengan segala keterbukaan dan kerelaan hati telah memberikan bimbingan, pengarahan, keterangan dan dorongan semangat yang begituberarti. Oleh karena itu pada kesempatan ini disampaikan banyak terima kasih kepada, Kedua Orang Tua dan saudara yang telah memberikan begitu banyak kontribusi terutama kasih sayang, do'a dan materi yang tidak akan pernah putus. 1. Dr. H. Abd. Rahman Rahim, SE., MM selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar. 2. Erwin Akib, M.Pd., Ph. D selaku Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar. 3. Drs. H. Nurdin, M.Pd selaku ketua jurusan pendidikan sosiologi. 4.Dra. Hj. Syahribulan, K, M.Pd selaku Dosen Pembimbing 1 yang telah membimbing kami dengan perhatian dalam penyusunan Skripsi ini. 5. Jamaluddin Arifin, S.Pd., M.Pd. selaku dosen pembimbing 2 yang telah membimbing kami dengan perhatian dalam penyusunan Skripsi ini.

6. Dosen program studi pendidikan sosiologi yang memberikan ilmu yang sangat bermanfaat. 7. Teman-teman seperjuangan mahasiswa kelas E terutama yang selama ini telah bersama-sama berjuang menghadapi tantangan dan ujian-ujian selama kurang lebih 4 tahun. 8. Serta orang-orang yang telah memberikan semangat dan motivasinya selama ini, dan semua pihak yang telah ikut serta memberikan bantuannya yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Penulis,

RAHMAWATI TANRA

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	<b>i</b>
<b>PERSETUJUN PEMBIMBING</b> .....	<b>ii</b>
<b>SURAT PERNYATAAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>SURAT PERJANJIAN</b> .....	<b>iv</b>
<b>MOTTO</b> .....	<b>v</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>viii</b>
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b> .....	<b>ix</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	8
C. Tujuan Masalah.....	8
D. Manfaat .....	9
<b>BAB 2 KAJIAN PUSTAKA</b> .....	<b>10</b>
A. Ruang Sebagai Produk Sosial .....	10
B. Penguasaan Ruang .....	12
1. Ruang parkir bagi kapitalis .....	12
2. Ruang parkir bagi nonkapitalis.....	16
C. Dimensi Ruang Dan Waktu .....	18
D. Perspektif Tentang Ruang .....	21
1. Perspektif Lefebvre.....	21
2. Perspektif Evers.....	21

3. Perspektif Habermas.....	22
E. Teori.....	22
1. Kebutuhan Fisiologis.....	22
2. Kebutuhan Akan Rasa Aman.....	23
3. Kebutuhan Akan Rasa Memiliki Dan Kasih Sayang.....	24
4. Kebutuhan Akan Penghargaan.....	25
5. Kebutuhan Akan Aktualisasi Diri.....	25
F. Kerangka Pikir.....	26
<b>BAB 3 METODE PENELITIAN .....</b>	<b>31</b>
A. Jenis Penelitian.....	31
B. Lokasi dan Waktu Penelitian .....	31
C. Informan Penelitian.....	32
D. Jenis dan Sumber Data .....	34
E. Teknik Pengumpulan Data.....	35
F. Teknik Analisis Data.....	38
G. Teknik Keabsahan Data .....	40
<b>BAB 4 GAMBARAN DAN HISTORIS LOKASI PENELITIAN .....</b>	<b>41</b>
A. Sejarah Kota Makassar.....	41
B. Letak Geografis Kota Makassar .....	46
C. Sejarah Berdirinya Mall Panakukkang.....	48
<b>BAB 5 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>52</b>
A. Hasil Penelitian .....	52

1. Penguasaan Ruang Oleh Tukang Parkir Disekitar Mall Panakukkang .....	52
2. Pengelolaan Retribusi Parkir Disekitar Mall Panakukkang .....	63
B. Pembahasan.....	70
1. Penguasaan Ruang Oleh Tukang Parkir Disekitar Mall Panakukkang .....	71
2. Pengelolaan Retribusi Parkir Disekitar Mall Panakukkang .....	78
<b>BAB 6 PENUTUP.....</b>	<b>80</b>
A. Kesimpulan .....	80
B. Saran.....	81
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>83</b>

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Masyarakat perkotaan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk transportasi dari satu tempat ke tempat lain. Permasalahan kemacetan yang sering terjadi di perkotaan biasanya timbul karena kebutuhan transportasi yang tersedia atau prasarana transportasi tidak dapat berfungsi sebagai mana mestinya. Masalah kemacetan yang timbul di jalan-jalan pusat kota antara lain peningkatan biaya perjalanan dan peningkatan biaya pemeliharaan kendaraan. Kemacetan lalu lintas pada jam-jam lalu lintas selain karena besarnya jumlah kendaraan yang melewati jalan-jalan di pusat kota makassar juga ditambah oleh keberadaan parkir di sisi jalan. Keberadaan parkir sisi jalan menyita sebagian badan jalan sehingga mengurangi kapasitas jalan tersebut. Aktivitas perparkiran menjadi suatu kebutuhan vital bagi sebagian besar penduduk di lingkungan perkotaan. Hal ini merupakan ajang bisnis bagi sebagian kalangan untuk bekerja menjadi tukang parkir. Permasalahan kemudian timbul karena lahan parkir semakin sempit, dan lahan yang ada sudah dimiliki oleh pihak mall, gedung, hotel dan tempat hiburan. Sehingga pengelolaan parkir tidak lagi ditangani orang per orang namun oleh kalangan manajemen atau perusahaan. Perusahaan pengelola perparkiran membuka lahan parkirnya tidak hanya pada satu lokasi saja, namun dimungkinkan membuka lahan parkir di beberapa mall, gedung, hotel dan tempat hiburan, untuk meningkatkan pendapatannya.

Tingginya intensitas aktivitas di kawasan pusat kota memberikan pengaruh terhadap tarikan lalu lintas kendaraan bermotor yang besar dari wilayah-wilayah sekitarnya. Akibatnya, banyak pengunjung yang menggunakan kendaraan dengan berbagai kepentingan, berkonsentrasi dengan menggunakan tempat parkir di dalamnya, terutama parkir di sisi jalan (*on street parking*). Parkir *on street* merupakan parkir di tepi jalan umum, sedangkan parkir *off street* merupakan parkir di dalam gedung. Dalam pengelolaan parkir tepi jalan umum, Dishubkominfo mengacu pada Perda No. 1 Tahun 2004 tentang penyelenggaraan parkir tepi jalan umum dan perda no. 2 tahun 2012 tentang retribusi jasa umum terkait retribusi parkir.

Beberapa masalah terkait pengelolaan parkir tepi jalan umum di kawasan Mall Panakukkang diantaranya banyaknya pengunjung mall yang jumlahnya membludak dan memilih parkir di luar, dengan anggapan bahwa lama tidaknya parkir tetap dikenakan tarif Rp. 2000, tarif ini sudah ditentukan oleh Dinas Pemerintah Daerah sedangkan parkir di dalam gedung Mall dikenakan biaya per jam dengan harga Rp. 3000, dan untuk jam berikutnya bisa sampai Rp.5000 sampai Rp.10.000 tarif ini sudah ditentukan oleh pengelola Mall Panakkukang setempat, dan yang menjadi masalah lainnya adalah ketika parkir di dalam gedung Mall harus menunjukkan STNK, sehingga hal itu menimbulkan kemacetan dan memerlukan waktu yang lama. Hal ini tentu dimanfaatkan oleh para tukang parkir liar untuk menambah pundi-pundi uang. Penarikan tarif parkir yang melampaui regulasi, juga banyaknya para juru parkir yang tidak menyetorkan retribusi parkir pada Dishubkominfo dan adanya kepentingan koordinator lapangan yang merasa

memiliki lahan parkir. Berbagai hambatan dalam pengelolaan parkir di kawasan mall panakukkang berdampak pada sumbangsih terhadap PAD kota Makassar, menjadi penghambat daerah dalam mendapatkan pendapatan yang sesuai dengan target. Padahal sektor parkir merupakan potensi pendapatan yang besar di daerah perkotaan.

Tidak optimalnya pengelolaan parkir ini seharusnya menjadi evaluasi yang serius bagi pemerintah kota Makassar mengingat beberapa hal. Pertama, jumlah kendaraan bermotor di kota Makassar selalu bertambah setiap tahun, sehingga logikanya, pendapatan retribusi parkir juga akan mengalami kenaikan. Tidak dapat dipungkiri, parkir liar kerap dipandang hanya berkonotasi dengan hal-hal yang bernada negatif. Parkir liar telah diberikan sigmatisasi umum mulai dari penyebab kesemrawutan, pelanggar peraturan sehingga pembuat kemacetan jalan. Sekilas memang tidak ada yang menarik dari parkir liar. Terlebih kita mengenal parkir liar adalah parkir yang kondisinya kerap dadakan, sporadis serta muncul dalam waktu-waktu tertentu saja semisal ada hajatan berupa pernikahan, pergelaran hiburan dan sebagainya.

Namun, bagaimana bila kita menemukan suatu parkir yang telah menetap lama pada suatu wilayah, membangun suatu aturan yang disepakati bersama seperti pembagian wilayah parkir serta memiliki berbagai atribut penanda satu dengan lainnya seperti rompi, karcis parkir dan tanda lokasi parkir. Selain itu, para juru parkir liarnya bahkan menjalankan praktik layanan jasa parkir dengan prinsip pelayanan prima kepada konsumen atau pengguna jasa walaupun pada kenyataannya mereka itu adalah parkir liar.

Berdasarkan data ITDP (institute for Transportation and Development Policy) adalah organisasi nirlaba yang didirikan di Amerika Serikat pada tahun 1985 oleh para pelaku advokasi transportasi berkelanjutan. Bahwa setiap orang di Indonesia memiliki kendaraan bermotor satu atau lebih dari satu. Banyaknya kendaraan di kota-kota besar di Indonesia ini menyebabkan pemerintah harus menyediakan tempat parkir. Seiring berjalannya waktu, ruang parkir yang disediakan oleh pemerintah sangat minim jumlahnya untuk menampung kendaraan bermotor yang kian tahun juga kian bertambah. Dengan minimnya tempat parkir yang disediakan oleh pemerintah, maka masyarakat menggunakan ruang yang kosong untuk tempat parkir, maka jalan raya tidak terlewatkan untuk dijadikan tempat parkir. Dengan dijadikannya jalan raya sebagai tempat parkir, maka akan menimbulkan banyak masalah yang ditimbulkan. Permasalahan yang ditimbulkan oleh parkir sangatlah kompleks, mulai dari mengganggu kelancaran lalu lintas, parkir juga membuat kesemerawutan kota.

Dengan adanya norma yang telah ada dan disepakati bersama itu, maka untuk menentukan pembagian jarak di dalam ruang parkir, dilakukan oleh tukang parkir daerah tersebut atau orang yang paling mendominasi dalam kelompok tersebut. Dalam penentuan batasan-batasan disini tentunya sudah ada norma/ketentuan diantara tukang parkir yang ada. Dengan demikian para tukang parkir harus menaati keputusan yang sudah ditentukan oleh pemimpin.

Tidak mengherankan jika sekarang ini tempat-tempat strategis di ruas-ruas jalan tertentu menjadi seperti kapling-kapling untuk lahan usaha dan dimiliki oleh orang-orang tertentu atau suatu kelompok. Kebanyakan orang merasa bahwa jalan

raya merupakan ruang publik dan menjadi wilayah “tidak bertuan”. Maka kemudian semua orang pun merasa boleh memanfaatkannya. Yang terjadi kemudian adalah perebutan lahan usaha seperti lahan untuk parkir, sehingga dalam perparkiran di jalan raya perlu adanya pembagian ruang antara perorangan atau tukang parkir. Hal ini dilakukan supaya tidak terjadi pertentangan diantara tukang parkir tersebut. Selain untuk menghindari konflik, pembagian ruang disini diharapkan dapat menciptakan sikap toleransi sesama tukang parkir.

Pertentangan muncul karena di dalam pembagian ruang parkir itu kurang adil bahkan tidak ada kesepakatan yang terjadi antara tukang parkir. Selain itu konflik muncul juga karena disebabkan adanya aktivitas dari tukang parkir tersebut. Salah satu konflik yang timbul adalah konflik antara tukang parkir dengan pengguna jalan. Seperti yang terjadi di ruang parkir, biasanya tukang parkir itu selalu memprioritaskan pelanggannya terlebih dahulu, sedangkan ruang parkir itu terletak di pinggir jalan. Maka ketika jalan macet atau tukang parkir menggunakan jalan sebagai tempat parkir, maka pengguna jalan akan merasa terganggu dengan aktivitas tukang parkir tersebut.

Tidak mengherankan lagi jika pengguna jalan sering melontarkan cacian kepada tukang parkir yang dirasa pengguna jalan bahwa tukang parkir tersebut mengganggu kenyamanan dalam perjalanan. Dengan adanya cacian inilah yang benar-benar menyebabkan konflik. Sebenarnya konflik itu merupakan bentuk interaksi sosial di ruang tersebut. Selain itu konflik juga timbul antara pengguna parkir dengan tukang parkir. Biasanya hal ini terjadi akibat adanya pelayanan yang kurang memuaskan antara pengguna parkir dengan tukang parkir. Seperti

tarif yang ditetapkan oleh tukang parkir di pinggir jalan dilakukan dengan seenaknya sendiri. Padahal pemerintah daerah sudah menetapkan besarnya tarif parkir yang telah ditetapkan tetapi para tukang parkir tidak menaati peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah tersebut. Hal ini tentunya sangat merugikan bagi orang-orang yang menggunakan parkir (Kompas, Sabtu, 23 April 2005).

Sebenarnya jalan raya ini merupakan ruang yang berubah fungsi akibat dari kemajuan zaman. Dulu jalan raya merupakan jalan yang digunakan untuk melintas saja dan akibat dari kemajuan zaman, maka jalan raya itu berubah fungsi menjadi tempat untuk kegiatan ekonomi, sosial, politik, dan kebudayaan. Salah satu penggunaan jalan raya yang digunakan untuk kegiatan ekonomi, sosial, dan budaya adalah kegiatan tukang parkir. Salah satunya pemanfaatan jalan raya sebagai tempat ruang parkir. Hal ini menjadikan jalan raya sebagai ruang publik berubah menjadi ruang privat yang dikuasai kelompok atau orang tertentu.

Karena dalam ruang parkir itu mempunyai aturan tersendiri yang harus di taati oleh semua orang. Hal ini muncul akibat ruang publik dikuasai seseorang atau kelompok orang yang kemudian menjadi ruang privat. (Habermas, 2007)

Banyaknya pemerintah daerah yang mengeluarkan perda parkir adalah untuk mengatur kemacetan lalu lintas. Sebagai contoh perda parkir tahun 2002 di daerah Jogjakarta mengatur tentang perparkiran liar yang menggunakan trotoar sebagai tempat parkir, selain itu karcis yang digunakan adalah karcis palsu yang tidak sesuai aslinya yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah, maka dengan perda

ini pemerintah daerah menertibkan para tukang parkir liar yang menggunakan jalan raya sebagai tempat parkir (Kompas, Jum'at 3 November, 2006).

Dalam ruang parkir, tukang parkir juga mengalami pola penyesuaian terhadap tempat kerjanya. Yang dulu tukang parkir yang semula bekerja sebagai tukang serabutan atau menganggur. Dan kini mendapatkan pekerjaan sebagai tukang parkir. Dengan perubahan ini maka tukang parkir disini akan mengalami perubahan dalam hidupnya. Maka tukang parkir disini juga mengalami adaptasi sebagai bentuk penyesuaian dirinya sebagai tukang parkir, agar supaya tetap eksis dalam bekerja. Meneliti masalah parkir di pinggir jalan ini memang sangat menarik karena kita tidak tahu apa yang terjadi di dalam ruang parkir itu sebenarnya. Jika kita telaah lebih jauh kita bisa mengungkap makna yang ada di dalam ruang parkir. Selain itu tanpa disadari ruang parkir di sini juga salah satu penyebab konflik. Maka tak heran bahwa parkir di pinggir jalan raya menimbulkan stereotip yang negatif bagi masyarakat.

Namun, tukang parkir juga tidak sepenuhnya mengambil uang dari hasil memarkir, tapi diserahkan kepada balai parkir yang merupakan bos dari tukang parkir ini, kemudian bos ini menyetorkan lagi uang yang di dapat kepada Dispenda (dinas pemerintah daerah). Sehingga bisa dikatakan bahwa tukang parkir juga merupakan kaum proletar yang diatur oleh kaum borjuis.

Dengan banyaknya tulisan-tulisan yang membahas kekurangan terkait tukang parkir, maka kami telah melakukan penelitian tentang ruang dan waktu bagi tukang parkir di Kota Makassar. Dalam penelitian kali ini kami mampu mengetahui bagaimana tukang parkir itu membuat manajemen ruang dan waktu

yang ada. Dalam penelitian kali ini kami fokuskan di Jalan Boulevard Makassar Dengan demikian kami membuat judul penelitian ini adalah “ **Penguasaan Ruang (Area Parkir Bebas Di jalan Boulevard Mall Panakkukang kota Makassar)**”.

Peneliti mengambil tempat penelitian di Jl. Boulevard Makassar karena di daerah itu aktivitas pengguna jalan sangat kompleks mulai dari pejalan kaki sampai dengan kendaraan bermotor. Selain itu banyak toko-toko berjejer di pinggir jalan sehingga banyak sebagian badan jalan digunakan sebagai tempat parkir.

### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka rumusan masalahnya adalah :

1. Bagaimana penguasaan tempat parkir oleh juru parkir disekitar kawasan Mall Panakkukang ?
2. Bagaimana pengelolaan retribusi parkir disekitar Mall Panakkukang ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penguasaan tempat parkir oleh juru parkir disekitar kawasan Mall Panakkukang.
2. Untuk mengetahui pengelolaan retribusi parkir di sekitar Mall Panakkukang

#### **D. Manfaat Penelitian**

##### 1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini secara teoritis diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam memperkaya wawasan konsep praktek pekerjaan sosial terutama tentang pola penguasaan ruang area parkir bebas di kota Makassar.

##### 2. Manfaat Praktis

- a. Hasil penelitian ini secara praktis diharapkan dapat menyumbangkan pemikiran terhadap pemecahan masalah yang berkaitan dengan tukang parkir.\
- b. Selanjutnya hasil penelitian ini diharapkan menjadi acuan bagi penyusunan program pemecahan penguasaan ruang oleh tukang parkir.

## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA

#### A. Ruang sebagai Produk Sosial

Menurut Lefebvre, ruang senantiasa adalah ruang sosial karena *space is a social product*. Untuk memahami ruang sebagai produk sosial, pertama-tama penting bagi kita untuk ke luar dari kebiasaan dan pemahaman lama dalam memahami ruang sebagaimana dibayangkan sebagai semacam realitas material yang independen atau pemahaman ruang sebagai swadiri (*space in itself*). Bertentangan dengan pandangan ruang sebagai swadiri, Lefebvre menggunakan konsep *production of space* (produksi ruang), yang berisi pemahaman ruang yang secara fundamental terikat pada realitas sosial. Baginya pemahaman ruang sebagai *in itself*, tidak akan pernah menemukan titik mula epistemologis yang memadai. Ia menegaskan bahwa ruang tidak pernah ada “sebagaimana dirinya”, ia diproduksi secara sosial. Sebelum menjelaskan bagaimana ruang menjadi ruang sosial. Lefebvre membagi dua jenis ruang yakni: ruang mutlak dan ruang abstrak.

Dengan itu menurutnya, ruang yang mengalami abstraksi itu dan tenaga kerja abstrak pada dasarnya memiliki kesamaan yakni bahwa keduanya merupakan hasil dari serangkaian relasi dan praktik ekonomi, politik, teknologi dan budaya. Relasi-relasi ini yang kemudian diikuti dengan pergeseran pada level emosi dan personal, mereka tidak hanya *perceived* dan *conceived* tetapi juga hidup dan mengalami dalam kesehariannya.

Jadi menurutnya, Ruang Abstrak adalah ruang yang telah mengalami politisasi dan birokratisasi. Ruang Abstrak yang memproduksi dan mendorong

homogenitas sosial. Misi utama Lefebvre adalah mengubah menghadapi masyarakat yang didominasi oleh ruang abstrak. Untuk itu ia memproduksi konsep yang disebutnya sebagai ruang sosial.

Dengan itu ruang, di dalam Lefebvre, selalu didirikan atas kondisi-kondisi material yang konkret, pada saat yang sama kondisi-kondisi material dibentuk dan disimbolisasi ke dalam konsep dan tatanan mengenai ruang. Namun pada saat yang sama, terlepas dari berbagai konseptualisasi dan saintifikasi mengenai ruang, ruang juga senantiasa terdiri dari pengalaman hidup manusia yang aktif.

Salah satu jalan ke luar yang diajukan oleh Lefebvre untuk menghancurkan “ruang abstrak” yang dibangun oleh kapitalisme dan negara adalah mengajukan apa yang ia sebut sebagai “hak atas kota”. Etienne Balibar menafsirkan hak atas kota itu sebagai perluasan keadilan dan kesamaan bagi warga kota. Namun demikian Lefebvre sendiri menekankan bahwa “*talking about the right to the city would be a way of indicating that the city becomes as such a polis, a political collectivity, a place where public interest is defined and realized*”.

Dengan membicarakan Hak atas kota kita membicarakan kota sebagai *polis*, sebagai sebuah kolektivitas politik di mana seluruh warga memiliki kesempatan dan kesamaan untuk merealisasikan dirinya secara penuh guna mencapai kebahagiaan.

Hak atas kota mensyaratkan tumbuhnya suatu modus kewargaan yang baru yakni warga-kota, yang tidak mesti secara serta-merta dipertentangkan

dengan konsep yang lebih besar yakni warganegara. Klaim hak sebagai warga-kota tidak mesti berarti merelokasikan klaim identitas kewargaan kita dari nasional ke lokal. Kewargakotaan kita tidak menegasikan kewarganegaraan kita.

Hak atas kota atau dalam istilah awal Lefebvre, Hak Atas Kehidupan Urban, adalah hak yang ditujukan dalam kerangka sosial ketimbang teritorial. Karena kota, bagi Lefebvre bukanlah semata-mata hanya *boundary of a city*, melainkan juga keseluruhan sistem sosial produksi di dalamnya. Dengan demikian Hak Atas Kota merupakan klaim warga untuk dikenal dan diakui sebagai kreator berbagai relasi sosial, warga sebagai penguasa ruang sosialnya dan untuk hidup berbeda-beda di dalamnya. Senada dengan Lefebvre, Holston menekankan kembali tiga bentuk dasar kewargaan dalam kota yakni: kota sebagai komunitas politik primer, kedua penghuni urban sebagai kriteria keberanggotaan dan basis bagi mobilisasi politik; ketiga formulasi klaim-hak atas pengalaman hidup perkotaan dan berbagai performa wargawi.

## **B. Penguasaan ruang**

### **1. Ruang parkir bagi kapitalis**

Kualitas sebuah kota sangat tergantung oleh penampilan jaringan jalannya. Jalan raya menjadi make-upnya kota dengan jalan raya menjadi make-up nya sebuah kota, maka keberadaan jalan menjadi salah satu ukuran kemajuan kota. Jalan raya merupakan ruang publik yang dapat dimasuki setiap orang. Ketika orang-orang berada di jalan raya mereka terlibat dalam proses interaksi. Proses interaksi yang terjadi di jalan raya tidak hanya terjadi antara sesama pemakai

jalan tetapi antara pemakai jalan dengan orang di dalamnya seperti pengemis, pengamen, tukang parkir, pedagang dan polisi.

Saat berinteraksi di jalan raya orang masuk dalam suatu ruang yang memiliki aturan-aturan dan bahasa-bahasa tertentu untuk berinteraksi dengan orang lain. Bahasa tersebut merupakan alat untuk memenuhi keinginannya dapat di mengerti orang lain. Bahasa merupakan media penyampaian pesan antara orang yang satu dengan orang yang lain sehingga keinginannya dapat dimengerti, dalam penyampaian dan penerimaan pesan ini akan terjadi bila proses tukar-menukar simbol-simbol kebahasaan dapat dimengerti maknanya. Dalam penggunaan bahasa di jalan raya ini dapat berupa rambu rambu yang tertulis maupun yang tidak tertulis yang tertulis biasanya berupa ramburambu lalu lintas, sedangkan yang tidak tertulis berupa gerak tubuh para pengguna jalan.

Salah satu bentuk interaksi ini adalah aktivitas tukang parkir. Setiap tukang parkir untuk menarik simpati para pelanggannya selalu melambaikan tangannya di jalan raya. Dengan melambaikan tangan di jalan raya itu tukang parkir menyampaikan sebuah pesan kepada pengguna jalan, agar pengguna jalan menggunakan ruang parkirnya. Interaksi ini terjadi dengan bahasa simbolik, artinya tukang parkir hanya menggunakan gerakan bagian tubuhnya untuk menyampaikan pesan terhadap pengguna jalan.

Selain dengan pengguna jalan tukang parkir juga melakukan interaksi dengan sesama tukang parkir. Interaksi ini terjadi ketika tukang parkir saling berebut pelanggan. Interaksi ini kadang membawa pengaruh yang besar terhadap tukang parkir itu sendiri, yakni jika terjadi interaksi yang berlebihan akan

menyebabkan terjadinya konflik antara pengguna jalan maupun dengan tukang parkir itu sendiri.

Jalan raya bukan merupakan tempat untuk tempat kendaraan lewat saja, maka dari itu jalan raya tidak pernah sepi dari aktivitas orang-orang seperti pengemis, pedagang kaki lima, pejalan kaki, tukang parkir dan pengamen. Maka dari itu jalan bukan saja sebagai untuk melintas tetapi juga merupakan tempat untuk mendapatkan peluang ekonomi. Sehingga di jalan raya terjadi serobot dan sikut antara penggunanya.

Selain tempat untuk mencari uang jalan raya merupakan tempat untuk menjual berbagai hal. Tempat-tempat di pinggir jalan raya menjadi etalase untuk menawarkan sesuatu dengan merekayasa citra. Jalan raya menjadi tempat bagi iklan untuk menggodanya hati para penggunanya supaya produk mereka laku. Dalam berbagai bentuknya reklame berusaha terus-menerus merangsang indera manusia untuk terbentuknya citra-citra tertentu yang diinginkan oleh suatu agen.

Jalan raya juga merupakan tempat sebagai ajang politik. Hal ini dapat kita lihat pada saat kampanye partai politik. Jalan digunakan untuk pawai politik guna mendapatkan simpati dari masyarakat supaya menang dalam pemilu. Jalan raya juga merupakan tempat untuk merebut atau menggulingkan kekuasaan hal ini dapat kita lihat pada tahun 1998 yaitu para mahasiswa turun kejalan untuk menggulingkan pemerintahan orde baru. Yaitu para mahasiswa melakukan unjuk rasa dengan cara turun ke jalan.

Jalan raya merupakan tempat kegiatan yang sangat kompleks dari mulai kegiatan ekonomi samapai politik semuanya dapat dilakukan di jalan raya. Jalan

raya dapat dilihat sebagai media distribusi jasa dan barang-barang yang menghubungkan produsen dan konsumen. Lebih dari itu, jalan dapat diibaratkan sebagai ujung tombak yang membelah dan menusuk komunitas-komunitas lokal untuk memberikannya akses bagi penetrasi masyarakat industrial, disana proses transformasi komunitas tradisional hadir nyata.

Dengan banyaknya aktivitas yang dilakukan di jalan raya tersebut, maka jalan raya menjadi semrawut. Kesemrawutan jalan raya akibat dari tidak seimbang nya kapasitas prasarana yang ada dengan berkembang nya kegiatan yang ada di dalamnya. Ada beberapa faktor yang mempengaruhi kesemrawutan di jalan raya di yaitu volume lalu lintas yang tinggi, terbatas nya kapasitas prasarana, perilaku penggunaan kendaraan, kapasitas tampung ruang parkir dan karakteristik pejalan kaki (Aunurrohman, 2007).

Akumulasi persoalan itu berdampak pada tarikan pejalan yang sangat besar di jalan raya. Jalan raya akan ditinggalkan orang-orang ketika jalan itu semakin serawut akibat termakan waktu. Selaian itu untuk mengatur kesemrawutan itu sangatlah sulit karena ruang yang digunakan sangat terbatas. Jika diadakan penggusuran bagi orang-orang yang menggunakan jalan itu seperti PKL, pengemis tukang parkir maka akan menimbulkan konflik yang sangat besar.

Jalan raya merupakan sebuah ruang yang dibangun tanpa memiliki batas. Jalan raya ini pada dasarnya merupakan sarana penghubung wilayah teritorial kota satu dengan kota lainnya. Dengan adanya jalan raya ini mencerminkan bahwa, jalan raya merupakan bentuk simbolisme kota-kota yang ada di Indonesia. Hal ini dapat

dilihat bahwa di setiap kota-kota besar terdapat jalan-jalan protokol yang selalu ramai dari aktivitas yang dilakukan oleh masyarakat setempat.

Dengan banyaknya aktivitas masyarakat yang berlalulalang di jalan raya ini menunjukkan bahwa kota itu sangat menarik. Karena menariknya sebuah kota itu bukan dari adanya sebuah gedung yang megah, tetapi dengan ramainya jalan raya yang digunakan. Jalan raya tanpa adanya aktivitas dari masyarakat, maka kota akan terasa mati dan hampa. Maraknya aktivitas di sekitar jalan raya akan membuat amanya sebuah kota karena orang-orang tersebut akan menjaga kota setiap waktu.

Dengan berjalanya waktu dan pengaruh modernisasi maka, peningkatan aktivitas di jalan raya telah menjadi suatu gejala yang menarik dan menjadi bagian dari persoalan serius di perkotaan. Keberadaan jalan raya yang semula menjadi tempat penghubung antara daerah satu dengan daerah lain. Selain itu jalan raya digunakan juga sebagai penghubung distribusi barang dan jasa antara daerah satu dengan daerah lainnya, namun lambat laun kian menjadi kompleks.

## **2. Ruang parkir bagi nonkapitalis**

Keberadaan kota di Indonesia menjadi perhatian bagi masyarakat luas, kota menjadi pusat yang menyerap modal sumber daya dan tenaga kerja di daerah-daerah sekitarnya. Manakala ruang-ruang yang tersedia tidak lagi mampu menampungnya dan jalan raya menjadi ruang-ruang baru untuk menampungnya.

Penggunaan ruang di jalan raya, manusia ingin mencapai hasrat dan keinginannya yang berupa “ harga diri, kesopanan, uang, kekuatan gertak, ancaman, kekerasan,

tipu-menipu, keramahan, serta tolong menolong” yang kesemuanya hadir bersama-sama di jalan raya (Laksana, 2000).

Saling sikut kepentingan dan kekuasaan adalah salah satu bentuk kesemrawutan di jalan raya. Salah satu kegiatan yang berbentuk pemaksaan kepentingan dan kekuasaan adalah tukang parkir. Setiap tukang parkir mempunyai ruang kekuasaan sendiri-sendiri. Dengan adanya pembagian kekuasaan-kekuasaan pada ruang-ruang parkir di pinggir jalan tersebut menunjukkan bahwa jalan raya itu telah beralih fungsi sebagai tempat untuk merebut kekuasaan untuk mencari kepuasan hasratnya.

Setiap tukang parkir akan melakukan strategi untuk menarik simpati pengemudi motor supaya memarkir motornya di ruang kekuasaannya. Tukang parkir akan berdiri di tengah jalan untuk menarik simpati pengendara motor dengan melambatkan-lambatkan tangannya untuk menunjukkan ruang parkir yang dikuasainya. Biasanya tukang parkir akan melakukan celaan kepada tukang parkir yang lainya ketika tukang parkir itu berhasil menarik simpati pengguna motor. Selain itu tukang parkir juga akan mengeluarkan katakata kotor ketika ada pengendara motor yang dirasa kurang sopan terhadap tukang parkir tersebut.

Dengan berubahnya fungsi jalan raya dari tempat untuk melintas menjadi tempat untuk mencari kepuasan hasrat manusia ini. Maka jalan raya ini telah mengalami perubahan yang sangat besar. Penyebab perubahan ini karena adanya pengaruh modernisasi yang terjadi pada saat ini.

Modernitas muncul akibat adanya kemajuan teknologi dan adanya globalisasi. Salah satu penyebab berhasilnya modernisasi adalah kebijakan mengarah kepada integrasi internasional (Evers dan Gerke, 2002).

Modernitas selalu membawa perubahan dalam kehidupan bermasyarakat. Perbedaan tiga sumber dominan dinamisme modernitas, dan ketiga sumber modernisasi itu saling berkaitan satu sama lain yaitu pertama terpisahnya ruang dan waktu. Kedua, perkembangan mekanisme pemisah. Ketiga, Pemakaian pengetahuan secara reflektif (Giddens, 2005).

Ruang parkir yang ada di jalan raya muncul sebagai akibat dari pemisahan dari ruang yang ada. Ruang parkir ini muncul untuk membentuk ruang dan waktu menjadi suatu dimensi ruang baru. Ruang ini muncul untuk memotong hubungan antara aktivitas sosial yang biasanya muncul di jalan raya, karena ruang parkir ini hadir dengan penyatuan dan paduan khas sehingga terjadi penjarakan ruang dan waktu di dalam sepanjang ruang yang ada tersebut.

### **C. Dimensi Ruang dan Waktu**

Dimensi ruang dan waktu adalah [permodelan matematika](#) yang mengkombinasikan [ruang](#) dan [waktu](#) menjadi satu [kontinuitas](#). Ruang-waktu biasanya digambarkan dengan ruang secara [tiga dimensi](#) dan waktu memainkan peran sebagai [dimensi keempat](#) yang merupakan bagian yang berbeda dari dimensi spasial. Berdasarkan perspektif [ruang Euclidean](#), [alam semesta](#) memiliki tiga [dimensi](#) ruang ditambah dengan waktu. Dengan mengkombinasikan ruang dan waktu menjadi satu [manifol](#), para ahli fisika telah secara signifikan menyederhanakan sejumlah besar [teori dalam fisika](#) dan memahami secara lebih

seragam mengenai cara kerja alam semesta dalam lingkup ilmu [kosmologi](#) dan [mekanika kuantum](#).

Dalam [mekanika klasik](#) non-relativistik, penggunaan ruang Euclidean akan lebih tepat dibandingkan penggunaan ruang-waktu, karena waktu diperlakukan sebagai satu faktor yang universal dan konstan, independen terhadap pergerakan dan pengamat. Dalam konteks [teori relativitas](#), waktu tidak bisa dipisahkan dari ruang tiga dimensi karena kelajuan suatu objek dan pengamat yang relatif dan dapat dipengaruhi oleh [medan gravitasi](#) yang mampu memperlambat waktu.

Dalam kosmologi, konsep ruang-waktu mengkombinasikan ruang dan waktu menjadi satu [alam semesta](#) yang abstrak. Secara matematis, ruang waktu merupakan manifold yang terdiri dari kejadian yang bisa dijelaskan dengan [sistem koordinat](#). Tiga dimensi (panjang, lebar, dan tinggi) dan satu dimensi temporal (yaitu waktu) dibutuhkan. Dimensi merupakan komponen yang independen dari jaring-jaring koordinat untuk menentukan titik pada suatu ruang yang terdefinisi. Seperti contoh dalam sebuah globe terdapat [garis lintang](#) dan [garis bujur](#) yang merupakan dua koordinat yang independen yang bersama-sama dapat membentuk satu titik yang unik. Dalam ruang dan waktu, jaring-jaring koordinat yang melebar hingga 3+1 dimensi menentukan [kejadian](#) (bukan hanya titik di suatu ruang), dan waktu ditambahkan di dimensi lainnya pada jaring-jaring koordinat. Dengan ini koordinat dapat menspesifikasikan "di mana" dan "kapan" kejadian terjadi. Tidak seperti koordinat spasial yang biasa, terdapat batasan bagaimana pengukuran dapat dilakukan secara spasial dan temporal. Batasan ini berkorespondensi secara

kasar terhadap permodelan matematika tertentu, misal [manifol Lorentzian](#), yang membedakannya dari ruang Euclidean secara perwujudan simetrinya.

Hingga awal abad ke 20, waktu dipercaya bersifat independen terhadap pergerakan, dan meningkat pada laju yang tetap di semua [kerangka acuan](#). Namun eksperimen menunjukkan bahwa waktu melambat pada kecepatan yang lebih tinggi dari suatu kerangka acuan terhadap kerangka acuan yang lain. Perlambatan ini, yang disebut dengan [dilatasi waktu](#), dijelaskan di dalam teori [relativitas khusus](#). Berbagai eksperimen telah menunjukkan kejadian dilatasi waktu seperti pada [peluruhan partikel muon](#) dari [radiasi kosmik](#) dan perlambatan [jam atom](#) di atas [pesawat ulang alik](#) relatif terhadap jam inersia yang tersinkronisasi yang berada di bumi. Sehingga durasi waktu dapat bervariasi bergantung pada kejadian dan kerangka acuan.

Ketika dimensi dipahami sebagai sebuah komponen dari sistem jaring dan bukan merupakan sifat fisik dari waktu, akan lebih mudah dipahami bagaimana memandang dimensi lain sebagai hasil dari [transformasi koordinat](#). Beberapa mengusulkan teori ruang-waktu memasukkan dimensi tambahan, termasuk dimensi ruang temporal yang beberapa dimensi yang tidak temporal maupun spasial (*superspace*). Berapa jumlah dimensi yang dibutuhkan untuk menjelaskan alam semesta merupakan sebuah pertanyaan yang masih didiskusikan. Teori yang muncul adalah [teori dawai](#) yang memprediksikan antara 10 hingga 26 dimensi, [teori M](#) yang memprediksikan 11 dimensi (10 spasial dan 1 temporal). Namun keberadaan lebih dari empat dimensi akan terasa perbedaannya pada tingkat [subatomik](#).

#### **D. Perspektif tentang Ruang**

Ruang senantiasa adalah ruang sosial karena Untuk memahami ruang sebagai produk sosial, pertama-tama penting bagi kita untuk ke luar dari kebiasaan dan pemahaman lama dalam memahami ruang sebagaimana dibayangkan sebagai semacam realitas material yang independen atau pemahaman ruang sebagai swadiri Bertentangan dengan pandangan ruang sebagai swadiri, Lefebvre menggunakan konsep *production of space* (produksi ruang), yang berisi pemahaman ruang yang secara fundamental terikat pada realitas sosial. Baginya pemahaman ruang sebagai *in itself*, tidak akan pernah menemukan titik mula epistemologis yang memadai. Ia menegaskan bahwa ruang tidak pernah ada “sebagaimana dirinya”, ia diproduksi secara sosial. Sebelum menjelaskan bagaimana ruang menjadi ruang sosial.

Struktur tata ruang sebagai sebuah produk tidak terlepas dari aspek sosiologis dari dinamika kehidupan suatu kota tersebut. Terdapat lima pendekatan yang dilontarkan untuk menyoroiti penggunaan lahan suatu kota, meliputi: Pendekatan Ekologis, Pendekatan Ekonomi, Pendekatan Morfologi, Pendekatan Sistem Kegiatan, R

Konsep ruang publik sebagai ruang yang mandiri dan terpisah dari negara dan pasar. Ruang memastikan bahwa setiap warga negara memiliki akses untuk menjadi pengusung opini publik, opini publik ini berperan untuk memengaruhi termaksud secara informal, perilaku-perilaku yang ada dalam ‘ruang’ negara dan pasar.

## **E. Teori Hierarki Kebutuhan Maslow**

### **1. Kebutuhan Fisiologis (*Physiological Needs*)**

Kebutuhan paling dasar pada setiap orang adalah kebutuhan fisiologis yakni kebutuhan untuk mempertahankan hidupnya secara [fisik](#). Kebutuhan-kebutuhan itu seperti kebutuhan akan makanan, minuman, tempat berteduh, tidur dan oksigen (sandang, pangan, papan). Kebutuhan-kebutuhan fisiologis adalah [potensi](#) paling dasar dan besar bagi semua pemenuhan kebutuhan di atasnya. Manusia yang lapar akan selalu termotivasi untuk makan, bukan untuk mencari teman atau dihargai. Manusia akan mengabaikan atau menekan dulu semua kebutuhan lain sampai kebutuhan fisiologisnya itu terpuaskan. Di masyarakat yang sudah mapan, kebutuhan untuk memuaskan rasa lapar adalah sebuah gaya hidup. Mereka biasanya sudah memiliki cukup makanan, tetapi ketika mereka berkata lapar maka yang sebenarnya mereka pikirkan adalah citarasa makanan yang hendak dipilih, bukan rasa lapar yang dirasakannya. Seseorang yang sungguh-sungguh lapar tidak akan terlalu peduli dengan rasa, bau, [temperatur](#) ataupun [tekstur](#) makanan.

Kebutuhan fisiologis berbeda dari kebutuhan-kebutuhan lain dalam dua hal. Pertama, kebutuhan fisiologis adalah satu-satunya kebutuhan yang bisa terpuaskan sepenuhnya atau minimal bisa diatasi. Manusia dapat merasakan cukup dalam aktivitas makan sehingga pada titik ini, daya penggerak untuk makan akan hilang. Bagi seseorang yang baru saja menyelesaikan sebuah santapan besar, dan kemudian membayangkan sebuah makanan lagi sudah cukup untuk membuatnya mual. Kedua, yang khas dalam kebutuhan fisiologis adalah hakikat

pengulangannya. Setelah manusia makan, mereka akhirnya akan menjadi lapar lagi dan akan terus menerus mencari makanan dan air lagi. Sementara kebutuhan di tingkatan yang lebih tinggi tidak terus menerus muncul. Sebagai contoh, seseorang yang minimal terpenuhi sebagian kebutuhan mereka untuk dicintai dan dihargai akan tetap merasa yakin bahwa mereka dapat mempertahankan pemenuhan terhadap kebutuhan tersebut tanpa harus mencari-carinya lagi.

## **2. Kebutuhan Akan Rasa Aman (*Safety/Security Needs*)**

Setelah kebutuhan-kebutuhan fisiologis terpuaskan secukupnya, muncullah apa yang disebut Maslow sebagai kebutuhan-kebutuhan akan rasa aman. Kebutuhan-kebutuhan akan rasa aman ini diantaranya adalah rasa aman fisik, [stabilitas](#), [ketergantungan](#), perlindungan dan kebebasan dari daya-daya mengancam seperti kriminalitas, [perang](#), [terorisme](#), penyakit, takut, cemas, bahaya, kerusakan dan bencana alam. Serta kebutuhan secara psikis yang mengancam kondisi kejiwaan seperti tidak diejek, tidak direndahkan, tidak stres, dan lain sebagainya. Kebutuhan akan rasa aman berbeda dari kebutuhan fisiologis karena kebutuhan ini tidak bisa terpenuhi secara total. Manusia tidak pernah dapat dilindungi sepenuhnya dari ancaman-ancaman meteor, kebakaran, banjir atau perilaku berbahaya orang lain.

Menurut Maslow, orang-orang yang tidak aman akan bertingkah laku sama seperti anak-anak yang tidak aman. Mereka akan bertingkah laku seakan-akan selalu dalam keadaan terancam besar. Seseorang yang tidak aman memiliki kebutuhan akan keteraturan dan stabilitas secara berlebihan serta akan berusaha keras menghindari hal-hal yang bersifat asing dan yang tidak diharapkannya.

### **3. Kebutuhan Akan Rasa Memiliki Dan Kasih Sayang (*Social Needs*)**

Jika kebutuhan fisiologis dan kebutuhan akan rasa aman telah terpenuhi, maka muncullah kebutuhan akan cinta, kasih sayang dan rasa memiliki-dimiliki. Kebutuhan-kebutuhan ini meliputi dorongan untuk dibutuhkan oleh orang lain agar ia dianggap sebagai warga komunitas sosialnya. Bentuk akan pemenuhan kebutuhan ini seperti bersahabat, keinginan memiliki pasangan dan keturunan, kebutuhan untuk dekat pada keluarga dan kebutuhan antarpribadi seperti kebutuhan untuk memberi dan menerima cinta. Seseorang yang kebutuhan cintanya sudah relatif terpenuhi sejak kanak-kanak tidak akan merasa panik saat menolak cinta. Ia akan memiliki keyakinan besar bahwa dirinya akan diterima orang-orang yang memang penting bagi dirinya. Ketika ada orang lain menolak dirinya, ia tidak akan merasa hancur. Bagi Maslow, cinta menyangkut suatu hubungan sehat dan penuh kasih mesra antara dua orang, termasuk sikap saling percaya. Sering kali cinta menjadi rusak jika salah satu pihak merasa takut jika kelemahan-kelemahan serta kesalahan-kesalahannya. Maslow juga mengatakan bahwa kebutuhan akan cinta meliputi cinta yang memberi dan cinta yang menerima. Kita harus memahami cinta, harus mampu mengajarkannya, menciptakannya dan meramalkannya. Jika tidak, dunia akan hanyut ke dalam gelombang permusuhan dan kebencian.

### **4. Kebutuhan Akan Penghargaan (*Esteem Needs*)**

Setelah kebutuhan dicintai dan dimiliki tercukupi, selanjutnya manusia akan bebas untuk mengejar kebutuhan egonya atas keinginan untuk berprestasi dan memiliki prestise. Maslow menemukan bahwa setiap orang yang memiliki

dua kategori mengenai kebutuhan penghargaan, yaitu kebutuhan yang lebih rendah dan lebih tinggi. Kebutuhan yang rendah adalah kebutuhan untuk menghormati orang lain, kebutuhan akan [status](#), [ketenaran](#), [kemuliaan](#), [pengakuan](#), perhatian, [reputasi](#), [apresiasi](#), [martabat](#), bahkan [dominasi](#).

Kebutuhan yang tinggi adalah kebutuhan akan harga diri termasuk perasaan, keyakinan, kompetensi, prestasi, penguasaan, kemandirian dan kebebasan. Sekali manusia dapat memenuhi kebutuhan untuk dihargai, mereka sudah siap untuk memasuki gerbang aktualisasi [diri](#), kebutuhan tertinggi yang ditemukan Maslow.

##### **5. Kebutuhan Akan Aktualisasi Diri (*Self-actualization Needs*)**

Tingkatan terakhir dari kebutuhan dasar Maslow adalah aktualisasi diri, yaitu kebutuhan untuk membuktikan dan menunjukkan dirinya kepada orang lain. Pada tahap ini, seseorang mengembangkan semaksimal mungkin segala potensi yang dimilikinya. Kebutuhan aktualisasi diri adalah kebutuhan yang tidak melibatkan keseimbangan, tetapi melibatkan keinginan yang terus menerus untuk memenuhi potensi. Maslow melukiskan kebutuhan ini sebagai hasrat untuk semakin menjadi diri sepenuh kemampuannya sendiri, menjadi apa saja menurut kemampuannya. Awalnya Maslow berasumsi bahwa kebutuhan untuk aktualisasi diri langsung muncul setelah kebutuhan untuk dihargai terpenuhi. Akan tetapi selama tahun 1960-an, ia menyadari bahwa banyak anak muda di [Brandeis]] memiliki pemenuhan yang cukup terhadap kebutuhan-kebutuhan lebih rendah seperti reputasi dan harga diri, tetapi mereka belum juga bisa mencapai aktualisasi diri.

## **F. Kerangka Pikir**

Keberadaan kota di Indonesia menjadi perhatian bagi masyarakat luas, kota menjadi pusat yang menyerap modal sumber daya dan tenaga kerja di daerah-daerah sekitarnya. Manakala ruang-ruang yang tersedia tidak lagi mampu menampungnya, jalan raya menjadi ruang-ruang baru untuk menampungnya.

Jalan raya tidak lagi sekedar untuk perlintasan dan distribusi. Namun telah menjadi arena.

Tempat orang menyandarkan hidup dan berusaha mencapai hasrat serta keinginannya. Dalam penggunaan ruang di jalan raya, manusia ingin mencapai hasrat dan keinginannya yang berupa “ harga diri, kesopanan, uang, kekuatan gertak, ancaman, kekerasan, tipumenipu, keramahan, serta tolong menolong” yang kesemuanya hadir bersama-sama di jalan raya. Hal ini di sebabkan akibat adanya sebuah modernisasi yang menyebabkan jalan raya itu beralih fungsi.

Ruang dan waktu adalah sumber yang paling dominan dalam modernitas, dalam membicarakan waktu biasanya masih dikaitkan dengan ruang (tempat) sampai dengan keseragaman pengukuran waktu oleh jam mekanis dicocokkan dengan organisasi sosialwaktu. Jalan raya dan trotoar merupakan sebuah ruang publik yang dulu berfungsi sebagai tempat untuk melintas kendaraan bermotor tetapi di dalam modernitas, ruang ini berubah menjadi tempat aktivitas berbagai hal dari mulai kegiatan sosial, politik, budaya, dan ekonomi. Salah satu penggunaan ruang ini adalah kegiatan parkir, dalam pembagian ruang parkir di sini tidak ditentukan pemisahan yang kongkrit yang dapat dipandang atau mudah diketahui oleh orang-orang awam.

Dengan adanya konsep ruang dan waktu, ruang parkir itu ditata sedemikian rupa sehingga jalan raya itu berubah menjadi ruang yang dikuasai oleh sekelompok atau seseorang demi kepentingannya. Pada dasarnya jalan raya adalah milik publik yang mana setiap orang mempunyai hak untuk memakainya. Tentunya dengan adanya aktivitas perparkiran maka akan timbul konflik diantara tukang parkir dengan pengguna jalan tersebut. Seseorang atau kelompok yang menguasai ruang tersebut melakukan upaya yang harus dilakukan agar dalam penguasaan ruang yang dijadikan ruang parkir tersebut tidak menimbulkan konflik dengan pengguna jalan lainnya.

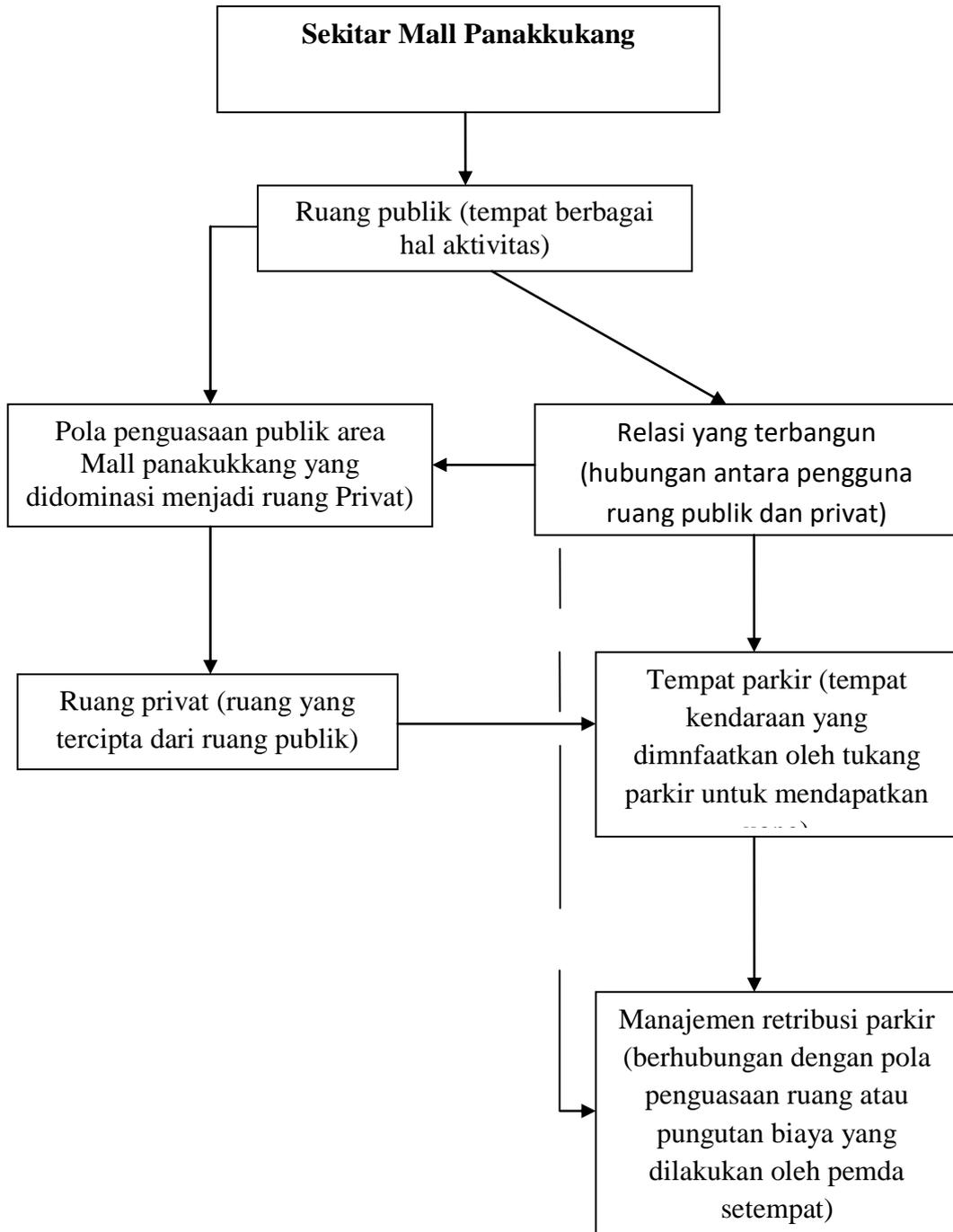
Jika jalanan digunakan sebagai tempat parkir oleh sekelompok orang atau seseorang maka, upaya yang harus dilakukan oleh tukang parkir dalam pembagaian ruang ini agar tidak terjadinya konflik. Dalam pembagian ruang ini tidak adanya batasanbatasan yang kongkrit melainkan berupa batasan yang berupa simbol-simbol, kode dan sebagainya yang tidak diketahui oleh setiap orang. Selain itu cara yang digunakan oleh tukang parkir dalam memanfaatkan ruang parkir yang dimilikinya itu dapat diminati banyak orang yang menggunakannya, karena orang yang memanfaatkan ruang parkir dipungut biaya sebagai sewa ruang itu. Dan didalam menarik simpati orang-orang itu biasanya tukang parkir menggunakan simbol-simbol tertentu yang mudah dimengerti oleh orang yang melintas. Seperti tukang parkir akan melambaikan tangannya untuk memberikan tanda bahwa masih ada ruang parkir yang kosong.

Selain itu tidak mudah untuk menjadi anggota tukang parkir. Tukang parkir harus menentukan syarat-syarat yang digunakan dalam perekrutan anggota

tukang parkir itu. Setiap tukang parkir itu mempunyai hubungan sosial antara tukang parkir satu dengan yang lainnya, serta setiap tukang parkir itu mengenal pemilik ruang parkir yang mereka gunakan sebagai ruang parkir. Upaya yang harus dilakukan oleh tukang parkir dalam strategi adaptasi yang dilakukan oleh para tukang parkir dalam kaitannya untuk menjaga hubungan sosial diantara para anggotanya serta dengan para pemilik ruang parkir.

Proses penyesuaian diri yang dilakukan tukang parkir dilakukan karena untuk mengatasi berbagai permasalahan yang dihadapi khususnya yang berhubungan dengan perubahan kondisi lingkungan baik lingkungan fisik maupun lingkungan sosial yang dihadapinya. Dengan kata lain berbagai aktivitas yang mereka lakukan tersebut merupakan tindakan yang dinamis. Kemampuan mereka dalam mengolah informasi, membaca berbagai perubahan situasi dan kemudian mengintepretasikannya, sangat menentukan keberhasilan mereka dalam upaya mempertahankan dan mengembangkan usahanya.

### Bagan Kerangka Pikir



Gambar 2.1 kerangka pikir

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian fenomenologi, karena penelitian ini mencari makna dari suatu fenomena dari sudut pandang partisipan dari penelitian. Hal ini sesuai dengan Sugiyono (2012:15) bahwa “metode penelitian kualitatif digunakan untuk mendapatkan data yang mandala, suatu data yang mengandung makna”.

Penelitian kualitatif digunakan, karena dalam penelitian ini data yang dihasilkan berupa data deskriptif yang diperoleh dari data-data berupa tulisan, kata-kata dan dokumen yang berasal dari sumber atau informan yang diteliti dan dapat dipercaya. Melalui pendekatan ini pengkaji meminta interpretasi subjek pengkajian, kemudian pengkaji melakukan interpretasi terhadap interpretasi subjek tersebut sampai mendapatkan makna.

Tujuan dari pemulihan subjek penelitian dalam penelitian fenomenologi adalah untuk mendapatkan subjek yang mengalami fenomena sesuai dengan fokus penelitian yang telah ditentukan oleh peneliti (Sandelowski, 1986)”

#### **B. Lokasi dan Waktu Penelitian**

##### **1. Lokasi Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di Kota Makassar, tepatnya di area parkir liar Mall Panakkukang (Jl. Boulevard). Selain dari itu, lokasi ini juga merupakan struktur aktifitas tukang parkir.

## **2. Waktu Penelitian**

Penelitian ini akan dilaksanakan kurang lebih dua bulan, setelah surat izin penelitian dikeluarkan oleh pihak kampus dan pemerintah kota Makassar.

## **C. Informan Penelitian**

### **1. Informan**

Informan dalam penelitian adalah orang atau pelaku yang benar-benar tahu dan menguasai masalah, serta terlibat langsung dengan masalah penelitian. Sehingga informan yang dipilih adalah :

- a. Tukang Parkir: dalam hal ini dipilih karena tukang parkir merupakan fokus penelitian. Jumlah informan sebanyak 4 orang.
- b. Masyarakat: diharapkan mampu memberikan informasi terkait tukang parkir dan sejauh mana respon sosial masyarakat itu sendiri. Jumlah informan sebanyak 2 orang.
- c. Pemerintah: diharapkan dapat memberikan informasi terkait informasi tentang area parkir di Jl Boulevard Kota Makassar. Jumlah informan sebanyak 1 orang.

Penelitian kualitatif perlu memperdulikan penciptaan rapport, setidaknya hingga ke tingkat cooperation, dan idealnya hingga ke tingkat partisipasi informan.

## **2. Teknik Penentuan Informan**

Pemilihan informasi sebagai sumber data dalam penelitian ini adalah berdasarkan pada asas subyek yang menguasai permasalahan, penelitian kualitatif

tidak dipersoalkan jumlah informan, tetapi bisa tergantung dari tepat tidaknya pemilihan informasi kunci, dan kompleksitas dari studi kasus yang diteliti.

Dengan demikian, informasi ditentukan dengan tehnik *snowball*, yakni proses penentuan informan berdasarkan informan sebelumnya tanpa menentukan jumlahnya secara pasti dengan menggali informasi terkait topik penelitian yang diperlukan. Pencarian informan akan dihentikan setelah informasi penelitian dianggap sudah memadai.

### **3. Fokus Penelitian**

Batasan masalah dalam penelitian kualitatif disebut dengan fokus, yang berisi pokok masalah yang bersifat umum. Dalam hal ini yang menjadi fokus penelitian adalah:

1. Mengumpulkan informasi yang berkaitan dengan bagaimana penguasaan tempat parkir oleh juru parkir disekitar kawasan Mall Panakkukang ?

Dalam hal ini yang dimaksud adalah sikap, persepsi, dan partisipasi.

- a. Sikap: dengan melihat sikap seseorang terhadap kecenderungan atau kesediaan seseorang dengan bertingkah laku, dalam hal ini peneliti ingin mengetahui sejauh mana masyarakat bersikap terhadap tikang parkir liar.
- b. Persepsi: dengan melihat pendapat masyarakat terkait pola kekuasaan ruang terhadap area parkir liar yang menggunakan sebagian jalan.
- c. Partisipasi: hal ini dimaksudkan sejauh mana partisipasi masyarakat dan pemerinta dalam melakukan penertiban bagi tukang parkir yang keterlaluan dalam mengambil area parkir hingga merugikan pengguna jalan.

## 2. Mengumpulkan informasi yang berkaitan dengan bagaimana pengelolaan retribusi parkir disekitar Mall Panakkukang ?

Dalah hal pemberdayaan yang menjadi fokus peneltian yaitu : menertibkan oknum tukang parkir yang serakah terhadap area kekuasaan.

- a. Tindakan: dimana individu (tukang parkir) menciptakan secara terus-menerus suatu realitas yang dimiliki dan dialami secara subjektif.
- b. Interkasi: dimana masing-masing pihak berusaha untuk mempengaruhi orang lain agar mempercayai ucapannya, dalam hal interaksi secara terus-menerus akan membentuk struktur dalam masyarakat seperti norma, etika, sistem dan lain-lain.
- c. Realitas: melihat oknum tukang parkir yang terlalu serakah dalam mengambil kawasan hingga merugikan pengguna jalan.

## 3. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang dilakukan dalam penelitian ini ada dua yaitu data primer dan data sekunder.

### 1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan peneliti langsung dari lapangan. Dalam penelitian ini data diperoleh melalui wawancara secara mendalam melalui tatap muka antara peneliti dan informan. Adapun wawancara mendalam dilakukan dengan informan yang memiliki data yang berkaitan dengan penguasaan ruang parkir. Wawancara dilakukan dengan para tukang parkir, pengunjung Mall panakukkang, dan pemerintah. Wawancara dilakukan peneliti

dengan melakukan satu kali pertemuan dengan satu informan untuk lebih mendekati diri dengan maksud supaya memudahkan dalam pengumpulan data.

## 2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang dilakukan dalam penelitian untuk melengkapi informasi yang diperoleh dari sumber data primer. Data sekunder dapat berupa referensi, bukti, catatan, dan laporan historis yang telah tersusun dalam arsip yang di publikasikan oleh yang tidak di publikasikan.

## 4. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan terjun langsung ke lapangan yaitu; Mall, toko-toko, dan tempat perbelanjaan lainnya, terutama untuk mengumpulkan informasi yang berkaitan dengan tukang parkir di tempat ini. dihimpun data yang lebih detail, untuk itu dibutuhkan (1) observasi, (2) dokumentasi, (3) wawancara mendalam.

### 1. Observasi

observasi merupakan pengamatan langsung menggunakan alat indera atau alat bantu untuk penginderaan suatu subjek atau objek. Dalam hal ini peneliti terlebih dahulu melakukan observasi di area parkir di Mall Panakkukang, tepatnya jalan Boulevard. Hasil dari wawancara peneliti menggunakan alat dan media berupa buku catatan, alat tulis, *tape recorder*, untuk memudahkan peneliti dalam mengingat hasil wawancara yang dilakukan. Dan yang terakhir hasil dari dokumentasi tentu saja peneliti menggunakan kamera sebagai bukti bahwa peneliti benar-benar melakukan observasi dan wawancara langsung terhadap narasumber

**Tabel 3.1**

**Intrumen Observasi**

<b>Tujuan observasi</b>	<b>Aspek yang dinilai</b>
Untuk mengetahui respons sosial pengunjung mall panakkukang dan masyarakat terhadap keberadaan parkir liar	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Bagaimana sikap para pengunjung?</li><li>2. Bagaimana persepsi terhadap tukang parkir?</li><li>3. Bagaimana penindakan yang baik untuk oknum tukang parkir yang terlalu menguasai jalan?</li></ol>
untuk mengetahui konstruksi diritukang parkir	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Apakah Tindakan mereka (menyimpang atau tidak)?</li><li>2. Bagaimana interaksi terhadap masyarakat atau pengunjung mall?</li><li>3. Bagaimana realitas sosial yang terjadi?</li></ol>
Untuk mengetahui penertiban kawasan parkir liar	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Apakah telah diberdayakan atau tidak?</li><li>2. Apakah posisi lapisan masyarakat masih kuat?</li></ol>

## 2. Wawancara

Wawancara dalam penelitian terjadi dimana peneliti sedang berbincang-bincang dengan narasumber dengan tujuan menggali informasi melalui pertanyaan-pertanyaan dan menggunakan teknik tertentu.”wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan dua orang, pewawancara sebagai yang mengajukan pertanyaan dan narasumber yang memberikan jawaban.

**Tabel 3.2**

### **Instrumen Wawancara**

**Nama narasumber :**

**Umur :**

**Alamat :**

<b>No.</b>	<b>Pertanyaan</b>	<b>Jawaban</b>
1	Apa pekerjaan bapak sebelum menjadi tukang parkir?	
2	Mengapa bapak memilih menjadi tukang parkir?	
3	Berapa jam biasanya bapak bekerja dalam sehari?	
4	Berapa penghasilan yang diterima setiap harinya?	
5	Apakah uang yang didapatkan sepenuhnya digunakan sendiri atau ada persenan untuk pemerintah?	
6	Apakah pekerjaan ini adalah salah satu startegi bertahan hidup bapak?	
7	Bagaimana respon atau tanggapan yang bapak terima dari masyarakat dan pengunjung mall?	
8	Apakah bapak sudah pernah mendapatkan kasus	

	kehilangan barang pengunjung mall yang disimpan di bagian luar kendaraannya?	
9	Bagaimana cara bapak menentukan kawasan area parkir ini dengan rekan kerja yang lain?	
10	Bagaimana bapak membangun relasi yang baik antara rekan kerja sehingga tidak menimbulkan perkelahian dalam memancing pengendara?	

### 3. Dokumentasi

Menurut Arikunto (2006:158) dokumentasi adalah mencari dan mengumpulkan data mengenai hal-hal yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, notulen, rapot, agenda dan sebagainya. dokumentasi, digunakan untuk memperoleh data-data antara lain: (1) data penggunaan lahan parkir (2) data pribadi tukang parkir, dan catatan-catatan lainnya yang relevan dengan permasalahan penelitian. Relevansi penggunaan dokumentasi dengan permasalahan adalah, dalam rangka peneliti memperoleh data pelengkap, metode ini digunakan juga untuk mencocokkan beberapa informasi dengan data yang ada di lapangan.

### 5. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi, sehingga dapat mudah dipahami, dan temuannya dapat dikonfirmasi kepada orang lain.

Analisis data kualitatif adalah bersifat induktif, yaitu suatu analisis berdasarkan data yang diperoleh, selanjutnya pola hubungan tertentu atau menjadi hipotesis.

Pada tahap analisis data ini hasil dari observasi diperoleh melalui tinjauan langsung dengan menggunakan media dan alat seperti kamera untuk mengabadikan hal-hal yang diperoleh dari observasi tersebut, kemudian hasil dari wawancara peneliti menggunakan alat dan media berupa buku catatan, alat tulis, *tape recorder*, untuk memudahkan peneliti dalam mengingat hasil wawancara yang dilakukan. Dan yang terakhir hasil dari dokumentasi tentu saja peneliti menggunakan kamera sebagai bukti bahwa peneliti benar-benar melakukan observasi dan wawancara langsung terhadap narasumber.

Penyajian data ini berbentuk teks naratif, teks dalam bentuk catatan-catatan hasil wawancara dengan informan penelitian sebagai informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan tentang fenomena sialriang tersebut di atas. Kegiatan analisis ketiga yang penting adalah menarik kesimpulan dan verifikasi. Dari permulaan pengumpulan data, seseorang penganalisis (peneliti) mulai mencari makna makna pekerjaan atau memenuhi kebutuhan dengan berjaulan seperti ini. Dengan demikian, aktifitas analisis merupakan proses interaksi antara ketiga langkah analisis data tersebut, dan merupakan proses siklus sampai kegiatan penelitian selesai.

## **6. Teknik Keabsahan Data**

Kebenaran atau validitas harus diraskan merupakan tuntutan yang terdiri dari tiga hal menurut Alwasilah (dalam Bachri, 2010:54) yakni: deskriptif, intrerpretasi, dan teori.

Dari tiga jenis triangulasi tersebut, penulis memilih keabsahan data dengan pendekatan triangulasi sumber untuk mengungkap dan menganalisis masalah-masalah yang dijadikan objek penelitian. Dengan demikian metode *triangulation observers*. Selanjutnya pendekatan triangulasi dilakukan menurut:

1. Sudut pandang tukang parkir dilihat sebagai realitas subyek penelitian.
2. Menurut sudut pandang masyarakat sebagai pihak yang berkunjung di mall panakkukang.

Sudut pandang pemerintah dan masyarakat (aparatus kepolisian) sebagai oknum dalam penertiban kawasan yang digunakan tukang parkir di kota Makassar.

## BAB IV

### GAMBARAN DAN HISTORIS LOKASI PENELITIAN

#### A. Sejarah kota makassar

Nama Makassar sudah disebutkan dalam pupuh 14/3 kitab [Nagarakretagama](#) karya [Mpu Prapanca](#) pada abad ke-14, sebagai salah satu daerah taklukkan [Majapahit](#). Walaupun demikian, [Raja Gowa ke-9 Tumaparisi Kallonna](#) (1510-1546) diperkirakan adalah tokoh pertama yang benar-benar mengembangkan kota Makassar. Ia memindahkan pusat kerajaan dari pedalaman ke tepi pantai, mendirikan benteng di muara Sungai Jeneberang, serta mengangkat seorang syahbandar untuk mengatur perdagangan.

Pada [abad ke-16](#), Makassar menjadi pusat perdagangan yang dominan di Indonesia Timur, sekaligus menjadi salah satu kota terbesar di [Asia Tenggara](#). Raja-raja Makassar menerapkan kebijakan perdagangan bebas yang ketat, di mana seluruh pengunjung ke Makassar berhak melakukan perniagaan disana dan menolak upaya [VOC \(Belanda\)](#) untuk memperoleh hak [monopoli](#) di kota tersebut. Selain itu, sikap yang toleran terhadap [agama](#) berarti bahwa meskipun [Islam](#) semakin menjadi agama yang utama di wilayah tersebut, pemeluk agama [Kristen](#) dan kepercayaan lainnya masih tetap dapat berdagang di Makassar. Hal ini menyebabkan Makassar menjadi pusat yang penting bagi orang-orang [Melayu](#) yang bekerja dalam perdagangan di [Kepulauan Maluku](#) dan juga menjadi markas yang penting bagi pedagang-pedagang dari [Eropa](#) dan [Arab](#). Semua keistimewaan ini tidak terlepas dari kebijaksanaan Raja

Gowa-Tallo yang memerintah saat itu (Sultan Alauddin, Raja Gowa, dan Sultan Awalul Islam, Raja Tallo).

Kontrol penguasa Makassar semakin menurun seiring semakin kuatnya pengaruh Belanda di wilayah tersebut dan menguatnya politik monopoli perdagangan [rempah-rempah](#) yang diterapkan Belanda melalui VOC. Pada tahun [1669](#), Belanda, bersama dengan La Tenri Tatta Arung Palakka dan beberapa kerajaan sekutu Belanda melakukan penyerangan terhadap kerajaan Islam Gowa-Tallo yang mereka anggap sebagai Batu Penghalang terbesar untuk menguasai rempah-rempah di Indonesia timur. Setelah berperang habis-habisan mempertahankan kerajaan melawan beberapa koalisi kerajaan yang dipimpin oleh Belanda, akhirnya Gowa-Tallo (Makassar) terdesak dan dengan terpaksa menandatangani [Perjanjian Bongaya](#).

Kota ini dahulu bernama Ujung Pandang dan dipakai dari kira-kira tahun [1971](#) sampai tahun [1999](#). Alasan untuk mengganti nama Makassar menjadi Ujung Pandang adalah alasan politik, antara lain karena Makassar adalah nama sebuah suku bangsa padahal tidak semua penduduk kota Makassar adalah anggota dari [etnik Makassar](#).

Perang Dunia Kedua dan pendirian Republik Indonesia sekali lagi mengubah wajah Makassar. Hengkangnya sebagian besar warga asingnya pada tahun 1949 dan nasionalisasi perusahaan-perusahaan asing pada akhir tahun 1950-an menjadi-kannya kembali sebuah kota provinsi. Bahkan, sifat asli Makassar-pun semakin menghilang dengan kedatangan warga baru dari daerah-daerah pedalaman yang berusaha menyelamatkan diri dari kekacauan akibat berbagai

pergolakan pasca-revolusi. Antara tahun 1930-an sampai tahun 1961 jumlah penduduk meningkat dari kurang lebih 90.000 jiwa menjadi hampir 400.000 orang, lebih daripada setengahnya pendatang baru dari wilayah luar kota. Hal ini dicerminkan dalam penggantian nama kota menjadi Ujung Pandang berdasarkan julukan "Jupandang" yang selama berabad-abad lamanya menandai Kota Makassar bagi orang pedalaman pada tahun 1971. Baru pada tahun 1999 kota ini dinamakan kembali Makassar, tepatnya 13 Oktober berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 86 Tahun 1999 Nama Ujung Pandang dikembalikan menjadi Kota Makassar dan sesuai Undang-Undang Pemerintahan Daerah luas wilayah bertambah kurang lebih 4 mil kearah laut 10.000 Ha, menjadi 27.577Ha.

Ujung Pandang sendiri adalah nama sebuah kampung dalam wilayah Kota Makassar. Bermula di dekat Benteng Ujung Pandang sekarang ini, membujurlah suatu tanjung yang ditumbuhi rumpun-rumpun pandan. Sekarang Tanjung ini tidak ada lagi. Nama Ujung Pandang mulai dikenal pada masa pemerintahan Raja Gowa ke-X, Tunipalangga yang pada tahun 1545 mendirikan benteng Ujung Pandang sebagai kelengkapan benteng-benteng kerajaan Gowa yang sudah ada sebelumnya, antara lain Barombong, Somba Opu, Panakukang dan benteng-benteng kecil lainnya.

Setelah bagian luar benteng selesai, didirikanlah bangunan khas Gowa (*Ballak Lompoa*) di dalamnya yang terbuat dari kayu. Sementara di sekitar benteng terbentuk kampung yang semakin lama semakin ramai. Disanalah kampung Jourpandan (Juppandang). Sedangkan Benteng dijadikan sebagai kota kecil di tepi pantai Losari.

Beberapa tahun kemudian benteng Ujung Pandang jatuh ke tangan Belanda, usai perang Makassar, dengan disetujuinya Perjanjian Bungaya tahun 1667, benteng itu diserahkan. Kemudian Speelmen mengubah namanya menjadi Fort Rotterdam. Bangunan-bangunan bermotif Gowa di Fort Rotterdam perlahan-lahan diganti dengan bangunan gaya barat seperti yang dapat kita saksikan sekarang.

Ihwal nama Kota Makassar berubah menjadi Ujung Pandang terjadi pada tanggal 31 Agustus 1971, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 51 tahun 1971. Tatkala itu Kota Makassar dimekarkan dari 21 kilometer persegi menjadi 115,87 Kilometer persegi, terdiri dari 11 wilayah kecamatan dan 62 lingkungan dengan penduduk sekitar 700 ribu jiwa. Pemekaran ini mengadopsi sebagian dari wilayah tiga kabupaten yakni Kabupaten [Maros](#), [Gowa](#) dan [Pangkajene Kepulauan](#). Sebagai “kompensasinya” nama Makassar diubah menjadi Ujung Pandang.

Tentang kejadian bersejarah tersebut, Wali kota Makassar H.M.Daeng Patompo (alm) berkilah “terpaksa” menyetujui perubahan, demi perluasan wilayah kota. Sebab Bupati Gowa Kolonel K.S. Mas’ud dan Bupati Maros Kolonel H.M. Kasim DM menentang keras pemekaran tersebut. Untunglah pertentangan itu dapat diredam setelah Pangkajene III Letjen TNI Kemal Idris menjadi penengah, Walhasil Kedua Bupati daerah tersebut, mau menyerahkan sebagian wilayahnya asalkan nama Makassar diganti.

Sejak awal proses perubahan nama Makassar menjadi Ujung Pandang, telah mendapat protes dari kalangan masyarakat. Tertama kalangan budayawan, seniman, sejarawan, pemerhati hukum dan pebisnis. Bahkan ketika itu sempat

dideklarasikan Petisi Makassar oleh Prof.Dr.Andi Zainal Abidin Farid SH, Prof.Dr.Mattulada dan Drs.H.D.Mangemba, dari deklarasi petisi Makassar inilah polemik tentang nama terus mengalir dalam bentuk seminar, lokakarya dan sebagainya.

Beberapa seminar yang membahas tentang polemik penggantian nama Makassar antara lain:

1. Seminar Makassar yang dilaksanakan pada tanggal 21 Maret 1981 di Hotel Raodah, diselenggarakan oleh SOKSI Sulsel.
2. Diskusi panel Makassar Bersinar diselenggarakan 10 Nopember 1991 di gedung Harian Pedoman Rakyat lantai III. “Seminar Penelusuran Hari Lahirnya Makassar”, 21 Agustus 1995 di Makassar Golden Hotel.

Namun Pemerintah Daerah maupun DPRD setempat, tidak juga tergugah untuk mengembalikan nama Makassar pada ibukota Provinsi Sulawesi Selatan. Nasib kota “Daeng” ini nyaris tak menentu, hingga akhirnya dipenghujung masa jabatan Presiden BJ Habibie, nama Makassar dikembalikan, justru tanpa melalui proses yang berbelit.

Dalam konsideran Peraturan Pemerintah No. 86 Tahun 1999, di antaranya menyebutkan bahwa perubahan itu wujud keinginan masyarakat Ujung Pandang dengan mendapat dukungan DPRD Ujung Pandang dan perubahan ini sejalan dengan pasal 5 ayat (3) Undang-Undang RI Nomor 22 tahun 1999, bahwa perubahan nama daerah, ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah.



utara ke wilayah selatan Indonesia. Dengan kata lain, wilayah kota Makassar berada koordinat 119 derajat bujur timur dan 5,8 derajat lintang selatan dengan ketinggian yang bervariasi antara 1-25 meter dari permukaan laut. Kota Makassar merupakan daerah pantai yang datar dengan kemiringan 0 - 5 derajat ke arah barat, diapit dua muara sungai yakni sungai Tallo yang bermuara di bagian utara kota dan sungai Jeneberang yang bermuara di selatan kota. Luas wilayah kota Makassar seluruhnya berjumlah kurang lebih 175,77 Km<sup>2</sup> daratan dan termasuk 11 pulau di selat Makassar ditambah luas wilayah perairan kurang lebih 100 Km<sup>2</sup>.

Jumlah kecamatan di kota Makassar sebanyak 14 kecamatan dan memiliki 143 kelurahan. Diantara kecamatan tersebut, ada tujuh kecamatan yang berbatasan dengan pantai yaitu kecamatan Tamalate, Mariso, Wajo, Ujung Tanah, Tallo, Tamalanrea dan Biringkanaya. Kota Makassar berdekatan dengan sejumlah kabupaten yakni sebelah utara dengan kabupaten Pangkep, sebelah timur dengan kabupaten Maros, sebelah selatan dengan kabupaten Gowa dan sebelah Barat dengan Selat Makassar.

## 2. Iklim

Pola iklim di Kota Makassar dipengaruhi oleh dua musim, yaitu musim hujan dan musim kemarau. Musim hujan berlangsung dari bulan Nopember – April, sedangkan musim kemarau, dimulai bulan Mei – Oktober, temperatur udara rata-rata periode 1996 – 2000 adalah 26,50°C, kelembapan udara 89,20% dengan persentase penyinaran matahari maksimum sebesar 89,0% terjadi pada bulan Agustus, minimum sebesar 15% yang terjadi pada bulan Desember. Berdasarkan pencatatan stasiun meteorologi maritim Paotere, secara rata-rata kelembapan

udara sekitar 77,90%, curah hujan 2729 mm, hari hujan 144 hari, temperatur udara sekitar 26,5° - 29,8°c, dan rata-rata kecepatan angin 4 knot.

### **C. Sejarah berdirinya Mall Panakkukang**

Mall Panakkukang adalah salah satu mall terbesar di [Makassar](#) terletak di [Kecamatan](#) Rappocini, tepatnya di Kelurahan Panakkukang yang berdekatan dengan Harapan Baru *Department Store*, Panakkukang *Town Centre* (PTC), dan dikelilingi oleh berbagai macam Ruko maupun rumah makan. Diapit oleh tiga jalan utama dan satu jalan alternatif yaitu: jalan Adhyaksa di bagian timur, jalan Melati di bagian Barat, di sisi selatan jalan Boulevard dan jalan Pengayoman bagian Utara.

Untuk melengkapi fungsinya, Mall Panakkukang dipenuhi oleh berbagai tempat hiburan seperti restoran-restoran baik internasional maupun nasional, kedai-kedai kopi yang sekarang digandrungi masyarakat kelas atas di kota-kota besar di Indonesia sebagai tempat hang out atau 'nongkrong', bioskop, arena bermain anak (Amazone), tempat bermain Billiar (Score), dan bahkan toko buku (Gramedia). Dari konsep ini, menyatukan semua tempat-tempat yang sebenarnya mempunyai tempat masing-masing, dapat dilihat sebagai salah satu ciri khas post-modernisme yaitu *holisme* dimana tempat-tempat ini tidak lagi diperlakukan sebagai fragment-fragment tetapi sebagai satu kesatuan dan disandingkan diantara satu dengan yang lainnya walaupun sebenarnya persandingan ini tidak memiliki hubungan yang jelas. Misalnya saja sebuah toko buku disandingkan sebuah restoran Indonesia atau sebuah salon dengan sebuah kafe kopi.

Tempat-tempat ini sebelumnya mempunyai ruang sendiri dan berdiri sendiri-sendiri dan dengan adanya konsep entertainment kompleks, fragment-fragment ini tidak lagi diperlakukan sebagai 'individu' tetapi bagian dari sebuah kesatuan utuh. Di atas lahan seluas  $\pm 8$  Ha, PT Margamas Indah Developmend membuat sebuah bangunan dengan konsep 'satu atap di pusat relaksasi dan hiburan'. Mall Panakkukang berbeda dengan mal yang sudah ada, hal ini dibedakan dengan menyebut 'MP' sebagai 'Mall Terlengkap dan Terdepan'. Konsep ini diwujudkan dengan bangunan bergaya arsitektur yang khas dengan kafe layang yang melintas di atas jalan Adhiyaksa, menampilkan beraneka ragam warna di sisi luar maupun di bagian dalamnya. Konsep bangunan yang berbeda dari mal biasa, serta warna-warna yang ditampilkan, menarik perhatian untuk datang dan masuk ke dalamnya. Dengan target segmentasi pasar kelas menengah ke-atas, maka pemilihan materi, warna dan desain interior disesuaikan agar dapat memenuhi selera. Hal ini dapat dilihat, apabila dibandingkan dengan mal untuk segmen kelas menengah ke bawah, baik dari pemilihan materi bangunan, interior, warna dan penataannya.

Ketika masuk ke MP, pengunjung langsung berada di sebuah aula besar yang akan menggiring ke sebuah selasar panjang, dimana di sisi kiri dan kanannya berjajar cafe dan restoran. Konsep ini memungkinkan orang untuk dilihat atau melihat dalam suasana yang nyaman oleh pengunjung lain. Selain itu, fasilitas hiburan lain juga disediakan disini. Di lantai yang sama, pengunjung dapat berbelanja di Supermarket, atau mengajak anak-anak ke area bermain 'Timezone atupun Amazone'. Di lantai atas, selain cafe dan restoran, juga

terdapat bioskop, tempat bermain bilyard, pusat belanja busana dan keperluan rumah-tangga 'Matahari', serta boutique-boutique kecil lainnya. Bila diamati lebih seksama, restoran fast food juga hadir di sini lebih variatif di banding dengan mall yang lain. Perbedaannya juga terletak pada interior, serta tata letak meja makan yang membaaur dengan meja food court sehingga pelanggan seakan makan bersama dalam acara besar sambil mengamati satu sama lain. Dengan demikian, konsep mal yang tadinya hanya terfokus pada kepentingan belanja, pada Mall Panakkukang ini dilengkapi agar dapat memenuhi keperluan lain dari konsumen.

Mall Panakukung sendiri dibangun pada tahun 1998, Menurut ibu Eva yang menjabat sebagai sekretaris pengelola Mall Panakkukang bahwa area seluas  $\pm 8$  Ha ini sebelumnya adalah tanah kosong yang boleh dikatakan sebagai rawa-rawa, akan tetapi PT Margamas Indah Developmend yang dipimpin oleh Bapak Benny Lukman yang merupakan keturunan China-Manado melihat tanah disini sangat potensial bila dibangun sebuah pusat perbelanjaan department store. Kejelian melihat pasar, maka Bapak Benny Lukman pimpinan PT Margamas Indah Develompent memulai proyek pembangunan tersebut. Dalam perkembangannya, PT Margamas Indah Developmed membeli aset PTC (Panakkukang Trade Centre) yang merupakan milik adik kandung dari Bapak Benny Lukman serta perluasan kawasan dengan membangun gedung C (Careffour) dengan total luas adalah 138.000 M<sup>2</sup>.

Kehadiran Mall Panakkukang sebagai pusat perbelanjaan terkemuka, membawa dampak yang cukup signifikan pada perilaku konsumsi warga kota

Makassar dalam hal penciptaan gaya hidup, terlebih lagi Mall Panakkukang juga menyediakan aneka ragam wahana hiburan serta *outlet fast food* yang kemudian mendorong warga Kota Makassar berkunjung untuk pemenuhan kepuasan batin maupun fisiologi.

## **BAB V**

## **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

### **A. Hasil Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di Kota Makassar khususnya di Mall Panakukang yang terletak di daerah Boulevard. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif yang memberikan gambaran dan informasi mengenai pola penguasaan ruang area parkir di Mall Panakukang.

Pada bab ini akan menyajikan data-data hasil penelitian yang dilakukan di lapangan yang biasanya banyak dijumpai para tukang parkir liar yang tidak memiliki izin dari pemerintah daerah yang telah lama menetap pada suatu area dan membangun suatu aturan yang disepakati bersama seperti pembagian wilayah parkir serta memiliki layanan jasa parkir dengan prinsip pelayanan prima kepada konsumen atau pengguna jasa walaupun pada kenyataannya mereka adalah tukang parkir .

#### **1. Penguasaan ruang oleh tukang parkir di sekitar Mall Panakkukang**

Ruang parkir yang ada di pinggir jalan ini disebut juga dengan tempat parkir terbuka atau parkir pada ruang terbuka. Ruang terbuka di luar bangunan terbentuk akibat adanya batasan-batasan fisik yang dapat berupa unsur-unsur alam dan unsur-unsur buatan/material kota (*urban mass*), agar tercipta suatu ruang yang dapat mewadahi aliran pergerakan publik dalam mencapai suatu tempat atau tujuan. Jika ruang tersebut pembatasnya di dominasi oleh unsur alam (natural), maka ruang yang terbentuk disebut (*open space*), sedangkan jika material

pembatasnya didominasi oleh unsur buatan maka ruang yang terbentuk disebut dengan (*urban mass*).

Ruang parkir itu sebenarnya sudah ada sejak manusia mengenal alat transportasi yang berfungsi untuk bepergian atau membantu aktifitas sehari-hari, baik itu kendaraan bermesin maupun tidak. Karena setiap orang menggunakan kendaraan itu tidak selamanya bergerak, berhentinya kendaraan ini akan membutuhkan tempat untuk parkir. Sehingga ruang parkir memang sangat dibutuhkan oleh manusia. Berikut ini beberapa faktor munculnya eksistensi parkir di area sekitar Mall Panakukang yang mana tempat parkir itu adalah resmi menjadi ruang privat dan seperti apa aktivitasnya.

Penguasaan ruang parkir yang dimaksud dalam penelitian ini adalah khususnya tempat parkir yang terdapat di ruas jalan atau tepat di sekitaran area Mall Panakukang. Dalam kesempatan wawancara penulis mewawancarai beberapa informan yaitu tukang parkir, baik itu terkait waktu mulai kerja sebagai tukang parkir di tempat tersebut, dan mengapa jadi tukang parkir. Berikut ini adalah kutipan wawancara dengan beberapa informan, diantaranya bapak Udin (38 tahun), yang menjelaskan :

*“Saya bekerja sebagai tukang parkir disini sejak satu tahun lalu. Keseharian saya adalah seperti yang anda lihat sekarang sesuai dengan profesi saya sebagai tukang parkir. Alasan saya memilih pekerjaan ini selain tuntutan kebutuhan menghidupi anak istri juga karena pekerjaan ini adalah cocok dengan keadaan saya yang tidak sekolah” (Hasil wawancara, 12 Desember 2018).*

Hasil wawancara diatas menunjukkan bahwa, profesi sebagai tukang parkir dipilih sebagai salah satu alternatif untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari.

Ditambah lagi dengan skill dan pendidikan yang terbatas, sehingga sangat sulit untuk mendapatkan pekerjaan yang lebih baik. Tentu hal ini menimbulkan rasa empati yang lebih besar dari pemerintah setempat melihat fenomena pekerja jalanan yang mendominasi ruang publik.

Hal ini sejalan dengan wawancara yang kembali dilakukan oleh narasumber bernama Bapak Hasan (43 tahun) :

*“Saya belum lama kerja disini, yaitu terhitung sejak dua bulan lalu sampai sekarang. Saya kira sama dengan jawaban orang lainnya bahwa pekerjaan dimulai faktor utamanya adalah ekonomi bagaimana memenuhi kebutuhan makan setiap harinya, apalagi saya yang sudah beristri dan memiliki satu orang anak” (Hasil wawancara, 12 Desember 2018).*

Bapak Hasan memang belum lama menggeluti pekerjaan sebagai tukang parkir, hanya saja kembali lagi pada tuntutan ekonomi yang semakin mencekik, dan harga kebutuhan yang naik. Apalagi bukan hanya dirinya saja yang butuh makan dan minum, melainkan ada tanggungan anak dan istri. Pekerjaan tukang parkir dirasa lebih ringan saja, karena hanya meniup sempritan pemilik kendaraan akan peka lalu memberi uang sebagai tanda jasa.

Jawaban yang sama kembali ditunjukkan oleh informan bernama Daeng Sikki (43 tahun), yang memberi penjelasan bahwa:

*“Saya mulai kerja sejak satu tahun lalu, Alhamdulillah penghasilan saya selama bekerja disini cukup memenuhi kebutuhan saya dan keluarga kecil saya. Saya berada disini karena susahny sekarang mencari lapangan pekerjaan diluar pekerjaan ini” (Hasil wawancara, 12 Desember 2018)*

Dari pemaparan beliau, sangat relevan dengan teori Maslow tentang Kebutuhan Fisiologis (*Physiological Needs*), yang menyatakan:

*“kebutuhan untuk mempertahankan hidupnya secara fisik.<sup>1</sup> Kebutuhan-kebutuhan itu seperti kebutuhan akan makanan, minuman, tempat berteduh, tidur dan oksigen (sandang, pangan, papan). Kebutuhan-kebutuhan fisiologis adalah potensi paling dasar dan besar bagi semua pemenuhan kebutuhan di atasnya. Manusia yang lapar akan selalu termotivasi untuk makan, bukan untuk mencari teman atau dihargai”.*

Tentu dalam hal ini, bapak Dg. Sikki memenuhi kebutuhan dengan cara melakukan pekerjaan sebagai tukang parkir. Hal ini dilakukan semata-mata hanya untuk keluarga tercinta. Beliau menjadi tulang punggung di usia yang sudah tidak muda lagi karena tuntutan ekonomi yang semakin mencekik.

Lagi-lagi berbicara masalah ekonomi, himpitan kebutuhan yang tinggi mendorong sebagian besar kepala rumah tangga untuk memutar otak agar mendapatkan uang. Dari jawaban bapak Dg. Sikki sangat jelas menunjukkan bahwa kebutuhan hidup dapat terpenuhi dengan pekerjaan hanya sebagai tukang parkir. Hal itu semua tergantung bagaimana usaha yang dilakukan seseorang.

Dari keterangan beberapa informan di atas, ada beberapa faktor yang melatarbelakangi mereka melakukan pekerjaan tersebut. Pertama adalah sebagai cara pemenuhan kebutuhan, dan kedua oleh karena sulitnya mencari lapangan pekerjaan yang berada di atas level pekerjaan sebagai jaga parkir. Menurut keterangan sebagian mereka bahwa pendidikan juga menjadi salah satu faktor mengapa memilih menjadi tukang parkir, karena lapangan pekerjaan saat ini menjadikan ijazah sebagai kriteria dalam perekrutan tenaga kerja.ia berpendapat bahwa pertumbuhan penduduk yang terlalu besar bisa menyebabkan melimpahnya tenaga kerja. Tenaga kerja yang melimpah menyebabkan upah yang diterima masing-masing menurun, di mana upah tersebut hanya bisa untuk membiayai

tingkat hidup minimum (*subsistence level*). Pada tahap ini, perekonomian mengalami stagnasi (kemandegan) yang disebut *stationary state*. Ekonomi merupakan salah satu ilmu sosial yang mempelajari aktivitas manusia yang berhubungan dengan produksi, distribusi, dan konsumsi terhadap barang dan jasa

Dari keterangan beberapa informan di atas, yang mengatakan mereka bekerja berdasarkan kebutuhan ekonomi atau menghidupi keluarganya masing-masing dengan cara menjadi juru parkir.

Dalam segmen lain penulis juga mempertanyakan bagaimana mereka yaitu tukang parkir bekerja di tempat tersebut atau siapa yang merekomendasikan. Penulis hanya mengutip wawancara beberapa informan oleh karena jawabannya hampir sama. Dimana para tukang parkir mendapatkan pekerjaan dari sanak keluarga, seperti hal yang dapat disimpulkan dari beberapa jawaban informan, sebagai berikut:

*“awalnya dapat informasi dari salah seorang keluarga saya yang kebetulan memiliki satu tokoh di sekitaran area Mall Panakukang. Sayapun akhirnya mau karena memang saat itu saya sangat membutuhkan pekerjaan dan Alhamdulillah pekerjaan ini sangat membantu khususnya perekonomian keluarga saya. Saya bekerja disini karena saya dipercaya sama bos saya yang kebetulan pegang wilayah ini. Jadi karenanya saya bisa ada disini”.*

Dari beberapa keterangan yang disampaikan oleh informan di atas, dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa terdapat faktor bagaimana relasi itu bisa terbentuk. Penulis merujuk pada hasil wawancara, setidaknya ada beberapa relasi yaitu tukang parkir dengan pemilik tokoh, tukang parkir dengan saudara sesama tukang parkir, tukang parkir dengan pihak berwenang, dan tukang parkir dengan

(Penguasa wilayah/Bos preman). Dari beberapa unsur relasi tersebutlah menjadi faktor eksistensinya tukang parkir di area Mall Panakukang.

Pada pertanyaan lainnya, penulis menanyakan terkait penguasaan ruang parkir yaitu prosedur, aturan, batasannya dan respon pengguna jalan sekitar terhadap eksistensi tukang parkir di area tersebut. Berikut ini adalah kutipan wawancara dari bapak Udin yang menegaskan:

*“Saya dan teman-teman tukang parkir lainnya memiliki jalan berbeda atau cerita berbeda ya bagaimana sampai di tempat ini. Berkaitan dengan prosedur, selain disetujui oleh pemilik tokoh harus juga ada perizinan dari PD. Parkir setempat” (Hasil wawancara, 12 Desember 2018)*

Pekerjaan sebagai tukang parkir resmi tidak semudah yang dipikirkan, harus melalui aturan atau prosedur yang harus dilakukan. Sehingga terbebas dari yang namanya konflik. Ruang publik yang awalnya dijadikan sebagai tempat umum, kini beralih fungsi sebagai ruang privat yang didominasi oleh para pekerja jalanan.

Berbicara lagi masalah ruang publik, dimana setiap orang tanpa melihat agama, suku, rasa maupun golongan dapat melakukan kontestasi secara bebas. Kata kunci dari ruang publik adalah kesamaan dan kesetaraan pada antar relasi masing-masing pihak yang terlibat dalam kontestasi tersebut. Ruang publik bukanlah institusi atau organisasi, tetapi lebih sebagai jaringan yang amat kompleks untuk mengkomunikasikan gagasan, opini dan anspirasi setiap komunitas, dimana dibahas norma-norma, maka akan menghasilkan ruang publik.

Konsep tentang ruang publik yang di ungkapkan pertama oleh Jurgen harbermas yang menyebutkan bahwa ruang publik sebagi ruang yang terjalin oleh interaksi komunikatif, pertukaran bahasa(terutama bahasa politik) antara berbagai pihak yang terkait didalamnya. Ruang publik kita yaitu ruang-ruang terbuka di kota yang terancam sebagai sumbu pertemuan berbagi kepentingan bersama semua penduduk kota, telah bergeser menjadi “medan maknet” yang sarat akan kepentingan. Ruang publik tersedat oleh kuatnya dorongan dorongan kearah ekonomi, yaitu antara kapitalisasi atau privatisasi. Taman menjadi pasar, jalur hijau menjadi lahan pemukiman, dan para pejalan kaki menjadi “kutu” sebelum terdelip diantara ribuan unit perekonomian pada sudut-sudut kota.

Dalam ruang publik sebenarnya terdapat aspek-aspek yang ada didalamnya, yaitu” aspek etika, aspek fungsional, dan aspek estetika. Aspek fungsional terdiri dari tiga faktor, faktor sosia, ekonomi, dan lingkungan. Ketiga faktor tersebut saling berkaitan, yaitu sebagai berikut” aspek sosial adalah syarat utama yang menghdupkan ruang publik. Yang terjadi kemudian adalah faktor ekonomi diamanpun ada orang yang berkumpul tidak bisa pasti akan mengundang pedagang. Dalam tahap ini ruang publik juga mesti berfungsi untuk menjaga kelestarian lingkungan. Karena lingkungan yang nyaman akan membantu hidupnya ruang publik.

Dari data dokumen diatas di dukung oleh data obeservasi dilapangan yang menunjukkan bahwa,

*“terlihat dimana ada kendaraan berhenti pasti mengundang para tukang parkir liar untuk memanfaatkan keadaan. Dengan berpura-pura menjadi tukang parkir resmi yang memiliki hak atas pekerjaannya”.*

Dari hasil observasi diatas para tukang parkir liar ini sangat gesit dalam memanfaatkan keadaan hanya untuk mendapatkan seribu atau duaribu dari pemilik kendaraan yang di minta secara paksa. Hal ini tentu sangat menunjukkan sikap sosial yang seharusnya menghidupkan ruang publik tapi justru ruang privat lah yang di hidupkan. Salah satu tukang parkir bernama pak Udin mengatakan bahwa:

*“Dulu itu banyak sekali orang naparkir kendaraannya sembarangan, terus banyak hilang karena dicuri sama preman-preman” (Hasil wawancara, 12 Desember 2018)*

Dari pemaparan pak Udin di atas terlihat jelas bahwa sejak dulu sering terjadi kehilangan kendaraan karena diparkir begitu saja, namun setelah ditelusuri ternyata hilangnya kendaraan yang diparkir ini dicuri oleh seorang preman (orang yang mencari uang dengan cara memalak atau dengan cara tidak halal) dan preman yang sering mencuri ini dalam melakukan pencurian selalu bekerja sama dengan pemilik toko yang tokonya digunakan untuk parkir. Dengan adanya peristiwa seperti itu maka pihak pemerintah Kota mulai mendirikan atau melegalkan tukang parkir yang ada, karena selama itu ruang parkir tidak diawasi dan bersifat ilegal.

Hasil wawancara di atas di dukung oleh data observasi yang dilakukan di jumpai dilapangan yaitu:

*“Terkadang motor hilang begitu saja, bukan hanya di area perbelanjaan Kota, namun juga kendaraan hilang di tempat-tempat lainnya, seperti di*

*kampus, di kantor, dan tempat lainnya. ketika preman tidak melakukan pencurian kendaraan roda 2, mereka akan melakukan pencurian pada kendaraan roda 4 yang biasanya kaca spion, ban yang menjadi sasaran utama” (Hasil wawancara, 12 Desember 2018)*

Pada mulanya orang-orang merasa malu jika bekerja sebagai tukang parkir. Maka pemerintah mencari orang yang bersedia untuk menjadi tukang parkir, pada saat itu pemerintah bekerja sama dengan yayasan cacat korban perang yang ada di Makassar untuk merekrut orang-orang yg cacat sebagai tukang parkir. Salah satu orang yang dijadikan untuk menjadi tukang parkir adalah Pak harno yang sekarang ini masih setia untuk menekuni kerjaannya itu. Kawasan jalan Boulevard memang sudah berubah, dari ruang publik menjadi ruang *private*. Perubahan ini mengakibatkan munculnya segregasi, baik antara pemilik kawasan ini maupun dengan pengunjungnya.

Kawasan di jalan Boulevard ini memang sangat ramai sekali, hal ini terlihat setiap hari banyaknya aktifitas yang terjadi di jalan ini, terutama lagi pada hari libur. Pada waktu hari libur kepadatan jalan ini akan mengalami lonjakan dua kali lipat dari hari biasanya. Hal ini sejalan dengan hasil observasi yang ditemui di lapangan.

*“Terlihat jelas bahwa banyaknya remaja baik yang pendatang maupun masyarakat asli Makassar yang menghabiskan waktu liburnya di mall panakukang untuk berbelanja. Hal ini didasarkan pada banyaknya kebutuhan yang tersedia di sana. Terlihat lebih banyak memilih memarkirkan motornya di luar saja” (Hasil wawancara, 12 Desember 2018)*

Dari hasil observasi diatas didukung oleh data wawancara yang dilakukan dengan bapak Hasan, selaku tukang parkir yang memang kesehariannya menghabiskan di jalan. Berikut kutipan wawancaranya:

*“Ie memang, kalau hari sabtu atau minggu banyak sekalimi itu orang-orang datang, apalagi kalau pas malam minggu. Terkadang di paksa juga untuk parkir di daerah ta, karena banyaknya juga tukang parkir lain yang menunggu mereka. Sehingga cara apapun dilakukan. Tapi tidak ji juga dengan kekerasan” (Hasil wawancara, 12 Desember 2018)*  
).

Dari pemaparan bapak Hasan, tentu hal ini menunjukkan bahwa bukan hanya dalam dunia bisnis yang memiliki persaingan, namun dalam dunia parkir juga, mereka harus melakukan berbagai cara untuk mendapatkan pelanggan. Misalkan saja meneriakkan tarif parkir murah, menawarkan keamanan, dan banyak lainnya. Dalam pekerjaan sebagai tukang parkir harus mampu melakukan penyesuaian diri untuk mengatasi berbagai permasalahan yang dihadapi khususnya yang berhubungan dengan perubahan kondisi lingkungan, baik fisik maupun sosial yang dihadapinya. Dengan kata lain berbagai aktivitas yang mereka lakukan tersebut merupakan tindakan yang dinamis. Kemampuan mereka dalam mengolah informasi, membaca berbagai perubahan situasi dan kemudian menginterpretasikannya, sangat menentukan keberhasilan mereka dalam upaya mempertahankan dan mengembangkan usahanya.

Dengan adanya kebutuhan-kebutuhan seseorang akan tempat parkir ini, maka jalan yang berada di kawasan Boulevard ini berubah fungsi akibat dari pengaruh modernisasi yang ada. Jalan raya tidak lagi sekedar untuk perlintasan dan distribusi, namun telah menjadi arena tempat orang menyandarkan hidup dan berusaha mencapai hasrat serta keinginannya.

Teori kebutuhan Abraham Maslow memaparkan bagaimana bentuk dan tingkatan-tingkatan kebutuhan seseorang, hal ini juga coba dilakukan oleh tukang

parkir. Mereka mencoba menjadi lebih dibutuhkan didalam hubungan sosial,tidak menjadi sampah masyarakat yang mendominasi orang-orang yang tidak memiliki keinginan untuk bekerja. Menjadi pribadi yang berguna bagi keluarga dan memenuhi tanggung jawab seutuhnya.

Menjadi tukang parkir bukanlah pekerjaan yang hina, melainkan pekerjaan yang mampu meringankan fikiran-fikiran pemilik kendaraan akan takutnya kehilangan kendaraan mereka. Namun, dari pekerjaan itu tidak selamanya berjalan dengan baik-baik saja, namun tidak jarang mendapat perlakuan yang tidak senonoh dari pejalan kaki maupun pemilik kendaraan itu sendiri.

Kini ruang publik yang seharusnya menjadi milik semua orang telah menjadi mati, tiada ruang bagi kebebasan ekspresi masyarakat kecuali pasar. Ruang yang selalu identik dengan banyak orang akan membawa kita pada hal yang sangat kompleks, yaitu kepentingan. Betapa tidak, kini adanya sebuah lapangan terbuka tidak lagi menjadi sarana untuk olahraga seperti bola, atau kegiatan masyarakat yang sifatnya yang membutuhkan tempat terbuka, ataupun pinggir-pinggir jalan yang seharusnya menjadi aktualisasi program reboisasi untuk mengurangi polusi udara, namun yang ada adalah “pohon-pohon pesan” yang akan membawa pada kita sebuah sistem konsumtivisme yang seakan selalu mengawasi, mengatur sekaligus membatasi ruang gerak kita.

bahwa terkait penguasaan ruang parkir privat di area tersebut memiliki prosedur, aturan, batasan dan problematika eksistensi parkir dengan pengguna jalan. Prosedur seorang terdaftar sebagai tukang parkir melalui perizinan baik dari

tokoh yang menjadi area aktivitas parkir juga perizinan dari PD. Parkir atau yang berwenang dalam menangani hal tersebut. Berbicara terkait aturan, dari penjelasan informan yang tidak secara detail memberikan gambaran aturan apa saja namun memberikan pernyataan bahwa memang terdapat aturan yang harus ditaati.

Penguasaan ruang parkir masing-masing tokoh atau ruko memiliki satu orang tukang parkir. Jadi, letak ruko yang berdekatan satu sama lain tersebut menjadi pemisah penguasaan ruang antara tukang parkir satu dengan lainnya. Sementara itu aktivitas parkir di area tersebut tidak berjalan secara kondusif, kondisi jalan macet parah yang disebabkan oleh eksistensi parkir di pinggir jalan. Kondisi kemacetan ini menimbulkan suatu reaksi dimana pengguna jalan sering marah terhadap tukang parkir setempat. Reaksi pengguna jalan tersebut dianggap hal biasa oleh tukang parkir setempat dan tidak memperdulikan atau tetap konsen terhadap pekerjaannya.

## **2. Pengelolaan retribusi parkir disekitar Mall Panakkukang**

Dikutip dalam tribun timur makassar tentang tukang parkir yang menaikkan tarif parkir secara diam-diam yang menjelaskan bahwa “biasa parkir sebesar Rp 3.000 untuk kendaraan roda dua dan Rp.5.000 untuk kendaraan roda empat itu biaya resmi dari PD parkir, ujar Urianto Ahmad. Biaya jasa parkir tersebut rupanya telah dikuatkan dengan SK (surat keputusan) direksi PD parkir tentang parkir ensidentil. Ia menyebutkan retribusi hanya berlaku diwaktu-waktu tertentu, seperti saat ramdahan. Even komunitas, pengadaan resepsi pernikahan disebuah gedung serba guna, dan pusat perbelanjaan. “namanya parkir ensidentil, itu hanya bersifat dadakan dan tidak berlaku dihari biasa. Semisal diparkiran

bank, atau kantor pemerintah itu tetap memberlakukan retribusi biasa, “kata mantan legislator DPRD Makassar.

Ditambahkan Irianto, retribusi parkir ini akan menguntungkan daerah dalam pembangunan Kota Makassar. Target pendapatan 2017 lalu sebesar 20 milyar, target ini bertambah dari terget sebelumnya yang menetapkan 15 milyar rupiah. Ia pun optimis target ini akan tercapai, mengingat pendapatan saat ini sudah sampai persen dari target yang ditetapkan.

Di Kota Makassar retribusi parkir tepi jalan umum diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 17 tahun 2006 tentang pengelolaan parkir tepi jalan umum. Dalam peraturan daerah tersebut menetapkan, keputusan walikota dan keputusan direksi yang disetujui oleh walikota untuk mengatur sistem parkir tepi jalan umum di Kota Makassar. Keputusan direksi dan walikota tersebut ialah:

- 1) Surat keputusan Walikota Makassar Nomor;64 tahun 2001 Tentang Penetapan Tempat Parkir Di Tepi Jalan Umum, Tempat Parkir Khusus Dan Tempat Parkir Langganan Bulanan Dan Tata Cara Penagihan Retribusi Parkir.
- 2) Surat Keputusan Walikota Nomor :935/kep/188.342/2006 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Makassar Nomor 17 tahun 2006 Tentang Pengelolaan Parkir Tepi Jalan Umum Dalam Daerah Kota Makassar.
- 3) Keputusan direksi PD.Parkir Makassar Raya Nomor: 060/20-S.kep.Dir/XI/2009 Tentang Jenis Pungutan Dan Tarif Jasa Parkir

Tepi Jalan Umum, Parkir Insidentil, Parkir Langganan Bulanan dalam Daerah Kota Makassar.

- 4) Keputusan Walikota Makassar Nomor: 977/030/Kep/1/2010 Tentang Pengesahan Keputusan Direksi Perusahaan Daerah Parkir Makassar Nomor 060/20-S.Kep.Dir/XI/2009 Tanggal 06 November 2009 Tentang Jenis Pungutan Dan Tarif Jasa Parkir Tepi Jalan Umum, Parkir insidentil, Parkir Langganan Bulanan Dalam Daerah Kota Makassar.

Retribusi parkir tepi jalan umum adalah pelayanan parkir di tepi jalan umum atau penyediaan pelayanan parkir di tepi jalan umum yang ditentukan pemerintah daerah. Karena jalan menyangkut kepentingan umum, penetapan jalan umum sebagai tempat parkir mengacu kepada ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pasal 110 undang-undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, retribusi parkir tepi jalan umum sebagai golongan dari retribusi jasa umum. Dalam pasal 1 angka 66 undang – undang Nomor 28 tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, jasa umum adalah jasa yang disediakan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau Badan. Sedangkan dalam Pasal 1 peraturan pemerintah Nomor 66 Tahun 2001 tentang retribusi atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk tujuan kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh orang pribadi atau badan.

Berbicara tentang retribusi parkir yang ada di kota Makassar, khususnya Mall Panakukang dan sekitarnya sendiri, bisa kita lihat bahwa ada letak perbedaan yang sangat signifikan. Misalnya saja parkir di dalam Mall Panakukang harus memperlihatkan STNK sebagai bukti bahwa itu adalah kendaraan milik pribadi, dan biaya parkirnya pun dihitung per jam, jadi semakin lama memarkirkan kendaraan di area Mall Panakukang, maka semakin banyak pula biaya yang harus dibayar. Namun, berbeda halnya dengan parkir di luar Mall Panakukang, tidak membutuhkan STNK, tapi bisa langsung parkir begitu saja. Dan lama sebetulnya parkir tetap sama biaya parkirnya yaitu Rp.3.000. tentu hal ini menjadi daya tarik para pengunjung Mall untuk memilih parkir di luar saja. Ditambah lagi dengan antrian yang panjang untuk keluar.

Hal di atas didukung oleh data wawancara yang dilakukan oleh salah satu pengunjung Mall, bernama Intan. Berikut kutipan wawancaranya:

*“Kalau saya, lebih kupilih parkir diluar karena nda ribetki. Langsung simpan motor. Lalu pergi. Tapi kalau di dalam aman ki iyya tapi antri. Jadi malaski juga” (Hasil wawancara, 13 Desember 2018)*

Hasil wawancara di atas menunjukkan bagaimana seorang pengunjung Mall lebih mengutamakan sesuatu yang *simple*, dibanding dengan jaminan keamanan. Karena jelas bahwa parkir di luar memiliki resiko kehilangan yang tinggi, karena banyaknya kendaraan yang parkir sehingga tukang parkir pun tidak mungkin memperhatikan satu-persatu kendaraan yang parkir. Ketika ada orang yang ingin menipu tentu hal ini mudah saja terjadi. Namun, ketika parkir di dalam jaminan keamanan tentu sudah ada. Tetapi semua ini tergantung lagi pada individu seseorang.

Retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum, dipungut retribusi atas penggunaan/pemanfaatan tempat parkir di tepi jalan umum yang disediakan oleh pemerintah daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Objek retribusi pelayanan parkir, tingkat penggunaan jasa retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum diukur berdasarkan jenis kendaraan, lama parkir, dan intensitas penggunaan. Prinsip penetapan tarif retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum adalah untuk biaya administrasi, biaya penyediaan marka dan rambu parkir, biaya pengaturan parkir, biaya kebersihan dan biaya pembinaan.

Salah satu alternatif retribusi daerah yang turut memberikan kontribusi dan dapat meningkatkan Pendapatan Asli Daerah adalah retribusi parkir. Retribusi parkir adalah fasilitas di bahu jalan umum yang disediakan oleh pemerintah daerah sebagai tempat parkir, adanya iuran atas jasa parkir. Pada setiap toko atau tempat usaha lain yang ramai dikunjungi selalu ada petugas parkir memungut retribusi atau dengan kata lain pengelola parkir bayangan. Selain itu banyak masyarakat yang mengeluh tentang kenyamanan dalam memarkir, mereka merasa harus ada timbal balik antara sarana dan prasarana.

Seperti yang dijelaskan oleh salah satu narasumber bernama Rian, yang menegaskan bahwa:

*“Kadang itu merasaka, mau kabur kalau liat tukang parkir, kadang juga sengaja jauh kuparkir motorku supaya tidak namintaki ka uang parkir. Tapi kadang juga kalau orang tua yang menjadi tukang parkir, alhamdulillah ikhlasja kurasa” (Hasil wawancara, 13 Desember 2018).*

Dari hal diatas menunjukkan, ketidaksukaan bahkan rasa tidak nyaman masyarakat terhadap tukang parkir yang terkadang terkesan arogan. Rian juga

menjelaskan bagaimana cara dia agar terhindar dari pungutan parkir. Namun, dibalik semua itu dia juga merasa iba dengan tukang parkir yang sudah lanjut usia.

Pemerintah harus menyediakan lahan yang paling tepat untuk dijadikan lahan parkir, sehingga masyarakat pun merasa nyaman dan tidak keberatan tentang kenaikan parkir yang sudah ditetapkan. Dengan adanya pengelolaan yang dimaksudkan agar terciptanya kenyamanan dalam berparkir dan adanya timbal balik antara sarana dan prasarana tanpa adanya kecurangan-kecurangan didalamnya.

Berdasarkan UU negara republik indonesia 1945 yang menempatkan perpajakan sebagai salah satu perwujudan kenegaraan, ditegaskan bahwa penempatan beban kepada masyarakat, seperti pajak, retribusi dan pungutan biaya yang bersifat memaksa diatur oleh UU. Ketentuan tersebut lebih lanjut dijabarkan dalam UU nomor 32 tahun 2004 tentang pemerintahan daerah sebagai mana telah diubah beberapa kali terakhir dengan UU nomor 12 tahun 2008 tentang perubahan kedua atas UU nomor 32 tahun 2004 tentang pemerintahan daerah maka penyelenggaraan pemerintahan daerah dilakukan dengan seluas-luasnya.

Dalam penyelenggaraan retribusi pelayanan parkir ditepi jalan umum timbul kendala kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan retribusi pelayanan parkir diantaranya, kurangnya sosialisasi pemda tentang titik titik lokasi retribusi pekayanan parkir ditepi jalan umum sehingga banyak oknum yang memanfaatkan melakukan pungutan liar terhadap para subjek retribusi parkir dan ketidak tahuan para subjek retribusi tentang apa yang mereka bayar.

Seperti hasil observasi yang dilakukan dilapangan menunjukkan bahwa:

*“Banyak tukang parkir tidak resmi yang tidak memiliki atribut kelengkapan yang mendominasi jalan raya untuk memungut biaya parkir” (Hasil wawancara, 13 Desember 2018).*

Berbicara tentang retribusi parkir hotel pare-pare tidak terlepas dari retribusi parkir dimana masih banyak terjadi beberapa masalah dalam penerimaan retribusi parkir yang belum dikelola secara optimal. Retibusi daerah selain sebagai sumber penerimaan bagi pemerintah daerah juga merupakan faktor yang dominan peranannya dalam konstribusinya untuk menunjang pemda salah satunya adalah tukang parkir.

Selain retribusi parkir ditepi jalan, juga terdapat retribusi Mall. Mengutip laporan Jurnalis koran SINDO yang menjelaskan:

*“Masyarakat Kota Makassar mengeluhkan retibusi parkir berjenjang di sejumlah Mall. Tarif yang diterapkan dinilai terlalu mahal. Berdasarkan informasi yang berhasil dihimpun, hampir semua Mall menerapkan tarif berjenjang, mulai dari Rp 1.000 perjam sampai Rp 3.000 per jam”*

Retribusi parkir tidak dilakukan sembarangan, melainkan ada beberapa hal yang harus diperhatikan, misalnya dibentuk kolektor oleh PD parkir. Kemudian para kolektor memiliki beberapa juru parkir yang dibagi di beberapa titik parkir yang ada di kota Makassar. Seperti yang dijelaskan oleh Salim selaku ketua PD parkir khusus tepi jalan yang menyatakan bahwa:

*“Para tukang parkir itu diberi target, dalam artian harus mengumpulkan uang hasil memarkir hari ini, kemudian ketika tidak memenuhi target maka harus membuat laporan” (Hasil wawancara, 14 Desember 2018).*

Dari hasil pemaparan bapak Salim, tentu terlihat bahwa tukang parkir ini memiliki tanggung jawab yang besar, dalam artian bahwa uang yang mereka

dapatkan tidak sepenuhnya dikantongi, melainkan harus di setor lagi pada kolektor, yang kemudian kolektor juga menyetorkan uang kepada ketua PD parkir. Dalam pemilihan para kolektor pun dilakukan secara detail, namun tidak dilihat dari kualifikasi tingkat pendidikan, tetapi lebih fokus terhadap cara para kolektor bersikap tegas dalam berinteraksi dengan tukang parkir yang menyalahi aturan, dan mampu menjadi orang yang dapat mengayomi setiap anggotanya.

Terkait masalah beberapa tukang parkir yang sering berbuat anarkis ketika meminta bayaran atau tanda jasa terhadap pengguna jasa, maka kembali ditegaskan oleh bapak Salim yang mengatakan:

*“Sebenarnya tidak boleh ada paksaan terhadap hal seperti itu, karena tukang parkir kan sebagai pelayanan, yang dimana mereka memiliki tanggung jawab atas pekerjaannya” (Hasil wawancara, 14 Desember 2018)*

Dari hasil wawancara diatas, terlihat bahwa para tukang parkir tidak boleh memaksakan kehendaknya kepada para pengguna jasa, melainkan harus menerima berapapun yang di beri para pengguna jasa. Karena mereka merupakan pengayom dan sebagai pelayanan.

## **B. Pembahasan**

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi Terkait Penguasaan Ruang (Area Parkir Bebas Di Sekitar Mall Panakukkang Kota Makassar), yang notabenenya masyarakat dan pemerintah setempat ikut berkontribusi akan penyalahgunaan ruang parkir. Maka dalam ruang lingkup tersebut ada dua hal yang menjadi fokus dalam penelitian ini yaitu : Bagaimana penguasaan ruang oleh

tukang parkir disekitar Mall Panakkukang dan Bagaimana pengelolaan retribusi parkir disekitar Mall Panakkukang ?

### **1. Penguasaan Ruang oleh Tukang Parkir disekitar Mall Panakkukang**

Ruang senantiasa adalah ruang sosial karena Untuk memahami ruang sebagai produk sosial, pertama-tama penting bagi kita untuk ke luar dari kebiasaan dan pemahaman lama dalam memahami ruang sebagaimana dibayangkan sebagai semacam realitas material yang independen atau pemahaman ruang sebagai swadiri. Bertentangan dengan pandangan ruang sebagai swadiri, Lefebvre menggunakan konsep *production of space* (produksi ruang), yang berisi pemahaman ruang yang secara fundamental terikat pada realitas sosial. Baginya pemahaman ruang sebagai *in itself*, tidak akan pernah menemukan titik mula epistemologis yang memadai. Ia menegaskan bahwa ruang tidak pernah ada “sebagaimana dirinya”, ia diproduksi secara sosial. Sebelum menjelaskan bagaimana ruang menjadi ruang sosial. Lefebvre membagi dua jenis ruang yakni: ruang mutlak dan ruang abstrak.

Salah satu bentuk interaksi ini adalah aktivitas tukang parkir. Setiap tukang parkir untuk menarik simpati para pelanggannya selalu melambaikan tangannya di jalan raya. Dengan melambaikan tangan di jalan raya itu tukang parkir menyampaikan sebuah pesan kepada pengguna jalan, agar pengguna jalan menggunakan ruang parkirnya. Interaksi ini terjadi dengan bahasa simbolik, artinya tukang parkir hanya menggunakan gerakan bagian tubuhnya untuk menyampaikan pesan terhadap pengguna jalan.

Selain dengan pengguna jalan tukang parkir juga melakukan interaksi dengan sesama tukang parkir. Interaksi ini terjadi ketika tukang parkir saling berebut pelanggan. Interaksi ini kadang membawa pengaruh yang besar terhadap tukang parkir itu sendiri, yakni jika terjadi interaksi yang berlebihan akan menyebabkan terjadinya konflik antara pengguna jalan maupun dengan tukang parkir itu sendiri.

Jalan raya bukan merupakan tempat untuk kendaraan lewat saja, maka dari itu jalan raya tidak pernah sepi dari aktivitas orang-orang seperti pengemis, pedagang kaki lima, pejalan kaki, tukang parkir dan pengamen. Maka dari itu jalan bukan saja sebagai untuk melintas tetapi juga merupakan tempat untuk mendapatkan peluang ekonomi. Sehingga di jalan raya terjadi serobot dan sikut antara penggunanya.

Selain tempat untuk mencari uang, jalan raya merupakan tempat untuk menjual berbagai hal. Tempat-tempat di pinggir jalan raya menjadi etalase untuk menawarkan sesuatu dengan merekayasa citra. Jalan raya menjadi tempat bagi iklan untuk mengoda hati para penggunanya supaya produk mereka laku. Dalam berbagai bentuknya reklame berusaha terus-menerus merangsang indera manusia untuk terbentuknya citra-citra tertentu yang diinginkan oleh suatu agen.

Dalam konteks penelitian ini ada beberapa relasi yang membentuk eksistensi parkir bebas di area Mall Panakkukang. Berikut ini adalah klasifikasi relasi tersebut :

a. Tukang parkir dengan pemilik Toko

Keberadaan toko-toko atau ruko penjualan yang terdapat di area Mall Panakkukang menjadi wilayah privat ruang parkir oleh pihak berwenang. Lokasi ruko yang terletak di dekat pusat perbelanjaan tersebut kini di depan ruko dijadikan ruang parkir. Relasi tukang parkir dengan pemilik toko atau ruko menurut informasi dari tukang parkir ada sebagian oleh karena hubungan dekat atau keluarga makanya kemudian mudah menjadi tukang parkir di tempat tersebut.

b. Tukang parkir dengan sanak saudara

Relasi kedua ini oleh karena kedekatan emosional. Lapangan pekerjaan yang sempit dan tuntutan hidup tentu saja menjadi salah satu faktor keterpurukan ekonomi. Melihat realitas tersebut, relasi inilah kemudian terbentuk oleh karena garis keturunan atau hubungan emosional. Tukang parkir yang sudah menjadi senior ketika mengetahui dibutuhkan tenaga kerja baru sebagai tukang parkir langsung memberitahu keluarganya yang membutuhkan pekerjaan.

c. Tukang parkir dengan PD. Parkir

Pekerjaan sebagai tukang parkir khususnya yang masuk dalam ruang privat harus mengikuti prosedur yang ditetapkan oleh badan setempat. Menurut informasi bahwa tukang parkir sebagian melalui pendekatan dengan PD. Parkir, dan konsekuensinya ada beberapa tes atau kriteria yang harus dilalui.

d. Tukang parkir dengan *Penguasa wilayah/Bos preman*

Di kota besar pada umumnya memiliki kepala *geng/bos preman* yang diakui oleh masyarakat setempat memiliki pengaruh dan dipatuhi. Hal ini juga

menjadi bagian relasi yang terdapat disana, yaitu hubungan tukang parkir dengan *Penguasa wilayah/Bos preman*. Posisi *Penguasa wilayah/Bos preman* ibaratnya agen jadi ia juga meraut keuntungan dari apa yang diperoleh tukang parkir.

Ruang yang mengalami abstraksi itu dan tenaga kerja abstrak pada dasarnya memiliki kesamaan yakni bahwa keduanya merupakan hasil dari serangkaian relasi dan praktik ekonomi, politik, teknologi dan budaya. Relasi-relasi ini yang kemudian diikuti dengan pergeseran pada level emosi dan personal, mereka tidak hanya *perceived* dan *conceived* tetapi juga hidup dan mengalami dalam kesehariannya.

Relevan dengan realitas tersebut bahwa ruang dalam suatu waktu oleh karena faktor tertentu menjadi alih fungsi, misalnya area jalan dijadikan sebagiannya lahan parkir. Jadi menurut pakar di atas, Ruang abstrak adalah ruang yang telah mengalami politisasi dan birokratisasi. Ruang abstrak yang memproduksi dan mendorong homogenitas sosial. Misi utama Lefebvre adalah mengubah menghadapi masyarakat yang didominasi oleh ruang abstrak. Untuk itu ia memproduksi konsep yang disebutnya sebagai ruang sosial.

Dengan itu ruang, di dalam Lefebvre, selalu didirikan atas kondisi-kondisi material yang konkret, pada saat yang sama kondisi-kondisi material dibentuk dan disimbolisasi ke dalam konsep dan tatanan mengenai ruang. Namun pada saat yang sama, terlepas dari berbagai konseptualisasi dan saintifikasi mengenai ruang, ruang juga senantiasa terdiri dari pengalaman hidup manusia yang aktif.

Saat berinteraksi di jalan raya orang masuk dalam suatu ruang yang memiliki aturan-aturan dan bahasa-bahasa tertentu untuk berinteraksi dengan

orang lain. Bahasa tersebut merupakan alat untuk memenuhi keinginannya dapat di mengerti orang lain. Bahasa merupakan media penyampaian pesan antara orang yang satu dengan orang yang lain sehingga keinginannya dapat dimengerti, dalam penyampaian dan penerimaan pesan ini akan terjadi bila proses tukar-menukar simbol-simbol kebahasaan dapat dimengerti maknanya. Dalam penggunaan bahasa di jalan raya ini dapat berupa rambu rambu yang tertulis maupun yang tidak tertulis yang tertulis biasanya berupa ramburambu lalu lintas, sedangkan yang tidak tertulis berupa gerak tubuh para pengguna jalan.

Salah satu bentuk interaksi ini adalah aktivitas tukang parkir. Setiap tukang parkir untuk menarik simpati para pelanggannya selalu melambaikan tangannya di jalan raya. Dengan melambaikan tangan di jalan raya itu tukang parkir menyampaikan sebuah pesan kepada pengguna jalan, agar pengguna jalan menggunakan ruang parkirnya. Interaksi ini terjadi dengan bahasa simbolik, artinya tukang parkir hanya menggunakan gerakan bagian tubuhnya untuk menyampaikan pesan terhadap pengguna jalan.

Selain dengan pengguna jalan tukang parkir juga melakukan interaksi dengan sesama tukang parkir. Interaksi ini terjadi ketika tukang parkir saling berebut pelanggan. Interaksi ini kadang membawa pengaruh yang besar terhadap tukang parkir itu sendiri, yakni jika terjadi interaksi yang berlebihan akan menyebabkan terjadinya konflik antara pengguna jalan maupun dengan tukang parkir itu sendiri.

Eksistensi tukang parkir tidak berjalan kondusif, ada situasi yang disebut konflik antara pengguna jalan dengan tukang parkir. Keadaan tersebut tentu saja

adalah realitas lenturnya harmonisasi antar manusia. Ruang selalu berkaitan dengan waktu karena setiap berada di suatu ruang maka disitu juga akan bertepatan dengan waktu. Parkir dipinggir jalan merupakan salah satu tempat yang memiliki konsep ruang dan waktu. Dalam hal ini parkir di pinggir jalan mengambil seting atau tempat di pinggir jalan, yang mana jalan merupakan ruang terbuka untuk umum namun untuk kepentingan kelompok atau pribadi jalan di buat ruang-ruang untuk tukang parkir.

Hasil observasi menunjukkan seberapa bertanggung jawabnya tukang parkir akan tugasnya masih saja selalu ada musibah yang terjadi. Kejadian seperti ini otomatis akan sepenuhnya disalahkan oleh tukang parkir tersebut, karena dianggap tidak becus dalam menjalankan pekerjaannya.

Jika dilihat dengan beberapa kejadian menunjukkan bahwa ruang parkir itu banyak menimbulkan konflik, baik itu dengan pengguna jalan, pemilik kendaraan, bahkan sesama tukang parkir. Hampir setiap hari jika dicermati lebih dalam konflik itu terjadi di jalan raya terlebih-lebih jalan raya itu sudah beralih fungsi sebagai ruang parkir. Biasanya konflik antara tukang parkir dengan para pengguna jalan ini terjadi karena adanya pembagian ruang untuk memenuhi hasratnya sehingga pengguna jalan merasa terganggu dalam melakukan aktivitasnya. Sedangkan konflik yang terjadi antara sesama tukang parkir terjadi akibat berebut lahan parkir, hal ini lah yang menyebabkan perebutan ruang untuk kepentingan sendiri demi memenuhi hasratnya.

Ruang parkir di jalan raya merupakan lahan yang banyak menghasilkan uang dari kegiatan parkir tersebut. Tidak mengherankan jika diruang-ruang parkir

yang ada di jalan raya selalu dijadikan tempat untuk memenuhi hasratnya walaupun dengan cara sikut menyikut dengan pengguna jalan yang lain. Dengan adanya ruang parkir itulah faktor penyulut konflik dalam ruang tersebut. Tidak mengherankan jika banyak orang yang mempertahankan kekuasaannya di ruang parkir tersebut. Karena dengan menguasai ruang parkir maka akan menghasilkan keuntungan yang banyak. Dengan demikian ruang parkir disini digunakan sebagai kegiatan ekonomi semata bagi kelompok yang menginginkan ruang parkir tersebut. Uang disini berperan sangat penting dalam terjadinya konflik ruang tersebut. Menurut Simmel dalam Antoni Giddens (2005:31):

*“Peran uang diasosiasikan dengan jarak spasial antara individu dengan kepemilikannya...hanya jika keuntungan dari satu usaha menjadi sesuatu yang dapat ditransfer dengan mudah ke tempat lainlah dia memberikan jaminan kepada harta dan pemiliknya, melalui pemisah spasial mereka, satu tingkat ketidak tergantungan yang tinggi, atau kata lain mobilitas diri...kekuasaan uang untuk menjembatani jarak memungkinkan pemilik dan hartanya terpisah jauh sehingga masing-masing mengikuti logikanya sendiri pada batas yang lebih jauh dibandingkan dengan masa ketika pemilik dan hartanya masih berdampingan dalam hubungan timbal balik secara langsung, ketika setiap urusan ekonomi juga urusan pribadi”.*

Dalam ruang parkir uang merupakan alat simbolis sebagai alat pemisah ruang, tetapi uang juga dapat digunakan sebagai kepercayaan. Karena seseorang yang menggunakan ruang parkir maka orang akan ditarik sejumlah biaya, dengan memberikan uang kepada tukang parkir yang telah menitipkan motornya dengan kepercayaan sebuah uang yang diberikan. Ketika tukang parkir menarik retribusi parkir tidak sesuai dengan ketentuan besarnya retribusi yang telah ditentukan oleh pemerintah adalah sebuah tindakan perlawanan terhadap kekuasaan. Sebagai contoh ketika di jalan raya ada rambu-rambu yang rusak maka orang tidak segera melapor kepada petugas untuk membenahinya melainkan membiarkannya saja.

Hal ini dilakukan karena rambu-rambu itu merupakan sebuah aturan yang harus ditaati oleh semua orang tanpa terkecuali. Hal ini sama saja adanya pembatasan kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah karena mereka merupakan orang berkuasa

## **2. Pengelolaan Retribusi Parkir disekitar Mall Panakkukang**

Berbicara masalah penggunaan lahan kota khususnya menjadi area parkir sangat luas jangkauannya, karena penggunaan lahan kota sebagai suatu proses dan sekaligus produk menyangkut semua sisi kehidupan manusia. Oleh karena hal inilah banyak sekali disiplin yang terlibat dalam pembahasan mengenai penggunaan lahan kota. Untuk meninjau penggunaan lahan kota, baik sebagai “produk” maupun proses” umumnya seseorang harus bertindak hati-hati, khususnya mengenai aplikasi konsep-konsep yang menyertainya. Kota yang dipandang sebagai suatu obyek studi dimana di dalamnya terdapat masyarakat manusia yang sangat kompleks, telah mengalami proses interelasi antarmanusia dan lingkungannya. Produk hubungan tersebut ternyata mengakibatkan terciptanya pola keteraturan dari pada penggunaan lahan.

Para tukang parkir dibebankan masalah retribusi yang telah ditentukan oleh para PD parkir tepi jalan. Dalam seminggu mereka harus menyetor 450.000 pada titik parkir di Jalan Boulevard kepada para kolektor, kemudian para kolektor diberi target Rp. 1.728.000. ketika mereka tidak mampu memenuhi target maka kembali lagi harus membuat laporan. Tetapi ketika tempat parkir yang menjadi titik parkir tutup, dan hujan maka hal itu dapat diberi toleransi.

Dalam pendapat Lefebvre menggunakan konsep *production of space* (produksi ruang), yang berisi pemahaman ruang yang secara fundamental terikat pada realitas sosial. Baginya pemahaman ruang sebagai *in itself*, tidak akan pernah menemukan titik mula epistemologis yang memadai. Ia menegaskan bahwa ruang tidak pernah ada “sebagaimana dirinya”, ia diproduksi secara sosial. Sebelum menjelaskan bagaimana ruang menjadi ruang sosial. Lefebvre membagi dua jenis ruang yakni: ruang mutlak dan ruang abstrak.

Dengan itu menurutnya, ruang yang mengalami abstraksi itu dan tenaga kerja abstrak pada dasarnya memiliki kesamaan yakni bahwa keduanya merupakan hasil dari serangkaian relasi dan praktik ekonomi, politik, teknologi dan budaya. Relasi-relasi ini yang kemudian diikuti dengan pergeseran pada level emosi dan personal, mereka tidak hanya *perceived* dan *conceived* tetapi juga hidup dan mengalami dalam kesehariannya.

Dengan berkembangnya areal perkotaan ke arah luar maka variabel lokasi menjadi sedemikian penting sehingga sewa untuk tempat-tempat yang mempunyai aksesibilitas yang tinggi akan membubung pula. Akibatnya pada lahan-lahan perkotaan akan terjadi persaingan ketat untuk mendapatkan lokasi-lokasi seperti. Di sini nampak bahwa penggunaan lahan yang mampu menawar paling tinggilah yang akan mendapatkan tempat yang diinginkan.

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian yang dipadukan dengan analisis data diatas, maka dalam penelitian ini dapat diambil kesimpulan :

1. Dengan adanya modernitas semua sektor kehidupan manusia mengalami perubahan yang cukup besar. Menurut Giddens dengan adanya modernitas maka akan terjadi perubahan ruang dan waktu. Salah satu yang mengalami perubahan adalah jalan raya. Jalan raya sudah mengalami perubahan fungsi sebagai ruang parkir, ruang parkir ini muncul akibat dari keinginan manusia untuk memenuhi hasratnya demi mempertahankan hidupnya.

Keberadaan parkir bebas di Mall Panaukkang didasari oleh beberapa relasi, yaitu tukang parkir dengan pemilik toko, tukang parkir dengan PD. Parkir, dengan sanak keluarga. Ruang parkir ini muncul melalui proses lelang yang dilakukan oleh pemerintah kota. Dengan proses lelang ini maka setiap orang akan memperebutkan ruang parkir yang dilelangkan oleh pemerintah kota itu. Sehingga ruang parkir dijadikan arena perebutan kekuasaan yang dimana setiap juru parkir memiliki ruang kekuasaannya yang dibatasi dengan bangunan – bangunan tokoh.

2. Pengelolaan Retribusi Parkir Di Sekitar Mall Panakkukang khususnya di jalan boulevard dari hasil pendapatan retribusi parkir dibagi menjadi tiga. Dimana tukang parkir tersebut tidak hanya menyeter kepada para kolektor Pd.

Tukang parkir tetapi juga menyeter kepada pemilik lahan dalam artian pemilik toko yang dijadikan sebagai tempat parkir .

## **B. Saran**

Dari hasil temuan dan analisis data di atas, ada beberapa hal yang dapat dijadikan sebagai masukan antara lain.

### **1. Bagi Pengguna Jalan**

- a. Dengan beralihnya fungsi jalan raya sebagai akibat adanya modernitas maka, hendaknya para pengguna jalan memperhatikan rambu-rambu yang ada di jalan raya.
- b. Dengan banyaknya ruang parkir yang muncul hendaknya para pengguna jalan dapat memahami interaksi yang dilakukan oleh tukang parkir.
- c. Dengan semakin sempitnya jalan raya akibat munculnya ruang parkir hendaknya para pengguna jalan tidak menyerobot atau mementingkan kepentingan dalam berkendara.
- d. Dengan banyaknya ruang parkir yang ada di pinggir jalan hendaknya para pengguna jalan mendahulukan orang yang sedang keluar dari ruang parkir.

### **2. Bagi Tukang Parkir**

- a. Dalam melakukan manajemen konflik hendaknya tukang parkir harus melakukan interaksi secara terus-menerus kepada pengguna jalan

supaya penyampaian pesan antara kedua belah pihak berjalan lancar dan tidak menimbulkan salah tafsir antara mereka.

- b. Kerjasama yang dilakukan oleh tukang parkir itu hendaknya dipertahankan terus supaya jalinan relasi sosialnya tidak renggang.
- c. Dalam melakukan penyesuaian diri tukang parkir harus menyesuaikan dengan lingkungan tempat mereka tinggal.

### 3. Bagi Pemerintah Daerah

- a. Pemerintah daerah hendaknya mengganti rambu-rambu yang sudah rusak dengan yang baru.
- b. Pemerintah daerah hendaknya memberi kesempatan yang sama bagi masyarakat yang belum mengikuti lelang parkir.
- c. Pemerintah daerah dalam melakukan proses lelang hendaknya lebih transparan dalam menentukan pemenang lelang.

## DAFTAR PUSTAKA

- AB, Widyanta. 2002. *Problem Modernitas dalam Kerangka Sosiologi Kebudayaan Georg Simmel*. Yogyakarta: Cindelas Pustaka rakyat Cerdas
- Adrian. 2006. jum'at 3, November. Perda Daerah Tentang Perparkiran. Kompas
- Arikunto, Suharsimi. 2006. *Metodelogi Penelitian*. Yogyakarta: Bina Aksara
- Cholis, Aunurrohman. 2007. *Malioboro Soal Pembangunan Kawasan Pejalan Kaki dan Dusta Proyek-Proyek Disana*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Giddens, Anthony. 2005. *Konsekuensi-konsekuensi Modernitas dalam terjemahan*. Yogyakarta: Kreasi wacana.
- Habermas, Jurgen. 2007. *Ruang Publik Sebuah Kajian Tentang Kategori Masyarakat Borjuis*. Yogyakarta: Kreasi Wacana
- Harvey, David. 1990. *The condition of postmodernity*. Massachusetts, USA: Oxford
- Heri, Rusdi. 2009. *Menghadirkan Ruang Komunal yang Nyaman Sebagai Pemutus Sekat*. Tanggal Download 20 juni 2018.
- Jacobson, David.1958. *Reading Ethnography*. New York: State University Of New York Press
- P.M, Laksana, dkk.2000. *Permaian Tafsir*. Yogyakarta: Insest press
- Melbin, Murray. 1978. *Night as Frontier American Sociological Review* 43, 1 (feb,1978), hal: 3-22
- Pikiran Rakyat, Selasa, 03 Februari 2009. Mereka yang Memanfaatkan Lahan Parkir. <http://www.pikirakyat.com/prprint.php?mib=beritadetail&id=7921>
- Sutopo, H.B. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Surakarta: Sebelas Maret University Press.
- Spredley, James. 2006. *Metode Etnografi*. Yogyakarta: Tiara Wacana.
- Wildan. 2005. Sabtu, 23 April. Parkir di Pinggir Jalan Tetap Rp 1.000 Juru Parkir Tetapkan Sendiri Rp 2.000. Kompas.
- <https://media.neliti.com/media/publications/103369-ID-evaluasi-terhadap-pengelolaan-parkir-tep.pdf>
- <https://media.neliti.com/media/publications/171963-ID-none.pdf>
- Journal of Governance, Desember 2017 Volume 2, no. 2 200

**D  
O  
K  
U  
M  
E  
N  
T  
A  
S  
I**



**Gambar 1.1**

**Wawancara dengan tukang parkir Dg. Sikki**



**Gambar 2.2**

**Wawancara dengan tukang parkir Bapak Udin**



**Gambar 1.3**

**Wawancara dengan ketua PD parkir khusus tepi jalan Bapak Salim**



**Gambar 1.4**

**Wawancara dengan tukang parkir Bapak Hasan**



**Gambar 1.5**

**Wawancara dengan pengunjung Mall Intan**



PEMERINTAH KOTA MAKASSAR  
**PD. PARKIR MAKASSAR RAYA**

Jl. Hati Mulia No. 7, Makassar Telp. (0411) 873 384



**SURAT KETERANGAN PENELITIAN**

Nomor: 011/10.1/PD.PMR/I/2019

Pejabat yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : **Hj. Satriani Ulfiah Mungkasa, SE**  
Jabatan : Direktur Utama  
Nama Instansi : PD. Parkir Makassar Raya

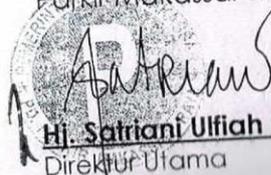
Dengan ini menerangkan bahwa Mahasiswa Universitas Muhammadiyah Makassar (UNISMUH) dibawah ini :

Nama : **Rahmawati Tanra**  
Nim : 105383088  
Jurusan : Pendidikan Sosiologi  
Judul : **"Penguasaan Ruang (Area Parkir Bebas Di Sekitar Mall Panakkukang Kota Makassar)"**.

Benar telah melaksanakan Penelitian pada Instansi kami dari Tanggal **10 Desember 2018 s/d 10 Januari 2019**, berdasarkan Surat Permohonan Izin melakukan Penelitian Nomor : **070/4920-II/BKBP/XII/2018**.

Demikian Surat Keterangan ini dibuat untuk selanjutnya dipergunakan sebagaimana mestinya.

Makassar, 14 Januari 2019  
Direksi Perusahaan Daerah  
Parkir Makassar Raya

  
**Hj. Satriani Ulfiah Mungkasa, SE**  
Direktur Utama

cc. File

## Riwayat Hidup



**Rahmawati Tanra**, lahir di Pare-Pare, Sulawesi Selatan pada tanggal 9 april 1996 yang merupakan anak kedua dari tiga bersaudara, buah hati dari pasangan yang berbahagia bapak Tanra Hasan dan Ibu Hj. Hasnah. Pendidikan formal dimulai dari SDN. 161 unggulan pada tahun 2002 dan tamat pada tahun 2008.

Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di SMPN 1 Pinrang dan tamat pada tahun 2011. Pada tahun 2011 penulis melanjutkan pendidikan di SMAN 1 Pinrang dan tamat pada tahun 2014. Pada tahun yang sama penulis diterima sebagai mahasiswa pada Program Studi Pendidikan Sosiologi Fakultas Keguruan Dan Ilmu Pendidikan Universitas Muhammadiyah Makassar melalui ujian seleksi penerimaan mahasiswa baru (SPMB).