

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Diterbitkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah, kemudian diganti dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 dan terakhir diganti dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah merupakan tonggak sejarah baru terhadap Konsep Pemerintahan khususnya di Daerah, dimana dalam aturan ini makna Otonomi secara utuh telah dilaksanakan melalui prinsip Desentralisasi terhadap berbagai kebijakan Pemerintah Pusat untuk diserahkan kepada Pemerintah yang diselenggarakan secara otonom.

Penegasan terhadap prinsip tersebut dituangkan dalam Pasal 1 Angka 2 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 yang menyatakan bahwa pemerintahan daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan DPRD menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Tindak lanjut terhadap kebijakan tersebut, maka dalam mendukung sistem tata kelola pemerintahan di daerah maka dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan

Daerah yang didasari pada Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2009 Tentang MPR, DPR, DPD dan DPRD, maka salah satu kewenangan yang dimiliki oleh Pemerintah Daerah yakni menyusun Peraturan Daerah sebagai wujud dari penjewatahan terhadap pemberian kewenangan kepada daerah dalam mengurus dan mengatur rumah tangganya sendiri, karena adabagian dari urusan-urusan daerah selain diatur dalam undang-undang dan harus diatur lebih lanjut dengan peraturan daerah.

Zulkifli Anwar (2023) pada kajian penelitiannya menguraikan bahwa ciri utama suatu daerah yang dianggap dapat melaksanakan prinsip-prinsip otonomi, terletak pada kemampuan kinerja keuangan daerah tersebut untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan, artinya semakin rendah tingkat ketergantungan suatu daerah kepada pemerintah pusat kemandirian yang dimiliki dinilai semakin baik. Sementara untuk apat mengurangi tingkat ketergantungan terhadap pemerintah pusat dalam hal keuangan, maka langkah kongkrit yang dapat dilakukan yakni dengan meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui pengoptimalan semua potensi yang ada di daerah.

Terdapat berbagai sumber daya yang dapat dimanfaatkan oleh pemerintah daerah dalam rangka meningkatkan pendapatan guna mendukung penyelenggaraan pemerintahan, dimana menurut pandangan dari Amelia Nurul Hamidah (2022) bahwa salah satu sumber pendapatan yang dapat dimanfaatkan oleh semua daerah

yakni dengan melakukan pengelolaan penerimaan yang bersumber dari pajak dan retribusi daerah.

Mengenai pengelolaan Pajak dan Retribusi Daerah sebagai salah satu subjek yang dapat dijadikan sumber pendapatan bagi daerah pada dasarnya juga telah ditegaskan Undang-Undang Nomor 33 tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintahan Pusat dan Daerah, dimana dalam bagian aturan ini memberikan hak kepada daerah untuk memungut Pajak Dan Retribusi daerah sebagai sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD).

Terhadap berbagai golongan Pajak dan Retribusi yang dapat dikelola oleh Pemerintah Daerah sebagai sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) menurut Indah Tri Madyati HRP (2023) bahwa jenis Pajak dan Retribusi yang memiliki potensi dan peluang sangat besar untuk mendapatkan pendapatan yakni melalui Retribusi Parkir. Pernyataan dilandasi oleh berbagai pertimbangan dimana salah satunya yakni Perkembangan jumlah kendaraan bermotor pada hampir semua wilayah di Indonesia setiap tahunnya mengalami penambahan cukup pesat.

Konsep tentang Parkir menurut pandangan dari Septri Kurniawan (2021) merupakan salah satu komponen atau aspek tak terpisahkan dalam kebutuhan sistem transportasi, karena setiap perjalanan dengan kendaraan pribadi umumnya selalu dimulai dan diakhiri di tempat parkir. Sehingga dapat dikatakan bahwa Parkir

adalah kebutuhan umum yang awalnya berfungsi melayani. Sesuai dengan fungsi kualitas hidup warga dan menyediakan fasilitas umum yang layak.

Sedangkan menurut Novthalia Moningka (2022) bahwa istilah Parkir dapat dijabarkan sebagai suatu keadaan tidak Bergeraknya kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya, dan secara hukum tentu terdapat larangan untuk berhenti di tengah jalan raya atau berhenti disembarang tempat, namun diperbolehkan untuk memberhentikan kendaraan disisi jalan atau itepi jalan dengan ketentuan area tersebut tidak dinyatakan larangan untuk berhenti.

Keberadaan area parkir tidak dapat disangkal untuk saat ini telah menjadi sebuah kebutuhan khususnya di wilayah yang memiliki tingkat keramaian seperti area pertokoan, warung, pasar dan berbagai tempat lainnya. Sebab dengan tidak ditatanya area parkir secara baik bahkan dapat menjadi sumber kemacetan. Olehnya hampir semua daerah dalam memanfaatkan area parkir sebagai salah satu sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) sekaligus sebagai sarana menata lokasi parkir agar tidak menjadi sumber kemacetan, telah menerbitkan Peraturan Daerah terkait dengan Pengelolaan Parkir.

Kota Parepare walaupun memiliki Luas hanya berkisar 99,33 Km², namun tingkat kepadatan kendaraan dapat dikatakan terbilang cukup tinggi, hal ini dikarenakan adanya berbagai fasilitas yang

menyebabkan urban kendaraan dari beberapa daerah disekitar Kota ini akan memadatkan ruas jalan diwaktu-waktu tertentu, selain itu adanya fasilitas Pelabuhan juga menjadi salah satu pemicu padatnya kendaraan memasuki Kota Parepare, ditambah lagi untuk Wilayah Sulawesi Selatan dapat dikatakan bahwa Kota ini merupakan jalur lintas utama untuk menuju wilayah di bagian utara.

Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan tentang Kondisi Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Parepare dan beberapa daerah sekitarnya atau sering disebut dengan Wilayah Ajatappareng yang diperkirakan tingkat mobilisasinya ke Kota ini cukup besar dapat dilihat pada Tabel dibawah ini :

Tabel 1.1
Jumlah Kendaraan Bermotor pada Wilayah Ajatappareng

Kabupaten/ Kota	Jenis Kendaraan					Total
	Mobil Pick Up	BUS	Mini Bus	Sepeda Motor	Ransus	
Pinrang	17.438	76	7.658	212.557	1.085	238.849
Sidenreng Rappang	17.769	98	9.521	146.251	877	174.630
Barru	6.671	34	2.846	60.620	329	70.504
Enrekang	3.410	49	2.990	54.510	373	61.361
Kota Parepare	12.982	450	8.010	136.092	527	158.062

Sumber : Samsat Polda Sulsel Update **2024-02-23 23:03:21**

Kondisi terkait dengan jumlah banyaknya kendaraan tersebut tentunya akan berdampak pada penyediaan lahan parkir yang juga akan meningkat, dan hal ini tentunya jika dari sudut pandang peningkatan sumber pendapatan daerah menurut pandangan dari Ilham Nur Rahman (2023) merupakan sebuah potensi yang harus

mampu disikapi oleh suatu pemerintah daerah, karena parkir dapat dikatakan sebagai salah satu sumber retribusi terbesar di hampir semua daerah.

Menyikapi kondisi tersebut maka Pemerintah Daerah telah menyusun kebijakan terhadap penanganan permasalahan parkir khususnya di tepi jalan melalui Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 tentang Retribusi dan juga Peraturan Walikota Parepare Nomor 18 Tahun 2018 tentang Lokasi Parkir Tepi Jalan. Pada beberapa bagian dalam aturan tersebut menjelaskan mekanisme tentang Pengelolaan Lokasi Parkir di Tepi Jalan beserta Nilai Retribusi yang dibebankan kepada Pengguna Lahan Parkir.

Besarnya potensi terhadap pengelolaan Lahan Parkir di Kota Parepare ternyata tidak dapat dimanfaatkan secara optimal oleh Dinas Perhubungan Kota Parepare sebagai lembaga pemerintahan yang diberikan tanggung jawab terhadap penanganan Retribusi Parkir. Hal ini dapat dilihat pada pencapaian target terhadap penerimaan Retribusi Parkir dalam beberapa Tahun terakhir hanya mampu dicapai sekitar 600 hingga 900 juta atau hanya berkisar 47% dari Target yang diberikan setiap Tahunnya dari 1,207 Miliar pada Tahun 2019 hingga 1.939 Miliar di Tahun 2022.

Fakta tersebut dibenarkan oleh UPTD Parkir pada Dinas Perhubungan Kota Parepare dalam pernyataannya di ParePos.co.id (2023) bahwa Dinas Perhubungan selalu berusaha mengoptimalkan

kinerja mereka khususnya dalam hal penanganan Parkir dengan berusaha meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) melalui Retribusi Parkir walaupun terhadap pencapaian Target mereka mengakui masih stagnan pada persentase 47%, namun secara kuantitatif setiap tahunnya akan selalu ditingkatkan.

Pencapaian tersebut tentunya jika dibanding dengan kondisi yang terjadi dilapangan, bahwa hampir semua lokasi yang memiliki tingkat kepadatan parkir cukup tinggi terdapat oknum yang melakukan pemungutan retribusi untuk parkir, bahkan dari hasil observasi yang dilakukan tersebut nilai retribusi yang diminta oleh juru parkir tidak sesuai dengan Tarif yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah Parepare, tentunya hal ini menjadi bagian dari evaluasi terhadap pengelolaan parkir yang ada di Kota Parepare.

Permasalahan serupa ternyata juga terjadi pada berbagai daerah, sebagaimana dikemukakan oleh Indah Tri Madyati HRP (2023) bahwa fakta yang terjadi dilapangan dimana sering ditemukan juru parkir yang meminta tidak sesuai dengan tarif yang sudah ditetapkan, dimana sangat jelas dalam aturan tentang Parkir yang diterbitkan oleh Pemerintah Daerah setempat ditetapkan sebesar Rp,3.000, namun kondisi dilapangan oleh oknum pengelola parkir meminta jasa parkir sebesar Rp,5.000, ditambah lagi mereka melakukan hal tersebut dapat dikatakan ilegal karena tidak disertai dengan Karcis Parkir.

Timbulnya permasalahan yang terjadi terhadap pengelolaan Parkir di hampir semua daerah menurut Ismayanti Harahap (2021) lebih disebabkan karena pihak pengelola belum mampu untuk mengimplementasikan kebijakan pemerintah yang diuraikan dalam Peraturan tentang Pengelolaan Parkir khususnya di Tepi Jalan Umum. Hal ini ditegaskan dalam hasil penelitiannya bahwa faktor yang menjadi penghambat utama sehingga Target Pemerintah melalui Retribusi Parkir tidak dapat tercapai disebabkan karena lemahnya implementasi penerapan Kebijakan Pemerintah di lapangan.

Merujuk pada pandangan dari Dian Suluh Kusuma Dewi (2022) bahwa untuk mampu mengimplementasikan kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah sebagai bagian dari kebijakan publik, maka implementasi yang dimaksudkan dalam hal ini adalah pelaksanaan atau penerapan. Sehingga jika dikaitkan dengan sebuah kebijakan maka Implementasi dapat diartikan sebagai sebuah aktivitas dalam menjalankan atau melaksanakan suatu kebijakan yang telah ditetapkan. Implementasi terhadap suatu kebijakan memiliki peranan yang penting bagi jalannya proses pemerintahan dan kesejahteraan masyarakat.

Sementara menurut pandangan dari Agus Subianto (2020) yang mengutip pernyataan dari Merilee S. Grindle (1980) dalam bukunya yang berjudul *Politics and Policy Implementation in the Third World*, dinyatakan bahwa Keberhasilan dalam mengimplementasikan

sebuah kebijakan sangat dipengaruhi oleh dua faktor yakni Isi Kebijakan (*Content of Policy*) dan Lingkungan Implementasi (*Context of Implementation*). Cakupan dari kedua faktor tersebut lebih diorientasikan pada sejauh mana kepentingan kelompok sasaran atau target termuat dalam isi kebijakan, jenis manfaat yang diterima oleh target, sejauh mana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan, apakah letak sebuah program sudah tepat, apakah sebuah kebijakan telah menyebutkan implementornya dengan rinci, dan apakah sebuah program didukung oleh sumberdaya yang memadai.

Berdasar pada pandangan tersebut, dan melihat konsep permasalahan terhadap pengimplementasian Kebijakan Pemerintah Daerah Kota Parepare terhadap permasalahan Perpajakan, tentunya banyak faktor yang menjadi penyebabnya, sebagaimana dikemukakan dalam teori Merilee S. Grindle (1980) tentang Implementasi tentunya dalam berbagai indikator yang disebutkan hal yang dianggap dapat mendekati dalam hal pengelolaan Parkir di Kota Parepare yakni berkaitan dengan Kondisi Lingkungan dimana Kebijakan itu dapat diimplementasikan, sehingga indikator yang akan lebih jauh dikaji dalam penelitian diorientasikan pada sejauh mana perubahan yang diinginkan terhadap penerapan kebijakan mengenai perpajakan, apakah sebuah kebijakan telah menyebutkan implementornya dengan rinci, dan apakah sebuah program didukung oleh sumberdaya yang memadai

Memperhatikan fenomena dan juga cakupan implementasi terhadap kebijakan pengelolaan parkir di Kota Parepare melalui beberapa indikator yang akan dijadikan sebagai fokus kajian, sehingga untuk dapat menganalisis hal tersebut, judul yang diajukan yakni : **Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Penerapan Peraturan Daerah Tentang Pengenaan Tarif Parkir Tepi Jalan Di Kota Parepare**

B. Fokus Penelitian

Kebijakan tentang Pengelolaan Parkir khususnya di Tepi Jalan Umum telah ditetapkan oleh Pemerintah Daerah Kota Parepare sebagai acuan bagi Pengelola Parkir ditingkat Instansi Daerah sebagai acuan dalam rangka mendukung Peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Parepare, namun dari fakta yang ditemui dilapangan bahwa Pencapaian terhadap Target PAD untuk Parkir masih sangat jauh dari yang diharapkan, olehnya itu dalam penelitian ini akan difokuskan untuk mengangkat permasalahan tentang :

“Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi Implementasi Penerapan Peraturan Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Parkir Tepi Jalan di Kota Parepare ?”

C. Tujuan Penelitian

Berdasar pada rumusan masalah yang akan dikaji pada penelitian ini, maka tujuan yang hendak dicapai adalah : Untuk mengetahui Faktor-faktor yang mempengaruhi Implementasi Penerapan Peraturan

Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Parkir Tepi Jalan di Kota Parepare.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dalam penelitian ini antara lain :

1. Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sebuah dukungan konseptual sekaligus sebagai sarana untuk memberikan gambaran tentang Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi terhadap Pengimplementasian Kebijakan Pemerintah Daerah khususnya berkaitan dengan Persoalan Parkir Tepi Jalan.
- b. Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi bagian dari pengembangan bidang ilmu Ekonomi khususnya berkaitan Perencanaan dan Pengembangan Perekonomian suatu daerah .
- c. Penelitian ini juga diharapkan menjadi salah satu sumber rujukan terhadap penelitian-penelitian yang mengkaji tentang Pengimplementasian terhadap Kebijakan Pemerintah Daerah khususnya berkaitan dengan Persoalan Parkir Tepi Jalan

2. Manfaat Praktis

- a. Secara praktis diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan informasi khususnya berkaitan dengan Pengimplementasian terhadap Kebijakan Pemerintah Daerah khususnya berkaitan dengan Persoalan Parkir Tepi Jalan

- b. Informasi yang disajikan dalam penelitian ini diharapkan pula dapat menjadi sumber rujukan pada Instansi Pemerintah Daerah khususnya Dinas Perhubungan dalam pengelolaan parkir khususnya terhadap pengimplementasian Kebijakan dari Pemerintah.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Teori

1. Kebijakan Publik (Pemerintah Daerah)

a. Pemerintah Daerah

Pembentukan pemerintahan daerah sesuai dengan amanat Pasal 18 Undang-Undang Dasar 1945 yakni “Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerah provinsi dan daerah provinsi itu dibagi atas kabupaten dan kota, yang tiap-tiap provinsi, kabupaten, dan kota itu mempunyai Pemerintahan daerah, yang diatur dengan Undang-undang”, dijadikan dasar dari berbagai produk undang-undang dan peraturan perundang-undangan lainnya yang mengatur mengenai pemerintah daerah.

Pemerintahan daerah sesuai Pasal 1 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 adalah Penyelenggaraan Urusan Pemerintahan oleh Pemerintah Daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) menurut Asas Otonomi Dan Tugas Pembantuan. Adapun tujuan dari pembentukan pemerintahan di daerah pada dasarnya dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan publik guna mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat disamping sebagai sarana pendidikan politik ditingkat lokal

b. Kewenangan Pemerintah Daerah

Kewenangan Pemerintah Daerah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah Pasal 5 ayat (4) menyebutkan penyelenggaraan urusan pemerintahan daerah didasarkan pada beberapa asas yakni :

- 1) Desentralisasi yaitu melaksanakan semua urusan yang semula adalah kewenangan pemerintah pusat menjadi kewenangan pemerintah daerah, atau penyerahan sejumlah urusan pemerintahan dari pemerintah pusat atau dari pemerintah daerah tingkat yang lebih tinggi kepada pemerintah daerah yang lebih rendah sehingga menjadi urusan rumah tangga daerah itu.
- 2) Dekonsentrasi dapat dijabarkan sebagai bentuk pelimpahan wewenang dari pemerintahan pusat atau kepala wilayah atau kepala instansi vertikal yang lebih tinggi kepada pejabat-pejabatnya di daerah.
- 3) Tugas Pembantuan yaitu melaksanakan semua penugasan dari pemerintah kepada daerah dari pemerintah provinsi kepada kabupaten/kota.

c. Kebijakan

Keberagaman yang ada dalam lingkungan masyarakat baik itu berkaitan dengan suku, bangsa, sifat dan karakter

tentunya tidak akan mampu dikendalikan tanpa adanya sebuah kebijakan yang dikeluarkan oleh setiap pelaksana pemerintahan baik itu pada tatanan terendah seperti Desa dan Kelurahan.

Sifat dari sebuah kebijakan menurut pandangan dari Agustino (2020) terkadang lahir atas permintaan atau karena adanya permasalahan yang terjadi disuatu tempat sehingga kebijakan tersebut berguna untuk mengatasi kesulitan atau suatu permasalahan, dimana dengan adanya kebijakan tersebut tujuan yang diharapkan dapat terpenuhi.

Nugroho (2021) dalam konsep lainnya menyatakan bahwa sebuah kebijakan tidak mutlak lahir dari lingkup organisasi sektor publik, namun sifat kebijakan mencakup seluruh ruang, olehnya itu hal mendasar yang terkandung dalam suatu kebijakan adalah adanya pelaku atau pelaksana, sebuah tidak akan menjadi sebuah kebijakan jika tidak dapat diimplementasikan

d. Kebijakan Publik

Kebijakan Publik menurut pandangan dari Agustinus (2020) adalah serangkaian kegiatan yang mempunyai maksud/tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang baik secara individu atau mengatasnamakan organisasi yang berhubungan dengan suatu permasalahan

atau suatu hal dimana dibutuhkan adanya perhatian terhadap penanganannya. Konsep kebijakan ini menitik beratkan pada apa yang sesungguhnya dikerjakan daripada apa yang diusulkan atau dimaksud, model inilah yang secara umum membedakan antara kebijakan dengan suatu keputusan yang merupakan pilihan diantara beberapa alternatif yang ada.

Sudut pandang lainnya tentang kebijakan juga dibahas oleh Erika (2020) bahwa Kebijakan Publik dapat pula dikategorikan sebagai bagian dari keputusan politik yang dikembangkan oleh badan dan pejabat pemerintah. Karena itu karakteristik khusus dari kebijakan publik adalah bahwa keputusan politik tersebut dirumuskan oleh apa yang disebut otoritas dalam sistem politik, yaitu para senior, kepala tertinggi, eksekutif, legislatif, para hakim, administrator, penasehat, para raja, dan sebagainya.

Berdasar pada banyaknya definisi-definisi terkait dengan Kebijakan Publik menurut Ismayanti Harahap (2021) jika disimak secara mendalam bahwa pada masing-masing definisi memiliki karakteristik tersendiri, sehingga dapat disimpulkan bahwa pendekatan yang terdapat dalam berbagai definisi kebijakan terdiri dari :

Pertama, secara umum dapat dilihat bahwa sebuah kebijakan publik perhatiannya lebih berorientasi

suatu tindakan yang mempunyai maksud atau tujuan tertentu daripada perilaku yang berubah atau acak.

Kedua, kebijakan publik biasanya mengandung bagian atau pola kegiatan yang dilakukan oleh pejabat pemerintah daripada keputusan yang terpisah-pisah.

Misalnya, suatu kebijakan tidak hanya meliputi keputusan untuk mengeluarkan peraturan tertentu tetapi juga keputusan berikutnya yang masih berhubungan dengan penerapan dan pelaksanaannya.

Ketiga, kebijakan publik merupakan apa yang sesungguhnya dikerjakan oleh pemerintah dalam mengatur perdagangan, mengontrol inflasi, atau menawarkan perumahan rakyat, bukan maksud apa yang dikerjakan atau apa yang akan dikerjakan.

Keempat, kebijakan publik dapat bersifat positif maupun negatif. Secara positif kebijakan melibatkan beberapa tindakan pemerintah yang jelas dalam menangani suatu permasalahan. Secara negatif, kebijakan dapat melibatkan suatu keputusan

pejabat pemerintah untuk tidak melakukan suatu tindakan atau tidak mengerjakan apapun padahal dalam konteks tersebut keterlibatan pemerintah amat diperlukan.

Kelima, kebijakan publik paling tidak secara positif didasarkan pada hukum dan merupakan tindakan yang bersifat memerintah.

e. Tahap-Tahap Kebijakan Publik

Proses pembuatan kebijakan publik merupakan proses yang kompleks karena melibatkan banyak proses maupun variabel yang harus dikaji. Olehnya itu menurut Patarai, Muhammad Idris. (2020) menyimpulkan berbagai pandangan ahli menyatakan bahwa dalam proses-proses penyusunan kebijakan publik pada dasarnya dapat dibagi menjadi beberapa tahapan antara lain :.

1) Tahap Penyusunan Agenda

Tahapan ini sifatnya sangat kompleks sebab banyak usulan atau permasalahan yang saling mengemuka dan bahkan dapat dikatakan bersaing untuk menjadi bagian dalam sebuah agenda para pembuat kebijakan.

Kondisi tersebut menyebabkan terkadang ada masalah yang sifatnya urgent atau penting tidak dapat tersentuh sama sekali dikarenakan berada pada antrian selanjutnya,

karena terdapat permasalahan atau usulan yang sedang dalam penanganan, dan juga terdapat usulan atau masalah harus ditunda penanganannya untuk alasan-alasan tertentu dengan rentang waktu tak terhingga.

2) Tahap Formulasi Kebijakan

Tahapan dapat dikatakan dimana sebuah masalah sedang dalam penanganan atau dengan kata lain telah menjadi bagian dari para pembuat kebijakan untuk selanjutnya dibahas.

Masalah-masalah tadi didefinisikan untuk kemudian dicari pemecah masalah terbaik. Pemecahan terhadap masalah tersebut tentunya akan menjadi prioritas melalui berbagai bentuk alternatif atau pilihan kebijakan (*Policy Alternatives/ Policy Options*) sesuai ketentuan.

3) Tahap Adopsi Kebijakan

Ditahapan ini oleh para pembuat kebijakan setelah mendapatkan berbagai opsi pilihan dalam bentuk alternatif kebijakan, maka nantinya akan dipilih salah satu dari usulan alternatif tersebut untuk diadopsi tentunya harus didukung oleh kesepakatan yang mayoritas oleh pihak penentu kebijakan seperti legislative, lembaga peradilan atau putusan dari para pemegang saham dalam sebuah perusahaan dan sebagainya.

4) Tahap Implementasi Kebijakan

Suatu program kebijakan hanya akan menjadi catatan-catatan elit jika tidak dapat diimplementasikan secara baik dan benar. Sebab dikeluarkannya sebuah kebijakan tentu dengan maksud memecahkan sebuah masalah, sehingga tidak dapat dihindari untuk seharusnya diimplementasikan oleh mereka yang ditunjuk sebagai pelaksana kebijakan.

5) Tanggapan positif dan negatif tentunya akan bersaing dalam pengimplementasian terhadap sebuah program, terkadang kebijakan akan dipandang menjadi hal negatif jika dinilai oleh para pelaksana kebijakan merasa tidak mampu melaksanakan kebijakan tersebut atas alasan-alasan tertentu, namun disisi lain terdapat pula beberapa unsur yang melihat dengan adanya kebijakan tersebut mereka memiliki peluang baik dari segi finansial maupun dari sisi pengembangan diri.

6) Tahap Evaluasi Kebijakan

Keberhasilan dari sebuah kebijakan tidak akan dapat terukur jika tidak dilandasi atas sebuah evaluasi. Artinya tingkat keberhasilan dari suatu kebijakan tentu ada tolok ukur atau target dan bahkan terdapat standar yang harus dicapai atau dilakukan, sehingga untuk mengukur apakah semua yang disyaratkan telah mampu dijalankan dengan

baik, maka sarana paling tepat yakni melalui kegiatan evaluasi baik itu sifatnya internal maupun eksternal

2. Implementasi Kebijakan Publik

a. Pengertian Implementasi Kebijakan

Implementasi adalah tahap yang sangat menentukan dalam proses kebijakan karena tanpa implementasi yang efektif maka keputusan pembuat kebijakan tidak akan berhasil dilaksanakan. Olehnya itu Siagian (2020) mengemukakan bahwa Implementasi kebijakan merupakan aktivitas yang terlihat setelah adanya pengarahannya yang sah dari suatu kebijakan yang meliputi upaya mengelola input untuk menghasilkan *output* atau *outcomes* bagi masyarakat.

Sementara menurut Syahrudin (2020) bahwa sebuah Proses implementasi baru akan dimulai apabila tujuan dan sasaran telah ditetapkan, kemudian program kegiatan telah tersusun dan dana telah siap untuk proses pelaksanaannya dan telah disalurkan untuk mencapai sasaran atau tujuan kebijakan yang diinginkan. Kebijakan biasanya berisi suatu program untuk mencapai tujuan, nilai-nilai yang dilakukan melalui tindakan-tindakan yang terarah. Apabila program atau kebijakan sudah dibuat maka program tersebut harus dilakukan oleh para mobilisasi atau para aparat yang berkepentingan.

Nugroho R. (2021) menjelaskan bahwa implementasi Kebijakan dapat diartikan sebagai sebuah tahap pembuatan kebijakan antara pembentukan kebijakan dan konsekuensi-konsekuensi kebijakan bagi masyarakat yang dipengaruhi. Jika suatu kebijakan tidak tepat maka tidak dapat mengurangi masalah yang merupakan sasaran dan tujuannya., maka kebijakan itu mungkin mengalami kegagalan sekalipun telah diimplementasikan dengan baik.

Implementasi dalam pandangan Dian Suluh Kusuma Dewi, (2022) merupakan tindakan yang dilakukan oleh individu, pejabat, kelompok badan pemerintah atau swasta dan diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam suatu keputusan tertentu. Badan-badan tersebut melaksanakan pekerjaan-pekerjaan pemerintah yang membawa dampak pada warga negaranya. Namun dalam prakteknya badan-badan pemerintah sering menghadapi pekerjaan-pekerjaan di bawah mandat dari Undang-Undang, sehingga membuat mereka menjadi tidak jelas untuk memutuskan apa yang seharusnya dilakukan dan apa yang seharusnya tidak dilakukan.

b. Model-Model Implementasi

Implementasi terhadap suatu kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar kebijakan tersebut dapat mencapai

tujuannya. Sehingga Muhafidin (2020) menguraikan bahwa agar sebuah kebijakan dapat diimplementasikan ada dua pilihan langkah yang dapat ditempuh, yaitu : Langsung mengimplementasikan dalam bentuk program atau melalui formulasi kebijakan derivat atau membuat turunan dari kebijakan publik tersebut.

Rangkaian implementasi kebijakan dapat diamati dengan jelas yaitu dimulai dari program, keproyek lalu ke kegiatan. Kebijakan diturunkan berupa program- program yang kemudian diturunkan menjadi proyek-proyek, dan akhirnya berwujud pada kegiatan, Tindakanan ini mencakup usaha-usaha untuk mengubah keputusan-keputusan menjadi tindakan operasional dalam kurun waktu tertentu maupun dalam rangka melanjutkan usaha-usaha untuk mencapai perubahan besar dan kecil yang ditetapkan oleh keputusan-keputusan kebijakan yang dilakukan oleh organisasi publik yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan

c. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Suatu Kebijakan Publik

Proses implementasi kebijakan Joko Pramono (2020) tidak hanya terkait dengan perilaku pengurus yang bertanggung jawab untuk melaksanakan program dan berkomunikasi dengan kelompok sasaran, tetapi juga

melibatkan jaringan kekuatan politik, ekonomi, dan sosial yang dapat mempengaruhi secara langsung atau tidak langsung. Pelaksanaan dari program, perilaku semua pihak dan yang pada akhirnya mempengaruhi tujuan politik baik negatif maupun positif.

Indah (2023) juga mengemukakan bahwa Keberhasilan dalam mempelajari implementasi kebijakan publik dengan lebih baik, maka hal yang perlu diketahui terlebih dahulu adalah variabel dan faktor yang mempengaruhinya. Oleh karena itu, model kebijakan diperlukan untuk mempermudah pemahaman konsep implementasi kebijakan. Banyak model yang dapat digunakan untuk menganalisis implementasi kebijakan.

Keberhasilan dari suatu implementasi menurut Muhafidin (2020) dipengaruhi oleh dua variabel besar, yakni

- 1) Keberhasilan implementasi dari suatu kebijakan publik dapat diukur dari proses pencapaian hasil akhir (*outcomes*), yaitu tercapai atau tidaknya tujuan yang ingin dirai,, dimana pengukuran keberhasilan implementasi kebijakan tersebut dapat dilihat dari 2 hal, yakni:

- a) Segi Proses, dimana hal yang perlu dipertanyakan apakah pelaksanaan kebijakan sesuai dengan bentuk atau *design* proses yang diinginkan oleh suatu

kebijakan dengan merujuk pada kondisi aksi atau yang dilakukan oleh pelaksana kebijakan

- b) Apakah tujuan kebijakan tercapai. Dimensi ini diukur dengan melihat dua faktor, yaitu : Dampak atau efeknya pada masyarakat secara individu maupun secara kelompok dan Tingkat perubahan yang terjadi serta penerimaan kelompok sasaran dan perubahan yang terjadi

2) Keberhasilan suatu implementasi kebijakan publik, juga sangat ditentukan oleh tingkat *implementability* kebijakan itu sendiri, yang terdiri atas :

- a) Isi Kebijakan (*Content of Policy*),

Indikator-indikator yang termuat dalam Isi Kebijakan terdiri dari :

- (1) *Interest Affected* (Adanya Kepentingan yang Mempengaruhi)

Indikator ini berargumen bahwa suatu kebijakan dalam pelaksanaannya pasti melibatkan banyak kepentingan, dan tentunya hal ini akan berkaitan dengan pertanyaan bahwa sejauh mana kepentingan tersebut memiliki pengaruh terhadap implementasi dari sebuah kebijakan, hal inilah yang ingin diketahui lebih lanjut.

(2) *Type of Benefits* (Tipe Manfaat)

Pada point ini *Content Of Policy* (isi kebijakan) berupaya untuk menunjukkan atau menjelaskan bahwa dalam implementasi suatu kebijakan tentu terdapat beberapa jenis manfaat yang diharapkan mampu memberikan dampak positif terhadap mereka yang melaksanakannya

(3) *Extent Of Change Envision* (Derajat Perubahan Yang Ingin Dicapai)

Setiap kebijakan memiliki target yang hendak dan ingin dicapai. *Content Of Policy* (Isi Kebijakan) yang ingin dijelaskan pada poin ini adalah sejauh mana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan dan hal tersebut tentunya harus memiliki skala yang jelas

(4) *Site of Decision Making* (Letak Pengambilan Keputusan)

Pengambilan keputusan dalam suatu kebijakan memegang peranan penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan, maka pada bagian ini harus dijelaskan dimana letak atau posisi kewenangan yang dimiliki terhadap pengambilan keputusan dari suatu kebijakan yang akan diimplementasikan.

Artinya sejauh mana kewenangan dari pelaksana kebijakan untuk dapat menentukan keputusan dan juga menjadi hal mendasar dimana harus dapat diketahui bahwa apakah penempatan program yang akan dilakukan sudah tepat.

(5) *Program Implementer* (Pelaksana Program),

Dalam menjalankan suatu kebijakan atau program harus didukung dengan adanya pelaksana kebijakan yang kompeten demi keberhasilan suatu kebijakan. Ini sudah harus terpapar atau terdata dengan baik, apakah sebuah kebijakan telah menyebutkan implementornya dengan rinci

(6) *Resources Committed* (Sumber-Sumber Daya Yang Digunakan)

Apakah sebuah program didukung oleh sumber daya yang memadai. Pelaksanaan kebijakan harus didukung oleh sumber-sumber daya yang mendukung agar pelaksanaannya berjalan dengan baik

b) Lingkungan Implementasi (*Context of Implementation*)

Indikator-indikator untuk Lingkungan Kebijakan yakni :

(1) *Power, Interest, and Strategy Of Actor Involved*
(Kekuasaan, kepentingan-kepentingan, strategi

dari aktor yang terlibat) artinya seberapa besar kekuasaan, kepentingan, dan strategi yang dimiliki para aktor yang terlibat dalam implementasi kebijakan.

(2) *Institution and Regime Characteristic (Karakter Lembaga dan Rezim yang Berkuasa)* artinya karakteristik institusi dan rejim yang sedang berkuasa)

(3) *Compliance and Responsiveness* (Tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana) artinya bahwa Hal lain yang dirasa penting dalam proses pelaksanaan suatu kebijakan adalah kepatuhan dan respon dari para pelaksana, maka yang hendak dijelaskan pada poin ini adalah sejauhmana kepatuhan dan respon dari pelaksana dalam menanggapi suatu kebijakan.

3. Kebijakan Pajak Daerah

a. Pengertian Pajak Daerah

Pajak sebagaimana diuraikan dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah merupakan pungutan yang bersifat politis dan strategis. Bersifat Politis karena pemungutan Pajak adalah perintah konstitusi dan bersifat strategis karena Pajak

merupakan tumpuan utama bagi negara dalam membiayai kegiatan pemerintahan dan pembangunan.

Pajak secara umum menurut Rahayu, S.K. (2020) dapat diartikan sebagai iuran dari rakyat kepada pemerintah yang bersifat wajib (dapat dipaksakan) berdasarkan Undang-Undang dengan tidak mendapat jasa timbal balik atau kontraprestasi yang langsung ditunjukkan dan yang digunakan untuk membiayai pengeluaran umum dan dalam rangka menyelenggarakan pemerintah.

Terhadap permasalahan Balas Jasa oleh Mardiasmo (2019) dijelaskan bahwa pemerintah mewujudkannya kepada masyarakat dalam bentuk pemeliharaan keamanan dan ketertiban, pemberian subsidi barang kebutuhan pokok, tempat peribadatan dan pembangunan lainnya

Agustin, S. (2020) mempertegas tentang pengertian Pajak Daerah sebagaimana dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 bahwa yang dimaksud Pajak Daerah adalah iuran wajib yang dilakukan oleh orang pribadi atau badan kepada daerah tanpa imbalan langsung yang seimbang, yang dapat dipaksakan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yang digunakan untuk membiayai penyelenggaraan pemerintahan daerah dan pembangunan daerah

b. Jenis-Jenis Pajak Daerah

Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah menjelaskan bahwa untuk jenis pajak yang dapat dipungut oleh daerah dibagi berdasarkan wilayah kewenangan masing-masing, dimana jenis pajak atau retribusi yang menjadi hak dan kewenangan dari Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota yakni :

- 1) Pajak Hotel dan Restoran;
- 2) Pajak Hiburan;
- 3) Pajak Reklame;
- 4) Pajak Penerangan Jalan;
- 5) Pajak Mineral Bukan Logam dan Batuan
- 6) Pajak Parkir;
- 7) Pajak Air Tanah;
- 8) Pajak Sarang Burung Walet;
- 9) Pajak Bumi dan Bangunan Perdesaan dan Perkotaan;
- 10) Bea Perolehan Hak atas Tanah dan Bangunan

Pemerintah Daerah dalam hal pengenaan dan pemungutan pajak juga diberikan kesempatan untuk membuat kebijakan tersendiri dengan mematuhi beberapa persyaratan berikut : Bersifat pajak dan bukan retribusi, Objek pajak ada di wilayah Kabupaten/Kota, Mempunyai mobilitas cukup rendah dan hanya melayani masyarakat disekitarnya, Objek dan dasar

pengenaan pajak tidak bertentangan dengan kepentingan umum, bukan objek pajak propinsi dan/atau pusat dan potensinya memadai

c. Kebijakan Pengelolaan Pajak Daerah

Undang-undang Nomor 28 Tahun 2009 mengatur dengan jelas bahwa untuk dapat dipungut pada suatu daerah, maka setiap jenis pajak daerah harus ditetapkan dengan Peraturan Daerah, yang sifatnya tidak boleh berlaku surut dan tidak boleh bertentangan dengan kepentingan umum atau ketentuan perundang-undangan yang lebih tinggi.

Sementara sistem dalam pelaksanaan pemungutan pajak menurut Mardiasmo (2019) dapat dibagi menjadi :

- 1) *Official Assessment System* adalah suatu sistem pemungutan yang memberi wewenang pada pemerintah (fiskus) untuk menentukan besarnya pajak yang terutang.
- 2) *Self Assessment System* adalah sistem pemungutan yang pajak memberi wewenang sepenuhnya kepada Wajib Pajak untuk menghitung, memperhitungkan, membayar, dan melaporkan sendiri besarnya pajak yang terutang.
- 3) *With Holding System* Adalah suatu sistem pemungutan yang memberi wewenang kepada pihak ketiga (bukan fiskus dan bukan Wajib Pajak) untuk menentukan besarnya pajak yang terutang oleh Wajib Pajak.

4. Parkir

a. Pengertian Parkir

Bertambahnya jumlah penduduk dan disertai dengan semakin meningkatnya kepemilikan kendaraan sehingga akan menimbulkan meningkatnya kebutuhan permintaan jalan untuk menampung kegiatan lalu lintas. Nawir, Daud (2020) juga mengemukakan bahwa peningkatan tersebut tentunya akan berimbas pula pada penyediaan tempat-tempat parkir di pinggir jalan pada lokasi jalan tertentu baik di badan jalan maupun dengan menggunakan sebagian dari perkerasan jalan mengakibatkan turunnya kapasitas jalan, terhambatnya arus lalu lintas, dan penggunaan jalan menjadi tidak efektif.

Parkir sesuai dengan pengertiannya sebagaimana dituangkan dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Nomor : 272/HK.105/DRJD/1996 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, adalah keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang bersifat sementara.

Diilustrasikan bahwa ketika Lalu lintas berjalan menuju suatu tempat tujuan dan setelah mencapai tempat tersebut kendaraan membutuhkan suatu tempat pemberhentian. Tempat pemberhentian tersebut kemudian disebut sebagai ruang parkir. Agar sistem transportasi menjadi lebih efisien

maka tempat-tempat yang dianggap dapat membangkitkan pergerakan perjalanan harus menyediakan fasilitas pelayanan yang memadai.

Penyediaan fasilitas parkir menurut Muhammad Afandi (2022) juga dapat berfungsi sebagai salah satu alat pengendali lalu lintas. Sehingga dalam rangka memenuhi kebutuhan tersebut maka pada kawasan-kawasan tertentu dapat disediakan fasilitas parkir untuk umum yang diusahakan sebagai suatu kegiatan yang berdiri sendiri dengan memungut bayaran ataupun tidak dipungut bayaran. Fasilitas tersebut dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir. Penyediaan fasilitas parkir ini dapat pula merupakan kegiatan ataupun bagian yang tidak terpisahkan dari bagian pelayanan dari sekelompok usaha atau organisasi.

b. Parkir Menurut Penempatannya

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Nomor : 272/HK.105/DRJD/ 1996 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, membagi parkir menurut penempatannya menjadi :

1) Parkir di Jalan (*On Street Parking*)

Parkir di jalan umum dapat digolongkan jenis parkir yang penempatannya di sepanjang tepi badan jalan dengan ataupun tidak melebarkan badan jalan itu sendiri bagi

fasilitas parkir. Parkir seperti ini menguntungkan bagi pengunjung yang menginginkan parkir dekat dengan tempat tujuan.

Septri Kurniawan, (2021) mengemukakan bahwa tempat parkir seperti ini dapat ditemui di kawasan pemukiman berkepadatan cukup tinggi serta pada kawasan pusat perdagangan dan perkantoran umumnya tidak siap untuk menampung pertambahan jumlah kendaraan yang parkir.

2) Parkir di Luar Jalan (Off Street Parking)

Menghindari terjadinya hambatan akibat parkir kendaraan di jalan maka parkir di luar jalan/*Off Street Parking* menjadi pilihan yang terbaik. Terdapat dua jenis parkir di luar jalan, yaitu :

a) Pelataran Parkir

Pelataran parkir di daerah pusat kota sebenarnya merupakan suatu bentuk yang tidak ekonomis. Karena jarang terdapat pelataran parkir yang dibangun oleh gedung-gedung yang berkepentingan, dimana masalah keuntungan ekonomi dari parkir bukan lagi merupakan suatu hal yang penting.

b) Gedung Parkir Bertingkat

Saat ini bentuk yang sering dipakai adalah gedung parkir bertingkat, terdapat dua hal yang dapat

diperoleh yakni sebagai parkir alternatif dan adanya biaya parkir yang akan diterima dari pemakai kendaraan.

Adapun besaran biayanya tergantung pada pihak pengelola parkir, ataukah diserahkan kepada pemerintah setempat menerapkan biaya nominal atau pemerintah setempat menyerahkan pada pihak operator komersial yang menggunakan biaya struktural. Biasanya pemerintah lokal mengatasi defisit parkir di luar jalan tadi dengan Dana Pajak (*Rate Fund*) atau dari surplus parkir meter.

c. Parkir Menurut Statusnya

Mencermati kondisi yang banyak terjadi saat ini jika dihubungkan dengan masalah perparkiran, maka dari sisi kebijakan publik oleh Indra Kertati, dkk (2023) menggolongkan status dari area parkir kedalam beberapa jenis yaitu :

1) Parkir Umum

Parkir umum adalah perparkiran yang menggunakan tanah, jalan, dan lapangan yang pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah daerah. Tempat parkir umum ini menggunakan sebagian badan jalan umum yang dikuasai atau milik pemerintah yang termasuk bagian dari tempat parkir umum ini adalah parkir ditepi jalan umum.

2) Parkir Khusus

Parkir khusus adalah perparkiran yang menggunakan tanah-tanah atau lahan yang tidak dikuasai pemerintah daerah yang pengelolanya diselenggarakan oleh pihak lain baik berupa badan usaha maupun perorangan.

Tempat parkir khusus ini berupa kendaraan bermotor dengan mendapatkan ijin dari pemerintah daerah. Jenis parkir khusus meliputi gedung parkir, peralatan parkir, tempat parkir gratis, dan garasi. Gedung parkir adalah tempat parkir pada suatu bangunan atau bagian bangunan.

Peralatan parkir adalah tempat parkir yang tidak memungut bayaran dari pemilik kendaraan yang parkir di suatu lokasi. Tempat penitipan kendaraan atau garasi adalah tempat/bangunan milik perorangan

3) Parkir Darurat/Insidentil

Parkir darurat/insidentil adalah perparkiran di tempat-tempat umum baik yang menggunakan lahan tanah, jalan-jalan, lapangan-lapangan milik Pemerintah Daerah maupun swasta karena kegiatan darurat

4) Taman Parkir

Taman parkir adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang penyelenggaraannya oleh

pemerintah daerah atau pihak ketiga yang telah mendapat ijin dari Pemerintah Daerah

d. Pengendalian Parkir

Pengendalian parkir merupakan suatu tindakan yang harus dilakukan oleh pihak pemerintah atau instansi berwenang, karena tanpa adanya pengendalian terhadap parkir menurut Indah T M (2023) maka dapat mengakibatkan ketidak teraturan dalam tata letak kota/daerah. Pengendalian parkir bertujuan agar mengurangi tingkat kemacetan di sebuah daerah dan membuat masyarakat teratur dalam meletakkan atau meninggalkan kendaraannya.

Prayoga, A. D. (2021) juga mengemukakan bahwa pengendalian terhadap setiap lokasi parkir tentunya akan sangat berhubungan erat dengan pengawas ataupun penjaga tempat parkir. pengendalian parkir di jalan maupun di luar jalan merupakan hal penting untuk mengatur lalu lintas agar kemacetan, polusi, dan kebisingan dapat ditekan, dan juga akan meningkatkan standar lingkungan dan kualitas pergerakan pejalan kaki.

Olehnya itu karakteristik parkir perlu diketahui untuk merencanakan lahan parkir, adapun karakteristik parkir menurut menurut Reza Fachrozi,dkk (2021) dapat digolongkan dalam beberapa model yakni :

- 1) Akumulasi parkir adalah jumlah kendaraan yang parkir di tempat sesuai dengan jenis dan maksud perjalanannya.
- 2) Durasi parkir merupakan waktu dari sebuah kendaraan yang parkir lama atau tidaknya.
- 3) Volume parkir merupakan keadaan tempat parkir yang dapat menampung jumlah kendaraan.
- 4) Pergantian parkir adalah periode tertentu untuk kendaraan berparkir.
- 5) Indeks parkir Indeks parkir adalah pengguna ruang perparkiran.
- 6) Kapasitas parkir merupakan banyaknya kendaraan yang dapat ditampung di suatu lahan parkir

e. Pajak dan Retribusi Parkir

Memahami tentang Pajak dan Retribusi Parkir menurut Basri (2021) adalah dua hal yang berbeda dapat dijadikan satu dalam pengelolaannya. Penjelasan secara umum tentang kedua hal tersebut dapat diuraikan sebagai berikut :

1) Pajak Parkir

Undang-Undang nomor 8 Tahun 2004 tentang Pajak Parkir adalah “Pajak atas penyelenggaraan Parkir yang sepenuhnya diadakan dan dikuasai oleh orang pribadi dan atau badan hukum, Sementara Rahayu, (2020) menyatakan bahwa Pajak Parkir adalah Pajak yang

dikenakan terhadap penyelenggaraan tempat Parkir diluar badan jalan oleh orang pribadi atau badan, baik yang disediakan berkaitan dengan pokok usaha, maupun yang disediakan sebagai suatu usaha, termasuk penyediaan tempat penitipan dan garasi kendaraan bermotor, yang memungut bayaran.

2) Retribusi Parkir

Pungutan daerah sebagai pembayaran atas pemberian layanan tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberi oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan, Setiap penyelenggaraan tempat Parkir di luar badan jalan dan penyediaan tempat penitipan kendaraan bermotor akan dikenakan Retribusi

Keduanya dapat berdiri sendiri dalam pengelolaannya dan dapat pula dilakukan secara bersama-sama, sehingga jika dalam suatu tempat akan diberlakukan Pajak dan Retribusi Parkir maka dapat diartikan sebagai sebuah aktivitas menarik dan memungut retribusi parkir sesuai dengan yang digariskan dalam rangka usaha untuk memperoleh pemasukan balas jasa dari sarana atau fasilitas yang telah disediakan oleh pemerintah daerah

Umumnya subjek dari Retribusi Parkir adalah pemakaian jasa atau masyarakat yang memarkir kendaraan dipinggir jalan

umum atau tempat-tempat khusus misalnya pusat pertokoan dan pusat pembelanjaan.

Sedangkan objek dari Retribusi Parkir adalah pelayanan penyediaan Parkir ditepi jalan umum. Selanjutnya untuk menjamin kelancaran jalannya pelaksanaan pemungutan Retribusi Parkir di tepi jalan umum dalam memenuhi anggaran daerah, maka yang ditunjuk instansi yang membantu pemerintah dalam pengelolaan parkir.

C. Penelitian Terdahulu

Penelitian yang dianggap memiliki relevansi terhadap kajian tentang Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Penerapan Peraturan Daerah Tentang Pengenaan Tarif Parkir Tepi Jalan di Kota Parepare yakni :

Novthalia Moningka, Harijanto Sabijono, Robert Lambey, (2022) dengan judul penelitian : *Pengukuran Efektivitas Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tomohon. Jurusan Akuntansi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Sam Ratulangi*. Hasil dari penelitian ini memberikan gambaran bahwa :

Pengukuran Tingkat efektivitas penerimaan retribusi parkir di tepi jalan umum selama tahun 2014-2018 termasuk dalam kriteria “kurang efektif” yang disebabkan oleh naik turunnya target retribusi tiap tahunnya. Namun pada tahun 2016 Retribusi parkir di tepi jalan umum ini berhasil mencapai target yang di tentukan dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya, itu membuktikan bahwa pada tahun 2016 Dinas Perhubungan Daerah berhasil mencapai target dan

menjalankan upaya-upaya dalam rangka meningkatkan pendapatan retribusi parkir di tepi jalan umum..

Amelia Nurul Hamidah, (2022) dengan judul penelitian: *Analisis Efektivitas Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum, Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor, Dan Retribusi Terminal Guna Peningkatan Pendapatan Asli Daerah.* Hasil dari penelitian ini memberikan gambaran bahwa :

1. *Adanya juru parkir liar yang dikelola oleh petugas-petugas lain, pemerintah daerah dapat mengatasi upaya tersebut dengan melakukan pembinaan secara rutin dan kerja sama juru parkir liar dengan pihak kepala terminal agar tarif parkir yang dipungut oleh petugas-petugas lain dapat disetorkan ke kas daerah.;*
2. *Mengurangi sistem ketidak efektifan karcis yang tidak diserahkan ke pengguna jasa parkir yaitu dengan melakukan pengawasan seperti pengecekan karcis dengan melihat bukti sobekan dengan jumlah pendapatan yang disetorkan dan memberikan peneguran secara tegas kepada petugas juru parkir untuk memberikan karcis ke pengguna jasa parkir;*
3. *Dalam menetapkan target, pemerintah daerah harus memperhatikan tingkat rasio efektivitasnya agar sesuai dengan tujuan yang diinginkan sehingga dapat mencapai target yang telah ditetapkan.;*

Iham Nur Rahman & Ade Nurzaman, (2023) dengan judul penelitian : *Implementasi Kebijakan Retribusi Jasa Umum Penyelenggaraan Transportasi Bidang Perparkiran Pada Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya..* Hasil dari penelitian ini memberikan gambaran bahwa : *Konten kebijakan belum sepenuhnya termuat*

dalam kebijakan, meskipun hal itu bagian dari program atau kegiatan retribusi parkir dan konteks implementasi dapat disimpulkan lingkungan mendukung terhadap apa yang tertuang dalam kebijakan

Indah Tri Madyati HRP, (2023) dengan judul penelitian yakni : *Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum Kota Medan (Studi Kasus Pada Dinas Perhubungan Kota Medan)*. Hasil dari penelitian ini memberikan gambaran bahwa

1. *Isi kebijakan : didalamnya ada tiga sub indikator belum berjalan dengan baik yaitu tipe manfaat, derajat perubahan, dan sumber daya yang dilibatkan. Sedangkan yang sudah berjalan dengan baik yaitu kepentingan yang dipengaruhi, letak pengambilan keputusan dan pelaksana program.*
2. *Konteks implementasi : didalamnya memiliki tiga sub indikator akan tetapi hanya satu sub indikator yang sudah berjalan dengan baik yaitu kekuasaan, kepentingan dan strategi aktor yang terlibat, untuk dua sub indikator lainnya belum berjalan dengan baik.*

Zulkifli Anwar, Zaili Rusli, Febri Yuliani, (2023) dengan judul penelitian yakni : *Pelayanan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Kota Dumai*. Hasil dari penelitian ini memberikan gambaran bahwa :

1. Kurang baiknya kualitas pelayanan parkir tepi jalan umum dipengaruhi oleh faktor-faktor kualitas pelayanan parkir dimana faktor ruang parkir yang tidak bisa menampung jumlah kendaraan yang tiap tahunnya bertambah padat adalah faktor utama yang mempengaruhi kurang baiknya kualitas pelayanan parkir
2. Kemudian Faktor sumber daya manusia dinas perhubungan yang melakukan pengawasan langsung terhadap pengelola parkir dan juru parkir pegawai dinas perhubungan tidak sebanding dengan

banyaknya jumlah juru parkir. Dibalik itu semua sistem yang diatur dalam perda atas karcis yang dipakai tidak dilaksanakan, hasil dilakukan berdasarkan distribusi karcis parkir terhadap pengelola parkir dan juru parkir hal ini juga mempengaruhi kualitas pelayanan parkir, ini menyebabkan petugas parkir mengejar masukan sebanyak-banyaknya untuk memenuhi patokan yang diberikan oleh dinas perhubungan dan mengenyampingkan tugas mereka memberikan pelayanan yang baik kepada pengguna parkir.

Ismayanti Harahap, (2021) dengan judul penelitian yakni : *Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum Kota Pekanbaru*. Hasil dari penelitian ini memberikan gambaran bahwa :

1. *Prinsip penetapan dan besarnya tarif retribusi parkir berdasarkan kemampuan masyarakat dan keadilan telah sesuai namun masih ditemukan petugas parkir yang meminta atau menaikkan tarif retribusi parkir yang tidak sesuai dengan Peraturan Daerah;*
2. *Pemungutan retribusi parkir yang dilakukan oleh petugas parkir dalam prakteknya lapangan jarang sekali petugas memberikan bukti parkir berupa karcis kepada pengguna jasa parkir dan juga masih ditemukan petugas parkir yang tidak menggunakan atribut seperti rompi, peluit ataupun topi pada saat memberikan pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa parkir.*
3. *Pengawasan dan sanksi yang dilakukan ataupun diberikan oleh petugas Dinas Perhubungan cukup baik, dimana petugas memberikan teguran dan shock therapy kepada petugas parkir yang tidak mematuhi aturan sesuai dengan peraturan daerah.*

Mansur Chadi Mursid, Restu Aurora Gita Setiyani, Ika Lestari, Yadi Fakhruzein T. J, (2023) dengan judul penelitian yakni : *Implementasi Kebijakan Parkir Di Kawasan Central Business District*

Kota Pekalongan. Hasil dari penelitian ini memberikan gambaran bahwa :

1. Secara keseluruhan pengelolaan parkir masih buruk. Hal ini ditandai dengan penurunan jasa layanan parkir yang diberikan dan objek perjanjian karcis parkir yang tidak sesuai target.
2. Pengawasan parkir yang buruk merupakan wujud dari peraturan pajak parkir yang kurang optimal. Adanya tukang parkir liar yang juga bertindak sebagai pengawas parkir menambah masalah pengelolaan parkir
3. Kesuksesan jasa valet banyak bergantung pada manajemen jasa parkir. Pengelolaan yang transparan dan akuntabel dapat menjadi terobosan untuk meningkatkan pelayanan parkir

Muhammad Afandi, (2022) dengan judul penelitian yakni : *Implementasi Kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum*. Hasil dari penelitian ini memberikan gambaran bahwa :

1. Implementasi kebijakan yang dilakukan dinilai kurang optimal, dapat dilihat dari aspek isi kebijakan yang tidak memberikan pengaruh dan manfaat bagi masyarakat, membawa perubahan serta sumberdaya yang dikerahkan kurang memadai. Akan tetapi aspek isi kebijakan yang sudah baik terlihat dari kedudukan pembuat kebijakan serta pelaksana kebijakan tersebut.
2. Aspek Konteks implementasi terlihat baik karena tidak ada kekuasaan tertentu yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan, tidak adanya karakteristik lembaga atau penguasa yang merugikan kelompok sasaran serta mempunyai sikap patuh dan daya tanggap yang baik.

Wahyuningsih Abdullah, (2020) dengan judul penelitian : *Optimalisasi Retribusi Pelayanan Parkir Pada Dinas Perhubungan Di*

Kabupaten Gowa. Hasil dari penelitian ini memberikan gambaran bahwa :

1. *Memperluas basis penerimaan, Dinas Perhubungan telah melakukan salah satu hal yang sudah semestinya yaitu dengan melakukan survey titik–titik lokasi yang memungkinkan dibukanya lokasi parkir yang baru dalam rangka mengupayakan optimalisasi pemungutan retribusi parkir yang tepat dalam penataan lokasi tempat parkir untuk mengembangkan retribusi daerah yang lebih optimal.*
2. *Meningkatkan pengawasan, Dinas Perhubungan Melakukan suatu pelaksanaan pengawasan terhadap banyaknya aksi parkir liar yang tidak resmi dan dinas perhubungan juga akan melakukan pendataan ulang terhadap juru parkir yang tidak resmi yang membuka lahan-lahan parkir yang ilegal*

D. Kerangka Pikir

Berdasar pada Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Penerapan Peraturan Daerah Tentang Pengenaan Tarif Parkir Tepi Jalan, maka kerangka pikir yang dibangun dalam adalah :

Gambar 2.1
Kerangka Pikir



Penjelasan

Gambaran Siklus Pola yang ditampilkan pada Gambar 2.1 dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Salah satu bentuk Kewenangan dari Pemerintah Daerah adalah membentuk dan menetapkan Peraturan Daerah sebagai Produk Kebijakan Publik Pemerintah.
2. Kebijakan Tentang Pengelolaan Parkir di Kota Parepare telah diatur melalui 2 (Dua) Peraturan yakni Perda Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Retribusi dan Perwa Nomor 18 Tahun 2018 Tentang Penetapan Lokasi Parkir.
3. Implementasi terhadap Pelaksanaan Perda tersebut tentunya diberikan kepada Instansi Teknis dimana untuk Pengelolaan Parkir ditangani oleh Dinas Perhubungan Kota Parepare..
4. Pengimplementasian terhadap Perda tentang Parkir Dishub sebagai Instansi Teknis menyerahkan tanggung jawab tersebut kepada Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Parkir Dishub Kota Parepare.
5. UPTD dalam menjalankan amanah Perda tentunya mengambil peran sebagai Pengelola dan memiliki Kewenangan untuk menetapkan Petugas Parkir yang akan digunakan pada titik-titik lokasi parkir tepi jalan

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan dengan metode kualitatif, dimana menurut Creswell (2019) penelitian kualitatif merupakan penelitian yang mengeksplorasi dan memahami makna di sejumlah individu atau sekelompok orang yang berasal dari masalah sosial. Pendekatan metode kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini dengan menetapkan satu objek sasaran melalui studi kasus yakni mengeksplorasi suatu kasus secara mendalam, mengumpulkan informasi secara lengkap dengan menggunakan berbagai prosedur pengumpulan data berdasarkan waktu yang telah ditentukan. Kasus yang dimaksud dalam sebuah penelitian dapat berupa suatu peristiwa, aktivitas, proses, dan program.

Berdasar pada penjelasan tersebut maka sesuai dengan rumusan masalah yang akan dikaji pada penelitian ini maka akan difokuskan mengkaji, mencermati dan menganalisis tentang Implementasi Kebijakan Daerah Tentang Pengelolaan Parkir di Kota Parepare

B. Lokasi dan waktu penelitian

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada Kantor UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare

2. Waktu Penelitian

Waktu yang digunakan dalam penelitian ini mulai dari tahap Observasi Awal, Wawancara dengan Informan. Pengambilan Data/Dokumen dan Pengolahan Data dilakukan selama 3 (Tiga) bulan mulai Desember 2023-Februari 2024

C. Informan

Informan yang di maksud dalam penelitian ini sesuai dengan pandangan Hardani (2020) adalah Nara Sumber atau mereka yang memiliki kompetensi atau kemampuan dalam memberikan informasi. Sehingga dalam sebuah penelitian kualitatif posisi peneliti dan informan dapat dikatakan sebagai nara sumber, yang fungsinya tidak hanya sekedar mampu memberikan tanggapan sesuai dengan informasi yang dibutuhkan, namun juga mampu mengarahkan pada hal-hal yang dianggap berkaitan dengan kebutuhan sebuah penelitian.

Merujuk pada kriteria tersebut maka dalam hal pencermatan terhadap Implementasi Kebijakan Daerah Tentang Pengelolaan Parkir di Kota Parepare maka informan yang akan digunakan yakni :

1. Sekretaris Dinas Perhubungan Kota Parepare
2. Kepala UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare
3. Pengelola Parkir (Juru Parkir) sebanyak 5 Lokasi

D. Definisi Operasional Variabel

Defenisi Operasional menurut Sugiyono (2020) adalah penentuan konstrak atau sifat yang akan dipelajari sehingga menjadi

variabel yang dapat diukur, berdasarkan maksud dari pengertian definisi operasional variabel tersebut maka variabel yang akan dianalisis secara mendalam yakni :

1. Kebijakan Publik

Kebijakan Publik adalah sejumlah atau beberapa aktivitas pemerintah yang dilakukan untuk memecahkan sebuah masalah yang ada di masyarakat. Baik secara langsung maupun melalui beberapa lembaga lembaga pemerintah.

2. Implementasi Kebijakan

Tindakan yang dilakukan oleh individu, pejabat, lembaga pemerintah, atau kelompok swasta untuk mencapai tujuan yang digariskan dalam beberapa keputusan. Badan-badan ini melakukan tugas-tugas pemerintah yang mempengaruhi warga negara

3. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Suatu Kebijakan Publik

Keberhasilan dari suatu implementasi dipengaruhi oleh dua variabel besar yakni :

- a. Proses pencapaian Hasil Akhir (*outcomes*), ditinjau dari segi proses dan pencapaian tujuan.
- b. Tingkat *implementability* atau implementasi diukur dengan :
 - 1) Isi Kebijakan (*Content of Policy*), didalamnya memuat :
 - a) *Interest Affected* (Adanya Kepentingan yang Mempengaruhi)

- b) *Type of Benefits* (Tipe Manfaat)
- c) *Extent Of Change Envision* (Derajat Perubahan Yang Ingin Dicapai)
- d) *Site of Decision Making* (Letak Pengambilan Keputusan)
- e) *Program Implementer* (Pelaksana Program)
- f) *Resources Committed* (Sumber-Sumber Daya Yang Digunakan)

2) *Lingkungan Implementasi (Context of Implementation)*

- a) *Power, Interest, and Strategy Of Actor Involved* (Kekuasaan, kepentingan-kepentingan, strategi dari aktor yang terlibat)
- b) *Institution and Regime Characteristic* (Karakter Lembaga dan Rezim yang Berkuasa)
- c) *Compliance and Responsiveness* (Tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana)

4. **Parkir**

Parkir adalah suatu keadaan dimana sebuah kendaraan diam karena ditinggalkan oleh pengemudinya dengan jangka waktu tertentu sesuai dengan keadaan dan kebutuhannya yang memerlukan areal pemberhentian. Secara hukum dilarang untuk parkir di tengah jalan raya; namun diperbolehkan parkir di sisi jalan umum

5. **Parkir Umum**

Parkir umum adalah perparkiran yang menggunakan tanah, jalan, dan lapangan yang diselenggarakan oleh pemerintah atau pihak lain berupa perorangan maupun badan usaha.

6. Parkir Tepi Jalan

Parkir di tepi jalan umum adalah perbuatan/tindakan memarkir kendaraan bermotor di tepi jalan umum yang dibolehkan dan ditentukan oleh Pemerintah Daerah sesuai dengan ketentuan Peraturan Undang-Undang tentang Jalan dan Undang-undang tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

7. Retribusi Parkir

Pungutan daerah sebagai pembayaran atas pemberian layanan tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberi oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan, Setiap penyelenggaraan tempat Parkir di luar badan jalan dan penyediaan tempat penitipan kendaraan bermotor akan dikenakan Retribusi

E. Jenis dan Sumber Data

Jenis data dalam penelitian ini dibagi menjadi dua yakni:

1. Data Primer

Data primer dalam penelitian kualitatif adalah data langsung dari sumbernya dalam bentuk kata-kata dan tindakan, dimana sifat dari data tersebut merupakan data yang belum diolah (Sugiyono, 2020). Berdasar pada penjelasan tersebut maka jenis data primer pada penelitian ini diperoleh dari :.

a. Kehadiran Peneliti

Agar dapat memperoleh informasi yang memiliki keterkaitan dengan penelitian yang akan dikaji, maka peneliti

melakukan kunjungan langsung kepada informan untuk menggali informasi dan memperoleh data yang dibutuhkan.

b. Narasumber (Informan)

Informan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah unsur-unsur yang dianggap mampu memberikan informasi sesuai dengan kebutuhan penelitian dalam hal ini Pengelola Parkir dan Petugas yang memahami tentang Parkir

c. Fenomena/Peristiwa/Aktivitas

Pengelolaan Parkir di Kota Parepare saat ini banyak mendapat sorotan, selain penerapan terhadap kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah tidak berjalan sebagaimana mestinya, Dinas Perhubungan juga dinilai tidak mampu mencapai target terkait pendapatan dari retribusi parkir. Sehingga dapat dikatakan bahwa implementasi terhadap Kebijakan Pemerintah berkaitan dengan pengelolaan parkir belum mampi dilakukan secara maksimal

d. Tempat atau Lokasi

UPTD Dinas Perhubungan Kota Parepare dan beberapa Titik Lokasi Parkir sesuai Peraturan Walikota Nomor 18 Tahun 2018 Tentang Lokasi Parkir Tepi Jalan

2. Data Sekunder

Data Skunder merupakan data yang sudah diolah terlebih dahulu dan baru didapatkan oleh peneliti dari sumber yang lain

sebagai tambahan informasi (Sugiyono, 2020). Sumber data yang digunakan sebagai informasi tambahan pada penelitian ini diperoleh dari :

a. Narasumber (Informan)

Informasi tambahan yang dikaitkan dengan nara sumber utama dalam proses penelitian ini yakni Petugas yang memahami model penerapan terhadap kebijakan pemerintah berkaitan dengan pengelolaan parkir tepi jalan, misalnya Pemilik Toko atau Pengguna Parkir

b. Dokumen

Keberadaan Dokumen pada dasarnya akan sangat mendukung dalam melakukan kajian secara mendalam terhadap permasalahan yang akan dianalisis. Dokumen yang dijadikan sebagai sumber data pendukung antara lain Laporan Realisasi Anggaran tentang penerimaan retribusi khususnya berkenaan dengan pengelolaan Parkir di Kota Parepare

F. Teknik Pengumpulan Data

Data adalah unit informasi yang direkam media yang dapat dibedakan dengan data lain, dapat dianalisis dan relevan dengan program tertentu. Teknik pengumpulan data adalah cara yang digunakan untuk mengumpulkan informasi atau fakta-fakta yang ada di lapangan. Proses pengumpulan data dalam sebuah penelitian bergantung pada jenis penelitian yang dipilih (Alwasilah, 2017)

Pengumpulan data adalah prosedur yang sistematis dan standar untuk memperoleh data yang diperlukan, dengan menggunakan metode-metode sebagai berikut:

1. Metode Observasi (Pengamatan)

Metode observasi yaitu pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian. Observasi merupakan metode pengumpulan data yang menggunakan pengamatan terhadap obyek penelitian yang dapat dilaksanakan secara langsung maupun tidak langsung.

Observasi yang dimaksud dalam penelitian ini sangat dikaitkan dengan pelaksanaan wawancara terhadap informan atau Nara Sumber yang dianggap memahami hal-hal yang berkaitan dengan Implementasi Kebijakan tentang Pengelolaan Parkir di Kota Parepare.

2. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Penelitian ini dilakukan melalui perpustakaan ataupun buku-buku ilmiah, artikel majalah dan koran dan tulisan-tulisan (jurnal) yang berhubungan dengan kajian teoritis serta pembahasan dari hasil penelitian yang dilakukan

3. *Browsing Internet*

Media Internet digunakan dalam rangka mendukung dan mendapatkan informasi-informasi berupa data sekunder yang memiliki hubungan dengan hal-hal yang ada dalam penelitian.

4. Metode Dokumentasi

Metode Dokumentasi adalah alat pengumpulan datanya disebut *form* pencatatan dokumen, dan sumber datanya berupa catatan atau dokumen yang tersedia antara lain Dokumen tentang Kondisi Penerimaan dan Juga Penetapan Lokasi-Lokasi untuk pengelolaan Parkir serta Pola Kebijakan Pelaksanaan Parkir di Kota Parepare, untuk dijadikan sebagai bahan referensi dalam penelitian

5. Metode Wawancara

Metode Wawancara yang dilakukan dalam penelitian lebih berorientasi pada model wawancara tidak terstruktur, dimana menurut pandangan dari Sugiyono (2020) bahwa model wawancara tidak terstruktur dapat pula disebut dengan wawancara secara bebas di mana seorang peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang disusun sistematis dan lengkap untuk pengumpulan datanya, melainkan pedoman yang disusun sifatnya hanya berupa garis besarnya saja dan memungkinkan untuk dikembangkan sesuai kebutuhan penelitian.

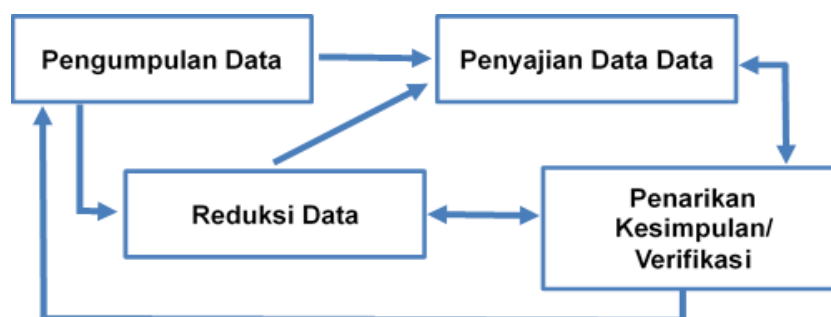
G. Teknik Analisis Data

Sifat analisis dalam penelitian kualitatif menurut Ansori (2020) adalah penguraian secara sebenarnya terhadap fenomena yang terjadi (*deskriptif*) disertai penafsiran terhadap arti yang terkandung dibalik hal yang muncul dipermukaan (*interpretif*).

Analisa data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan analisis deskriptif, dimana tujuan dari analisis ini adalah untuk menggambarkan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta serta hubungan antara fenomena yang diselidiki.

Analisa dilakukan setelah data-data yang dibutuhkan dalam penelitian ini terkumpul yang selanjutnya dilakukan analisis sesuai dengan metode yang dilakukan oleh Miles, M. B, Huberman, A. M, dan Saldana, J. (2018), menggambarkan bahwa sirkulasi analisis data yang dapat dilakukan dalam penelitian kualitatif dapat diuraikan sebagai berikut :

Gambar 3.1
Teknik Analisis Data
Miles, M.B, Huberman,A.M, dan Saldana,J (2018)



Sumber : Miles, M.B, Huberman,A.M, dan Saldana,J (2018)

Rangkaian Analisis yang ditampilkan pada Gambar 3.1 dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan salah satu tahapan sangat penting dalam penelitian. Teknik pengumpulan data yang benar akan menghasilkan data yang memiliki kredibilitas tinggi, dan

sebaliknya. Oleh karena itu, tahap ini tidak boleh salah dan harus dilakukan dengan cermat sesuai prosedur dan ciri-ciri penelitian kualitatif. Sebab, kesalahan atau ketidaksempurnaan dalam metode pengumpulan data akan berakibat fatal, yakni berupa data yang tidak *credible*, sehingga hasil penelitiannya tidak bisa dipertanggungjawabkan.

2. Reduksi Data

Reduksi data adalah proses pemilihan, pemusatan perhatian, pengabstrakan, transformasi dan penyederhanaan data "kasar" yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Reduksi data juga merupakan bagian dari analisis data dengan suatu bentuk analisis yang menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang data yang tidak diperlukan, dan mengorganisasi data sehingga kesimpulan final dapat diambil dan diverifikasi. Data dalam bentuk kualitatif dapat disederhanakan dan ditransformasi dengan berbagai cara; seleksi, ringkasan, penggolongan, dan bahkan ke dalam angka-angka.

3. Penyajian Data

Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah mendisplaykan data atau penyajian data yang merupakan sekumpulan informasi dari hasil observasi di lapangan kemudian dimasukkan ke dalam suatu matriks, uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, flowchart dan sejenisnya.

Penyajian reduksi data yang sering dilakukan dalam sebuah penelitian kualitatif adalah dengan teks bersifat naratif dan terkadang menginterpretasikan data tersebut dalam bentuk grafik, matrik, network (jaringan kerja) dan chart.

4. Penarikan Kesimpulan (Verifikasi)

Kegiatan ini dimaksudkan untuk mencari makna data yang dikumpulkan dengan mencari hubungan, persamaan, atau perbedaan. Penarikan kesimpulan dilakukan dengan jalan membandingkan kesesuaian pernyataan dari subjek penelitian dengan makna yang terkandung dengan konsep-konsep dasar dalam penelitian tersebut. Verifikasi dimaksudkan agar penilaian tentang kesesuaian data dengan maksud yang terkandung dalam konsep-konsep dasar dalam penelitian tersebut lebih tepat dan objektif.

BAB IV

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Gambaran Singkat Dinas Perhubungan Parepare

1. Kedudukan

Berdasarkan Peraturan Walikota Kota Parepare Nomor 17 Tahun 2018 tentang Perubahan atas peraturan Walikota Nomor 65 Tahun 2016 tentang tugas pokok, fungsi dan tata kerja Dinas Perhubungan Kota Parepare bagian 1 Pasal 2 menyebutkan bahwa Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang lalu lintas, angkutan jalan

2. Tugas Pokok dan Fungsi

a. Tugas

Dinas Perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan kegiatan di bidang lalu lintas dan pengendalian Operasional, melakukan kegiatan di bidang angkutan dan perparkiran, dan menyelenggarakan kegiatan ketatausahaan

b. Fungsi

Dalam rangka penyelenggaraan tugas, Dinas Perhubungan mempunyai fungsi sebagai berikut :

- 1) Perumusan kebijakan teknis bidang perhubungan;
- 2) Pemberian dukungan atas penyelenggaraan pemerintah daerah bidang perhubungan ;

- 3) Pembinaan dan pelaksanaan tugas bidang perhubungan
- 4) Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsi.

B. Visi dan Misi Kota Parepare

1. Visi Kota Parepare

Rencana pembangunan dalam 5 tahun ke depan telah ditetapkan dalam Perda Nomor 1 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Parepare Tahun 2018-2023. Dalam dokumen tersebut ditetapkan Visi Kota Parepare yakni :

“Terwujudnya Kota Parepare Sebagai Kota Industri Tanpa Cerobong Asap yang Berwawasan Hak Dasar dan Pelayanan Dasar Menuju Kota Maju, Mandiri dan Berkarakter”

2. Misi Kota Parepare

- a. Mengembangkan infrastruktur daerah dalam mendukung industri jasa di bidang pelayanan kesehatan, pendidikan dan kepariwisataan
- b. Mengoptimalkan pemenuhan hak dasar dan peningkatan pelayanan dasar bagi masyarakat menuju pelayanan prima dan profesional serta berkeadilan
- c. Meningkatkan kemandirian dan daya saing daerah melalui pengembangan perekonomian serta kemampuan daerah dalam menghadirkan sumber-sumber ekonomi baru berdasarkan potensi yang dimiliki.

- d. Meningkatkan kualitas sumber daya manusia yang terbarukan dan berkarakter.
- e. Menghadirkan tata kelola pemerintahan yang baik dan bersih dengan pendekatan informasi dan teknologi menuju Kota Cerdas (Smart City) guna menghadirkan reformasi birokrasi yang transparan dan akuntabel.
- f. Mengembangkan iklim keummatan untuk penguatan kearifan lokal sebagai bentuk nyata proses penyelenggaraan pemerintah dan pembangunan yang diharapkan masyarakat dalam arti luas turut hadir didalamnya

C. Isu Strategis

Beberapa isu strategis pembangunan dan pengembangan sektor perhubungan yang terangkat berdasarkan kondisi faktual di lapangan, inventarisasi permasalahan-permasalahan kunci, evaluasi capaian kinerja dalam jangka waktu 5 tahun terakhir dan memperhatikan RPJMD Kota Parepare 2018-2023, maka isu strategis pembangunan dan pengembangan sektor perhubungan untuk 5 tahun kedepan adalah

1. Peningkatan kualitas dan kuantitas SDM perhubungan sesuai kompetensi dan kebutuhan.
2. Ketersediaan dan kualitas infrastruktur transportasi yang kurang memadai dalam mendukung pengembangan wilayah.

Belum terwujudnya sistem pusat simpul transportasi (terminal) yang mengikuti rencana struktur ruang wilayah masih menjadi kendala dalam menata trayek angkutan yang menghubungkan antar wilayah.

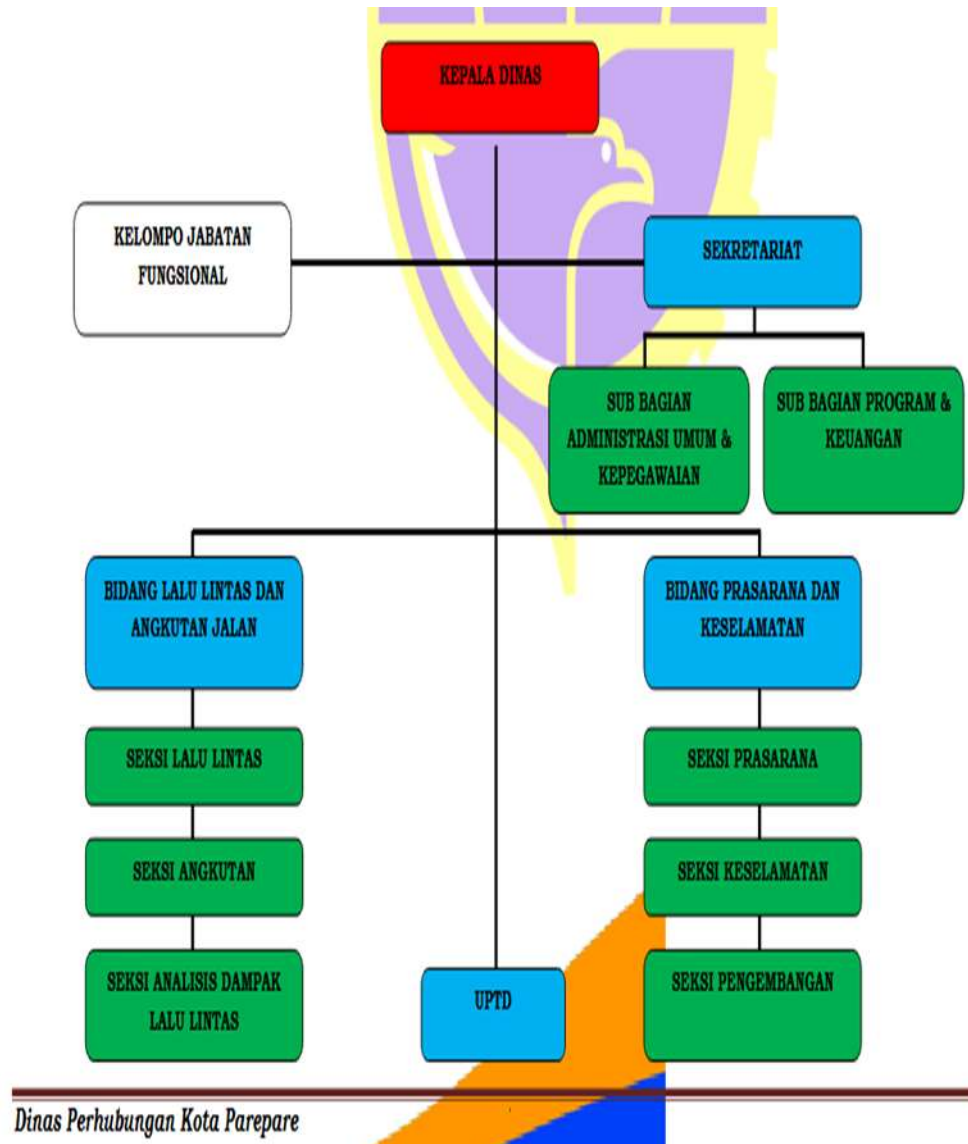
3. Peningkatan pengawasan, pengelolaan dan pelayanan keselamatan berlalu lintas di jalan raya.
4. Terbatasnya kebijakan teknis bidang transportasi khususnya yang berkaitan dengan rencana system jaringan lalu lintas dan angkutan jalan. Kemacetan lalu lintas di perkotaan menjadi isu strategis. Penanganan kemacetan lalu lintas perlu pendekatan kebijakan *multi facet* (level macro = tata ruang, level mezzo = transport demand, dan level micro = street level)
5. Pengembangan Infrastruktur Teknologi Informasi dan Pemanfaatan Teknologi untuk pelayanan kepada masyarakat serta pembangunan E-Government bagi Pemerintahan di Kota Parepare

D. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Parepare

Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Parepare Kota Parepare tertuang dalam Peraturan Walikota Kota Parepare Nomor 17 Tahun 2018 tentang Perubahan atas

peraturan Walikota Nomor 65 Tahun 2016 tentang tugas pokok, fungsi dan tata kerja Dinas Perhubungan Kota Parepare

Gambar 4.1
Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Parepare



BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Kebijakan Publik Tentang Parkir

1. Realisasi Target Pencapaian

Berdasarkan Realisasi Anggaran pada Dinas Perhubungan Kota Parepare, dapat dikatakan bahwa Pajak dan Retribusi terbesar diterima melalui Pengelolaan Parkir, sebab beberapa jenis penerimaan yang dikelola oleh Dinas Perhubungan tidak dapat berjalan secara optimal dan tingkat penerimaannya terbilang rendah.

Terhadap realisasi penerimaan untuk Pengelolaan Parkir tentang Target dan Realisasi yang mampu dicapai dapat dilihat pada Tabel berikut :

Tabel 5.1
Target dan Realisasi Penerimaan Pengelolaan Parkir

Jenis Belanja	2019	2020	2021	2022
1	2	3	4	5
1 Target	1,207,000,000	1,502,400,000	1,850,866,915	1,859,616,000
2 Realisasi	1,003,412,000	795,988,000	788,447,000	831,035,400
Selisih Pencapaian Target	203,588,000	706,412,000	1,062,419,915	1,028,580,600
Persentase Target	83.13%	52.98%	42.60%	44.69%

Sumber : UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare

Gambaran tentang tingkat penerimaan dari Retribusi Parkir Tepi Jalan sesuai dengan Realisasi Anggaran dari Tahun 2019 hingga Tahun 2022, dapat dilihat bahwa tingkat pencapaian yang

mampu diraih oleh Dinas Perhubungan Kota Parepare setiap Tahunnya jika dirata-ratakan selama 4 (Empat) Tahun hanya berkisar 55.85%, dimana target tertinggi hanya mampu diraih pada Tahun 2019 sementara untuk Tahun selanjutnya mengalami penurunan cukup drastis bahkan berada dibawah angka 40%.

Wawancara dengan UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare, diperoleh gambaran bahwa selama ini terlalu banyak permasalahan dihadapi terhadap pengelolaan Parkir di Kota Parepare, sementara jika melihat jumlah titik parkir yang dikelola dimana untuk Data Tahun 2022 masih berkisar 66 Lokasi, namun perkembangan di tahun 2023 dapat dikatakan telah menghampiri 80 Titik. Tentunya jika dihitung dengan menggunakan skala distribusi jumlah kendaraan yang melakukan Parkir di Tepi Jalan, pada dasarnya Target yang ditetapkan oleh Pemerintah terbilang masih sangat wajar.

Permasalahan Implementasi terhadap Kebijakan yang telah dikeluarkan oleh Pemerintah Daerah melalui Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Retribusi dimana didalamnya juga memuat tentang Retribusi Parkir dapat dikatakan telah mampu diterapkan secara maksimal pada beberapa Lokasi, seperti dapat dilihat untuk pengelolaan Parkir di Rumah Sakit A. Makkasau. Walaupun masih menyalahi protap pengelolaan Parkir, namun telah dapat tertibkan dan pengawasannya pun dapat dilakukan

secara optimal, beberapa lokasi lainnya juga dapat dilihat demikian seperti di Area Parkir Pasar Lakessi yang ditangani secara langsung oleh Pegawai Dinas Perhubungan

UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare, sangat mengakui bahwa implementasi terhadap Kebijakan Pengelolaan Parkir di Kota Parepare belum mampu dilakukan secara optimal dan masih membutuhkan kebijakan secara khusus untuk hal tersebut.

2. Analisis Potensi Berdasarkan Tingkat Distribusi Kendaraan

Berdasarkan pada hasil pemantauan terhadap Lokasi Parkir yang dituangkan dalam Peraturan Walikota Nomor 18 Tahun 2018 Tentang Titik Lokasi Parkir di Kota Parepare, dapat dilihat bahwa beberapa Lokasi pada dasarnya hanya terjadi distribusi parkir yang sifatnya insidental.

Gambaran pembagian Tingkat Kepadatan Parkir dari hasil pengamatan yang dilakukan dapat dilihat pada Tabel berikut :

Tabel 5.2
Lokasi Titik Parkir dengan Tingkat Distribusi Tinggi

No	NAMA TITIK PARKIR	Jumlah Juru Parkir	LUAS (m)		LOKASI
			Data Dishub	Hasil Pengamatan	
1	CU Baru	3	35	100	Jl. Bau Massepe
2	Carlos Bamas	4	30	300	Jl. Bau Massepe
3	Mie Titi Bamas	1	15	300	Jl. Bau Massepe
4	Mini Rasa Bamas	2	10		Jl. Bau Massepe
5	Sop Sodara Bamas	1	8		Jl. Bau Massepe
6	Sari Laut Mba Filsa	1	12		Jl. Bau Massepe
7	Apotek Nur Madina Bamas	1	10	500	Jl. Bau Massepe
8	Depan Honda Bamas	2	8		Jl. Bau Massepe

Sumber : Diolah dari Hasil Pengamatan Lapangan

No	NAMA TITIK PARKIR	Jumlah Juru Parkir	LUAS (m)		LOKASI
			Data Dishub	Hasil Pengamatan	
9	Sejahtera	2	20		Jl. Bau Massepe
10	Bintang Bamas Sejahtera	1	20		Jl. Bau Massepe
11	Sinar Terang	3	7	500	Jl. Bau Massepe
12	Depan Toko Anda	1	10		Jl. Bau Massepe
13	Mediska Farma	1	7		Jl. Bau Massepe
14	Depan Bank Sulselbar	1	20	100	Jl. Bau Massepe
15	Don Amanda	1	15		Jl. Bau Massepe
16	KFC	3	20	200	Jl. Bau Massepe
17	Depan BINTANG BAMAS	1	20		Jl. Bau Massepe
18	INBOX/PLANET SURF	1	8		Jl. Bau Massepe
19	Depan Masjid Raya	1	8		Jl. Bau Massepe
20	Cafe Bento	3	50		Jl. Bau Massepe
21	Latunrung	3	20		Jl. Sultan Hasanuddin
22	Depa Goli Hostom	4	50		Jl. Sultan Hasanuddin
23	Depa Warung Surya	5	50		Jl. Sultan Hasanuddin
24	Depa 1001	2	50	1.500	Jl. Baso Dg Patompo
25	Depa AUDIO	3	50		Jl. Baso Dg Patompo
26	HOTEL SISWA	2	50		Jl. Baso Dg Patompo
27	Depa ALUMINIUM	1	10		Jl. Baso Dg Patompo
28	Jl. Kalimantan	3	30		Jl. Kalimantan
29	Penjual Ikan	2	20		Jl. Kalimantan
30	Anjungan Cempae	1		2000	Cempae
31	Tanggul Cempae	8			Cempae

Sumber : Diolah dari Hasil Pengamatan Lapangan

Titik atau Lokasi Parkir Tepi Jalan pada Tabel 5.2 pada dasarnya merupakan Titik Parkir yang telah ditetapkan oleh dan terdata oleh Pemerintah Daerah Kota Parepare, dimana dari hasil pengamatan langsung pada 30 Titik tersebut secara umum terkonsentrasi pada 8 Wliayah, sehingga besaran ruas parkir tepi jalan jika berdasarkan prediksi Dinas Perhubungan hanya menghitung panjang luasan parkir seukuran dengan Luas dari Bangunan Resto/Warkop atau Kantor Layanan Pemerintah, akan

tetapi pada kenyataannya ruas tepi jalan yang digunakan bahkan berkali lipat dari ruas yang ditetapkan dalam Peraturan Daerah.

Gambaran tersebut dapat dilihat pada Titik Parkir Tepi Jalan pada ruas Jalan Sultan Hasanuddin, dimana hanya disebutkan 3 (Tiga) Lokasi, namun pada kenyataan dilapangan Kendaraan yang terparkir dapat dilihat mulai dari Depan Rumah Makan Goyan Lidah dan terbentang hingga ke Ujung Jalan Masuk Pasar Senggol, dimana jika dihitung Luasannya berkisar 500 Meter, bahkan jika dalam kondisi terpadat sisi Kanan Kiri jalan digunakan sebagai area Parkir. Bahkan Titik Parkir pada area ini jika ditambahkan dengan Jl. Baso Dg Patompo dan Jl. Kalimantan Luasan parkir yang digunakan dapat mencapai 1.5 Km dengan Tingkat Kepadatan Tinggi.

Sementara untuk Klasifikasi Kendaraan pada Lokasi ini dapat dilihat bahwa untuk Kendaraan Roda 4 Lebih Dominan melakukan Parkir pada area Jalan. Baso Dg. Patompo hingga ke Jalan Kalimantan walaupun sebahagian juga ada yang melakukan parkir pada area Jl. Sultan Hasanuddin dari arah RM Goyang Lidah hingga batasnya sebelum Rumah Makan Surya.

Ruas jalan yang paling dominan menjadi sasaran untuk Titik Parkir Tepi Jalan, yakni pada Jalan Bau Massepe, sebab dapat dikatakan pada daerah ini hampir seluruhnya adalah Pertokoan dan Rumah Makan. Namun dari segi klasifikasi tingkat

kepadatan hanya pada beberapa bagian yang dikategorikan memiliki arus *Turn Over Park* (Distribusi Pertukaran Parkir) cukup tinggi sebagaimana ditampilkan pada Tabel 5.2.

Peningkatan penggunaan Tepi Jalan sebagai sarana Parkir sering terjadi pada waktu-waktu tertentu seperti Hari Libur terlebih lagi jika di awal bulan, maka tingkat kepadatan *Turn Over Park* (Distribusi Pertukaran Parkir) pada beberapa lokasi di Jalan Bau Massepe akan menjadi sangat padat, khususnya di CU Baru dan Sekitar Toko Sejahtera, bahkan penggunaan parkir di tepi jalan dapat meningkat 2 hingga 3 kali lipat dibanding hari biasanya. Sementara untuk Kondisi Depan Carlos tingkat *Turn Over Park* (Distribusi Pertukaran Parkir) sangatlah tinggi, walaupun tidak termasuk hari libur jika terdapat kunjungan yang bersifat khusus, maka tingkat kepadatan parkir bahkan bisa meningkat menjadi berkali lipat.

Terhadap area yang saat ini dianggap memiliki potensi sangat besar yakni pada area Tanggul Cempae, dimana dilokasi ini selain terdapat wahana atau sarana yang menjadi sasaran kunjungan dari masyarakat yakni Cempae Water Park juga dapat dikatakan menjadi area pengembangan untuk usaha kuliner, dimana sepanjang jalan akan ditemui warung-warung yang menawarkan berbagai bentuk kuliner disertai fasilitas memadai. Kondisi inilah menjadikan area ini menjadi sasaran kunjungan

masyarakat khususnya para kaum milenial, terlebih lagi pada waktu-waktu tertentu seperti Malam Minggu atau Hari Libur.

Titik Lokasi Parkir Tepi Jalan yang telah ditetapkan melalui Peraturan Daerah Jumlahnya berkisar 81 Lokasi, namun dari Titik yang disajikan oleh UPTD Parkir Dinas Perhubungan hanya 76 Titik, dan dari 31 Lokasi yang dianggap memiliki tingkat *Turn Over Park* (Distribusi Pertukaran Parkir) dapat dikategorikan tinggi, maka 45 Titik lainnya dari hasil pengamatan yang dilakukan dapat dikategorikan sedang, sebab tingkat kunjungan pada area-area tersebut tidak sebanyak pada 31 Titik lainnya. Adapun Lokasi yang dimaksud dapat dilihat pada Tabel berikut :

Tabel 5.3
Lokasi Titik Parkir dengan Tingkat Distribusi Sedang

No	NAMA TITIK PARKIR	Jumlah Juru Parkir	LUAS (m)		LOKASI
			Data Dishub	Hari Libur/Raya	
1	Warkop Diskus	1	10	30	Jl. Bau Massepe
2	Apotik Bunda Rosi	1	8	8	Jl. Bau Massepe
3	3 Second	1	30	50	Jl. Bau Massepe
4	Sari Laut Mas Anto	1	10	10	Jl. Bau Massepe
5	Depan Apotek Fajar Farma	1	15	15	Jl. Bau Massepe
6	RM. Padang Raya	1	20	20	Jl. Bau Massepe
7	Apotik Kimia Farma	1	7	7	Jl. Bau Massepe
8	Depan Habibie Ainun	2	50	100	Jl. Bau Massepe
9	Depan Kantor Pos	1	20	50	Jl. Bau Massepe
10	Himalaya	3	50	50	Jl. Karaeng Bura'Ne
11	Depan Bank Mandiri	1	50	50	Jl. A. Isa
12	Happy Puppy	1	30	30	Jl. A. Mappatola
13	Warkop Copas	2	20	20	Jl. A. Mappatola
14	CU Dekat Islamic	4	30	30	Jl. Agussalaim
15	Samping Ajrem	3	25	25	Jl. A. Makkasau
16	Mr. D.I.Y	1	25	25	Jl. A. Makkasau
17	Warkop O2	2	20	20	Jl. A. Makkasau
18	Toko. Teknik Pare Lasinrang	1	10	10	Jl. Lasinrang
19	Quantum	1	15	15	Jl. Lasinrang
20	Depan Toko Kembang	1	20	20	Jl. Lasinrang

Sumber : Diolah dari Hasil Pengamatan Lapangan

No	NAMA TITIK PARKIR	Jumlah Juru Parkir	LUAS (m)		LOKASI
			Data Dishub	Hari Libur/Raya	
21	Mie Siram Kusuma	1	10	10	Jl. Kusuma
22	Warkop Sobat Kopi	1	20	20	Jl. Veteran
23	Taman Mattirotasi	1	100	100	Jl. Mattirotasi
24	Warkop S3 Box	2	30	30	Jl. Mattirotasi
25	Warkop Siadjirah	1	15	15	Jl. Mattirotasi
26	Sari Laut Depan Islamic Centre	1	10	10	Jl. Abdul Kadir
27	Cahaya Ujung 3	1	100	100	Tassiso
28	RS Ainun	1			Tonrangeng
29	Bensu	1	15	15	Depan Pelabuhan
30	Sari Laut Samping Gereja	1	8	8	Jl. Agussalim
31	Toko. Pink	1	20	20	Jl. Kebun Sayur
32	Indomaret Bau Massepe	1	25	25	Jl. Bau Massepe
33	Indomaret Sulhas	1	25	25	Jl. Sultan Hasanuddin
34	Indomaret Tunas Kelapa	1	20	20	Jl. Karaeng Bura'Ne
35	Indomaret Lahalede	1	30	30	Jl. Lahalede
36	Indomaret Perumnas	1	25	25	Perumnas Wekke'E
37	Indomaret Km.3	1	25	25	Jl. Jend. Ahmad Yani Km, 3
38	Indomaret Soreang	1	30	30	Jl. Bau Massepe
39	Alfamart Jend. Sudirman	1	30	30	Jl. Jend. Sudirman
40	Alfamart Perumnas	1	30	30	Perumnas Wekke'E
41	Alfamart Lasinrang	1	30	30	Jl. Lasinrang
42	Alfamart Veteran 01	1	20	20	Jl. Veteran
43	Alfamart Veteran 02	1	20	20	Jl. Veteran
44	Alfamart Soreang	1	30	30	Jl. Bau Massepe
45	Alfamart Km 3	1	30	30	Jl. Jend. Ahmad Yani Km, 3

Sumber : Diolah dari Hasil Pengamatan Lapangan

Titik Parkir Tepi Jalan pada Tabel 5.3 dikategorikan tingkat kepadatannya sedang karena Distribusi Parkir yang terjadi tidak terlalu sering yang mana hitungannya waktu jeda antara setiap kegiatan parkir tidak terlalu padat, bahkan lokasi parkir kadang tidak terisi, dan jumlah pengunjung tidak terlalu ramai. Terhadap Minimarket juga menjadi bagian dalam pantauan Titik Parkir oleh UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare, karena rata-rata Pengunjung Alfamart dan Indomaret memanfaatkan Ruas Tepi Jalan sebagai sarana Parkir.

Sifat keramaian dari beberapa lokasi yang dikategorikan kepadatan parkir tergolong sedang sebab penggunaan parkir

hanya bersifat insidental atau pada hari-hari tertentu saja. Namun nilai Parkir yang diperoleh pada beberapa lokasi ini cukup dapat menopang terhadap penerimaan PAD dibidang Perparkiran di Kota Parepare.

Hasil pengamatan lainnya yang juga dilakukan dalam penelitian ini bahwa masih terdapat beberapa lokasi yang dapat dikategorikan menggunakan ruas jalan sebagai sarana parkir akan tetapi tidak menjadi bagian dari sasaran pengelolaan Dinas Perhubungan Kota Parepare, sementara potensi yang dimiliki cukup besar, adapun wilayah-wilayah tersebut dapat diuraikan pada Tabel berikut :

Tabel 5.4
Potensi Parkir Tepi Jalan Di Kota Parepare
(Tidak Menjadi Bagian Dalam Peraturan Walikota)

No	NAMA TITIK PARKIR	Jumlah	LUAS (m)		LOKASI
		Juru Parkir	Data Dishub	Data Lapangan	
1	Pusat Pertokoan Perumna Wekke e	-	-	500	Jl. Poros Wekke e
2	Parkir Pasar Pagi Lakessi	-	-	200	Belakang Pasar Lakessi
3	Parkir Depan Pasar Lakessi			200	Depan Pasar Lakessi
4	Parkir Depan Pasar Sumpang			100	Jl. Bau Massepe
5	Parkir Sepanjang Jalan Mattiro Tasi	-	-	2.000	Jl. Mattiro Tasi
6	Parkir Sekitar Pasar Labukkang			200	Sekitar Pasar
7	Pusat Kuliner Senggol	-	-	1.000	Jl. Pinggir Pantai
8	Parkir Depan Kafe Reza	-	-	50	Jl. Jend Sudirman
9	Parkir Pusat Perkantoran Jed. Sudirman			100	Jl. Jend Sudirman
10	Parkir Depan RS. A. Makkasau	-	-	50	Jl. Nurussamawati
11	Parkir Depan Pelabuhan			100	Pelabuhan Nusantara

Sumber : Diolah dari Hasil Pengamatan Lapangan

Analisis pada Tabel 5.4 pada dasarnya diperoleh setelah dilakukan pengamatan terhadap 76 Titik Parkir Tepi Jalan sesuai yang dituangkan dalam Peraturan Daerah. Secara umum jika dilakukan penelusuran lebih jauh dan mendalam kemungkinan

masih terdapat beberapa titik yang sering digunakan sebagai area parkir, hanya saja sesuai kapasitas penelitian ini maka perilaku penelitian dibatasi dengan mendapatkan data yang sempat diamati.

Potensi yang dimiliki oleh beberapa Titik tersebut dapat dikatakan cukup besar, dicontohkan untuk dua wilayah yakni Area Ruas Jalan Perumnas Wekke'e dan Jalan Mattiro Tasi, kedua ruas jalan ini memiliki tipikal berbeda dalam penggunaan parkir di tepi jalan, namun dari segi kepadatan parkir dapat digolongkan cukup tinggi. Digambarkan untuk Ruas Jalan Perumnas dimana sepanjang jalan untuk saat ini dipenuhi oleh hampir semua jenis pedagang, dan secara otomatis media ruas jalan sering menjadi tempat persinggahan dari pengguna kendaraan untuk berbelanja. Panjang ruas jalan dengan kondisi ini dapat mencapai 1 Km.

Sementara pada Jalan Mattiro Tasi, dimana Titik-Titik Parkir cukup banyak, namun yang dideteksi hanya diseputaran Taman Mattiro Tasi, sementara Sepanjang Jalan Mattiro Tasi bahkan setelah melewati Patung Bau Massepe Tingkat Kepadatan Parkir cukup Tinggi khususnya di Malam Hari, ditambah lagi setelah terbangunnya Mesjid Terapung maka aktivitas masyarakat disekitar lokasi ini cukup padat.

Terdapat pula Lokasi atau Area Parkir bahkan dapat dikatakan tiap hari memiliki tingkat kepadatan parkir cukup tinggi

dan ruas jalan yang digunakan juga cukup panjang yakni Jalan Pinggir Pantai seputaran Pasar Senggol hingga Ke Lapangan Jati diri yang jika dikira-kira mencapai panjang 1 Km, artinya potensi pendapatan melalui parkir pada wilayah-wilayah ini juga cukup besar untuk meningkatkan pendapatan UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare.

3. Analisis Permasalahan Pengelolaan Parkir di Kota Parepare

Pencermatan yang dilakukan dan juga wawancara langsung dengan beberapa pengelola parkir atau juru parkir pada beberapa tempat serta Pengelola pada UPTD Parkir Dinas Perhubungan Parepare, dimana dalam kegiatan wawancara ini hal-hal yang dicermati adalah terkait dengan Implementasi dari Peraturan Walikota Tentang Pengelolaan Parkir dan metode yang digunakan lebih bersifat konfirmasi dengan mencocokkan hasil wawancara dengan sumber-sumber yang berkompeten.

a. Wawancara dengan Juru Parkir

Beberapa Item Pertanyaan yang diajukan terhadap pengelola Parkir Tepi Jalan di beberapa tempat, penjelasannya dapat diuraikan sebagai berikut :

1) Legitimasi Penunjukan sebagai Juru Parkir

Jawaban dari beberapa Juru Parkir bahwa pada awalnya kegiatan parkir yang dilakukan hanyalah bersifat insidentil, namun berdasarkan penyampaian dari Dinas Perhubungan

bahwa area parkir yang digunakan adalah Bagian dari Fasilitas Umum, sehingga oleh Dinas Perhubungan tetap dipersilahkan melakukan kegiatan Parkir, akan tetapi pada juru parkir dibebankan target setoran, dengan perjanjian kelebihan dari target menjadi bagian keuntungan Juru Parkir.

Pernyataan berbeda juga ditemui dimana mereka ditawarkan untuk mengelola Parkir tempat mereka saat sekarang sebagai juru parkir, model perjanjian yang dilakukan tidak berbeda dengan juru parkir sebelumnya, dimana mereka tidak mendapatkan Gaji, akan tetapi jika target telah tercapai maka kelebihannya menjadi keuntungan bagi juru parkir tersebut.

Bentuk legitimasi bahwa mereka adalah bagian dari Dinas Perhubungan dan bekerja secara resmi, ditandai dengan penggunaan Rompi Dishub.

2) Ketentuan Biaya Parkir

Secara menyeluruh dapat dikatakan bahwa belum ada juru parkir yang menggunakan Karcis Parkir ketika pengunjung melakukan pembayaran. demikian pula terhadap Tarif Pembayaran.

Hal menarik yang ditemui di lapangan jika pengunjung memberikan pembayaran dalam bentuk Pecahan Lima

Ribu untuk Kendaraan Roda Dua, maka oleh Juru Parkir akan mengembalikan sebanyak 3.000, namun jika terdapat pengguna Parkir hanya dapat memberikan 1.000 para juru parkir tidak pula menunjukkan keberatannya.

Kejadian serupa juga ditemui untuk Kendaraan Roda Empat, dimana rata-rata pengguna membayarkan sebesar 5.000. Namun jika mereka hanya memiliki recehan 3.000 atau 2.000 oleh Juru Parkir tetap diterima.

Ketika hal ini dipertanyakan apakah itu terkait dengan Karcis Pembayaran dan juga nilai biaya parkir, oleh para juru parkir menyatakan bahwa masyarakat sebahagian besar terkadang tidak terlalu peduli terhadap Karcis Parkir, walaupun beberapa juru parkir menganggap hal tersebut juga penting, namun melihat perilaku pengguna parkir dimana jika diberikan karcis terkesan tidak terlalu peduli bahkan sering ditemui akan langsung membuang dan hal tersebut menjadi pekerjaan baru bagi juru parkir untuk membersihkan sampah dari potongan karcis.

3) Target Penyetoran

Terhadap masalah ini beberapa diantara para Juru Parkir terkesan kurang terbuka untuk menyampaikan besaran jumlah target dan jumlah penerimaan parkir yang diperoleh setiap harinya. Penggalan terhadap informasi ini tidak

diperdalam untuk menghindari munculnya ketersinggungan dari mereka, namun penegasan yang didapatkan bahwa untuk selisih antara Target yang diberikan dengan Jumlah Penerimaan Parkir dianggap oleh mereka memadai untuk dijadikan sebagai pendapatan harian.

4) Pembagian Kerja

Merujuk pada data yang dikeluarkan oleh UPTD Parkir Dinas Perhubungan dimana pada suatu area parkir jumlah juru parkirnya lebih dari satu, informasi dari juru parkir yang mengalami aplausan waktu kerja menyatakan bahwa pembagian tersebut lebih didasari atas kesepakatan sendiri sesama juru parkir, artinya pengelolaan area tersebut adalah bagian dari orang-orang yang telah saling mengenal secara dekat, bahkan beberapa diantaranya ternyata satu rumpun keluarga. Hanya saja jika terjadi pembagian seperti itu tetap akan dilaporkan kepada UPTD yang menangani.

b. Wawancara dengan Pengelola UPTD Parkir

1) Kebijakan Pengelolaan Suatu Area Parkir

Pernyataan yang disampaikan oleh UPTD Parkir bahwa terdapat beberapa area sebelum dilakukan penertiban oleh Dinas Perhubungan pada awalnya telah dikelola oleh orang per orang, dan secara umum mendapatkan restu

dari pemilik usaha atau toko. Namun setelah ditertibkan kewenangan mereka tidak dicabut akan tetapi diberikan tanggung jawab mendukung pendapatan pemerintah.

2) Realisasi Penerimaan Rendah

Pernyataan yang didapatkan dari hasil wawancara terkait dengan rendahnya penerimaan parkir disebabkan oleh beberapa masalah, antara lain :

- a) Kontrol terhadap tingkat kepadatan parkir pada masing-masing lokasi belum mampu dilakukan secara cermat, karena untuk menghitung jumlah *Turn Over Park*, Jumlah Kapasitas Kendaraan pada setiap area, rata-rata masa waktu parkir, dan beberapa unsur lainnya sehingga secara pasti menentukan target pada semua area hanya atas dasar perkiraan.
- b) Pendekatan Persuasif, artinya upaya ini dapat dijadikan sebagai solusi untuk menjaga agar setoran dari para pengelola parkir tetap bersifat kontinyu. Pendekatan dalam bentuk persuasif ini diperlukan karena pihak Dinas Perhubungan secara khusus tidak memiliki kewenangan memberi *punishment* kepada mereka.
- c) Penentuan Target, terhadap kondisi oleh Pihak UPTD Parkir Dinas Perhubungan hanya dapat berupaya agar target yang telah ditetapkan pada setiap Titik Parkir

dapat tercapai, sebab urgensi agar dapat dilakukan penekanan terhadap pengelola parkir, tentunya tidak menjadi sebuah solusi terbaik, sebab mereka secara hukum tidak memiliki ikatan khusus dengan pihak dari pemerintah dan juga tidak ada jaminan terhadap tingkat penghasilan mereka.

- d) Karcis Parkir, pada awalnya pernah diberlakukan oleh UPTD Parkir dan dibagikan kepada Juru Parkir, namun ketika melihat kondisi lapangan dimana dari beberapa orang pengelola atau juru parkir merasa terbebani dan juga terkadang menuai polemik, sebab nilai dikarcis berbeda dengan yang diminta sebagai nilai bayar oleh juru parkir, maka sementara waktu dihentikan.

3) Implementasi Kebijakan Peraturan Daerah

Kebijakan Pemerintah Daerah yang dituangkan pada 2 Aturan berkenaan dengan Parkir yakni Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Retribusi dan Peraturan Walikota Nomor 18 Tahun 2018 Tentang Penetapan Lokasi atau Titik Parkir Tepi Jalan, secara umum tetap dijadikan sebagai pedoman dalam pengelolaan parkir, namun dalam perkembangan kondisi di lapangan seperti pada beberapa lokasi telah ditempatkan petugas parkir, namun belum menjadi bagian dari titik lokasi yang ada

dalam Peraturan Walikota dengan pertimbangan bahwa titik parkir tersebut memiliki potensi untuk meningkatkan realisasi penerimaan dan sekaligus menutupi target pada beberapa titik parkir yang telah ditetapkan sebagai titik parkir dalam Peraturan Walikota namun tidak produktif dan dianggap sulit mencapai target yang telah ditetapkan.

Mendukung pengelolaan Parkir di Kota Parepare pada akhir Tahun 2023 telah diterbitkan aturan terbaru tentang Peraturan Daerah Kota Parepare Nomor 12 Tahun 2023 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah yang ditetapkan pada Tanggal 29 Desember 2023, dan dituangkan dalam Lembaran Daerah Kota Parepare Tahun 2024 Nomor 12. Adapun efektifitas penggunaannya pada Tahun 2024 sejak dituangkan dalam Lembaran Daerah Sementara untuk Implementasinya saat ini dalam Tahap Pelaksanaan dan masa percobaan dilakukan selama 3 (Tiga) Bulan. Kemudian dilakukan evaluasi.

B. Pembahasan.

Berdasar pada rumusan masalah dalam penelitian ini yang berkaitan dengan Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Penerapan Kebijakan Pemerintah terhadap Pengelolaan Tarif Parkir Tepi Jalan merujuk pada kajian yang dikemukakan oleh Muhafidin (2020) bahwa salah satu unsur atau faktor yang dapat mempengaruhi

pencapaian keberhasilan Implementasi dari sebuah kebijakan yakni tingkat *implementability* kebijakan itu sendiri,

Unsur-Unsur yang dianggap dapat mempengaruhi tingkat *implementability* atau implementasi dari sebuah kebijakan yakni : Isi Kebijakan (*Content of Policy*) dan Lingkungan Implementasi (*Context of Implementation*), sehingga untuk mengukur sejauh mana tingkat kemampuan dari UPTD Parkir sebagai pelaksana teknis pada Dinas Perhubungan Kota Parepare dalam mengimplementasikan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Retribusi dan Peraturan Walikota Nomor 18 Tahun 2018 tentang Penetapan Titik Lokasi Parkir Tepi Jalan, serta Peraturan Daerah Kota Parepare Nomor 12 Tahun 2023 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah TLD Nomor 12 Tahun 2024 tertanggal 5 Januari 2024 maka penjelasan tentang Isi Kebijakan (*Content of Policy*) dan Lingkungan Implementasi (*Context of Implementation*) terhadap pengelolaan parkir di Kota Parepare dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Isi Kebijakan (*Content of Policy*)

a. *Interest Affected*

Interest Affected dapat diartikan adanya kepentingan yang mempengaruhi, secara umum jika dikaitkan dengan penerapan dari Kebijakan Publik Pemerintah Daerah Kota Parepare berkenaan dengan Pengelolaan Parkir Tepi Jalan, maka kepentingan terbesarnya adalah memenuhi target yang

ditetapkan oleh pemerintah mengenai penerimaan retribusi di bidang Parkir.

Terhadap kepentingan lainnya adalah penertiban terhadap kegiatan Parkir di Tepi Jalan sehingga kemacetan terhadap arus lalu lintas pada lokasi Parkir Tepi jalan khususnya dengan tingkat kepadatan *Turn Over Park* tinggi mampu diatasi, dengan demikian kepuasan dari pengguna jalan menjadi semakin meningkat serta tingkat kepercayaan kepada pemerintah menjadi lebih baik.

Sementara jika dikaitkan dengan *personality* maka untuk Implementasi Kebijakan Pemerintah Daerah terhadap Parkir Tepi Jalan hanya dipengaruhi oleh Tingkat Kepentingan Juru Parkir itu sendiri, khususnya pada lokasi dimana sejak awal pengelolaan mereka yang merintis dan melaksanakannya, sehingga merasa bahwa untuk pengelolaan parkir di lokasi tersebut sepenuhnya menjadi kewenangan mereka untuk menentukan siapa pengelolanya.

Kondisi ini dianggap masih dalam batas kewajaran sepanjang masyarakat pengguna terlayani dengan baik, tingkat kepuasan pengguna terjamin, dan mampu mematuhi ketentuan yang telah ditetapkan oleh pemerintah, maka permasalahan terhadap pengelolaan yang kadang dikuasi oleh satu orang dianggap masih dalam batas kewajaran.

Terdapat keuntungan dengan kondisi semacam ini, sebab dianggap dapat membantu unsur pengawasan dari pihak Dinas Perhubungan, selain itu adanya unsur lain atau pihak lain dalam melakukan parkir liar selain mereka yang telah diakui sebagai bagian dari Dinas Perhubungan dapat ditekan. Kondisi tersebut sejalan dengan pandangan yang dikemukakan oleh Amelia Nurul Hamidah, (2022) bahwa salah satu persoalan yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan adalah adanya Parkir Liar yang dikelola oleh oknum tanpa diketahui oleh Dinas Perhubungan, sehingga dengan pola bahwa suatu lokasi parkir “secara umum” dapat dikatakan dikuasai suatu kelompok akan tetapi tetap berkeinginan mengikuti aturan dari pemerintah, tentunya hal ini sangat membantu terhadap pengawasan adanya parkir liar.

b. Type of Benefits (Tipe Manfaat)

Membahas tentang manfaat dapat dikatakan bahwa semua pihak dalam Pengelolaan Parkir Tepi Jalan di Kota Parepare dapat merasakan manfaat baik secara langsung atau tidak langsung. Hasil pengamatan yang dilakukan terhadap beberapa lokasi parkir, dinamika yang dialami oleh Juru Parkir dan juga Pengguna Parkir cukup beragam, umumnya lebih kepada sikap dari para juru parkir yang dinilai tidak terlalu membantu dalam memarkirkan kendaraan dari

pengguna. Sehingga terkadang menimbulkan rasa kurang nyaman dari pengguna untuk memberikan tarif.

Dinamika tersebut justru menunjukkan bahwa secara tidak langsung masyarakat telah memberikan pengakuan tentang keberadaan juru parkir dan dimana lokasi parkir tepi jalan yang mereka harus tempati dan bagaimana mereka memarkir kendaraannya. Kondisi ini secara tidak langsung memberikan dampak pada beberapa manfaat seperti tingkat kemacetan ruas jalan dapat dihindari, intuisi masyarakat telah terbangun tentang pola dan cara memarkir,

Sementara dalam hal manfaat disisi pencapaian target retribusi, maka konsep untuk hal ini perlu menjadi pembahasan tersendiri, sebab fenomena yang banyak dihadapi oleh UPTD Parkir saat sekarang adalah bagaimana mereka mendapatkan setoran sesuai yang telah disepakati dengan para juru parkir tanpa menimbulkan adanya gesekan kepentingan antara pihak pemerintah dengan pengelola parkir.

Kondisi ini menjadi berbeda jika merujuk pada pandangan yang dikemukakan oleh Muhammad Afandi (2022) yang melihat bahwa kebijakan parkir yang dikeluarkan oleh pemerintah dianggap tidak memberikan manfaat terhadap masyarakat, tentunya untuk menyikapi persoalan manfaat

harus dapat dilihat dari berbagai sudut pandang, hanya saja jika memang suatu pengelolaan parkir dikelola secara semrawut dan tidak teratur maka manfaat kepada nilainya akan sangat kurang.

c. *Extent Of Change Envision (Derajat Perubahan Yang Ingin Dicapai)*

Membahas tentang permasalahan Derajat perubahan, maka diterbitkannya Kebijakan tentang Retribusi dan juga tentang Penetapan Titik Lokasi Parkir Tepi Jalan tentunya tidak lain diharapkan agar pengelolaan Parkir dapat berjalan sebagaimana mestinya, walaupun pada kenyataannya masih terdapat permasalahan ditemui di lapangan, akan tetapi tujuan utama dari kegiatan ini adalah memberikan dukungan terhadap pengelolaan keuangan pemerintah daerah Kota Parepare, sebab Retribusi Parkir merupakan salah satu sumber PAD (Pendapatan Asli Daerah) terbesar, hanya saja masih terdapat beberapa hal yang perlu untuk lebih ditingkatkan.

Derajat perubahan lainnya yang dapat dilihat bahwa tingkat pengelolaan Parkir di Kota Parepare dapat dikatakan telah mulai tertata dengan baik, kesemrawutan yang akan menimbulkan kemacetan mulai berkurang, walaupun masih terlihat di beberapa tempat adanya arogansi dari pengguna

jalan sehingga menyebabkan kemacetan karena mereka tidak mematuhi arahan yang disampaikan oleh para juru parkir.

Penataan Parkir yang baik dapat pula dilihat pada area Sultan Hasanuddin atau disekitar Senggol, dimana tingkat arus kendaraan yang padat tidak terganggu walaupun bagian jalan untuk Parkir digunakan cukup lebar, namun karena mampu ditata dengan baik sehingga semua dapat berjalan lancar dan tidak menimbulkan kemacetan atau antrian panjang kendaraan di lokasi ini.

d. Site of Decision Making (Letak Pengambilan Keputusan)

Pengelolaan Parkir Tepi Jalan di Kota Parepare dapat dikatakan bahwa pembebanannya hampir secara menyeluruh diberikan kepada Perangkat Daerah atau Instansi Teknis yang menangani Permasalahan Parkir dalam hal ini adalah Dinas Perhubungan Kota Parepare, kesimpulan tersebut dapat dilihat dari persoalan Pencapaian Target, Penanganan Lokasi Parkir hingga Penanganan Kemacetan semua kebijakan ada pada Instansi Teknis yang dibantu Pelaksana Teknis Kegiatan Parkir.

Dinas Pehubungan sebagai Pengambil Keputusan dalam Pengelolaan Parkir Tepi Jalan, walaupun dari segi kinerja oleh Lembaga Legislatif dan penilaian secara umum masyarakat belum mampu mencapai kinerja maksimal, dibuktikan dengan

Realisasi Target Penerimaan masih berkisar 40%, namun dari segi teknis mereka telah berupaya mengambil berbagai keputusan tentang kebijakan Pengelolaan Parkir Tepi Jalan agar dapat memenuhi keinginan semua pihak.

Berbagai kebijakan yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Parepare, dimana salah satunya adalah memberikan Target kepada setiap Pengelola Parkir untuk Capaian Nilai Distribusi yang harus disetorkan kepada Pihak Pemerintah, walaupun hal ini tentu memiliki dampak Positif dan juga negatif, akan tetapi secara umum terdapat satu tujuan telah mampu dicapai yakni memberikan dukungan terhadap penerimaan daerah, sementara permasalahan lain oleh UPTD dijadikan sebagai beban yang harus diselesaikan.

e. Program Implementer (Pelaksana Program)

Pelaksanaan Program sebagaimana dituangkan dalam Kebijakan Pemerintah Daerah tentang Retribusi dan Lokasi Titik Parkir, secara implementatif telah dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan dan UPTD Parkir sebagai pelaksana teknis di lapangan, hanya saja dalam regulasi atau kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Daerah dapat dikatakan masih memiliki banyak celah dan hal tersebut menjadikan pelaksana kebijakan ditingkat Instansi tidak memiliki dukungan secara utuh dalam menjalankan program tersebut.

Permasalahan yang dimaksudkan adalah hal-hal teknis terkait dengan sistem dan mekanisme pengelolaan parkir, sebab dalam Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2012 hanya memuat tentang Tarif Parkir, sementara dalam Peraturan Walikota Nomor 8 Tahun 2018 hanya memuat tentang Titik Parkir. sementara mengenai hal-hal teknis lainnya belum ada yang mengaturnya. Tentunya untuk kedepan menjadi bagian pertimbangan dari Dinas Perhubungan untuk dapat menyusun regulasi atau aturan teknis, agar nantinya dapat dijadikan acuan sehingga dapat dijadikan pedoman dalam pengelolaan parkir Tepi Jalan dan Pengelolaan Tempat Parkir Lainnya.

Terdapat aturan terbaru tentang Retribusi Parkir yang dtuangkan dalam Peraturan Daerah Kota Parepare Nomor 12 Tahun 2023 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah TLD Nomor 12 Tahun 2024 tertanggal 5 Januari 2024, hanya saja untuk mengukur implementasinya masih dalam tahap uji coba dan evaluasi, sehingga tingkat efektifitas dari Implementasi aturan tersebut belum mampu dilakukan pencermatan serta perbandingan. Sebab masa pemberlakuannya belum cukup 1 (Satu) Tahun Periode Anggaran.

Hasil pengamatan yang dilakukan bahwa Kebijakan yang sangat dibutuhkan oleh Pihak Pengelola dalam hal ini UPTD Parkir Dinas Pehubungan yakni Mekanisme tentang

Kriteria Penetapan Juru Parkir, Status Juru Parkir dan berbagai hal lainnya seperti pemberian sanksi ataupun *reward* terhadap pencapaian kinerja yang diperoleh baik oleh Juru Parkir demikian pada Pengelola sendiri, sebagai suatu model dukungan atas capaian kerja mereka..

Dikarenakan belum adanya aturan atau mekanisme yang dapat dijadikan acuan, sehingga untuk mendorong upaya agar target dapat terpenuhi, pihak Dinas Perhubungan dan UPTD Parkir.hanya berusaha melakukan berbagai bentuk inovasi dengan tetap memperhatikan ketentuan perundang-undangan serta kebijakan dari Pemerintah Daerah.

f. *Resources Committed (Sumber-Sumber Daya Yang Digunakan)*

Kondisi yang tidak dapat dihindari oleh Intansi Teknis seperti Dinas Perhubungan dalam mengimplementasikan sebuah kebijakan yakni persoalan Sumber Daya Manusia, hal tersebut masih menjadi permasalahan sampai saat ini. Target yang tidak mampu dicapai secara maksimal salah satu faktor utamanya adalah pengawasan.

Dimana karena keterbatasan petugas dari segi kuantitas menjadikan mereka sulit untuk melakukan pengawasan secara menyeluruh terhadap titik-titik parkir tepi jalan yang ada di Kota Parepare, bahkan terdapat beberapa lokasi Parkir di Tepi jalan sebagaimana ditemukan dalam penelitian ini

belum terdeteksi karena kurangnya Sumber Daya Manusia dari Dinas Perhubungan.

Pandangan serupa juga dikemukakan Wahyuningsih (2020) bahwa untuk mengoptimalkan pendapatan dari Dinas Perhubungan sebaiknya melakukan pendataan ulang terkait dengan lokasi-lokasi parkir tepi jalan yang memungkinkan dapat menambah retribusi daerah.

Aspek-aspek yang dituangkan dalam Isi Kebijakan tersebut jika memperhatikan analisis dan temuan di lapangan dapat dikatakan bahwa sebahagian besar telah mampu dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Parepare dalam hal Implementasi terhadap Kebijakan Pemerintah Daerah tentang Parkir Tepi Jalan. Aspek atau Indikator dari Isi Kebijakan yang belum mampu dilaksanakan secara maksimal yakni pada Indikator *Program Implementer (Pelaksana Program)* dan *Resources Committed (Sumber-Sumber Daya Yang Digunakan)*, kedua aspek ini belum mampu dilaksanakan secara maksimal dikarenakan isi kebijakan yang dituangkan dalam Peraturan Daerah tidak secara implisit menerangkan hal-hal yang semestinya sebuah instansi teknis baik dalam hal penentuan tingkat target yang harus dicapai dan juga berkaitan dengan persoalan teknis lainnya. Sedangkan 4 Indikator lainnya telah mampu dijalankan dengan baik dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

Kondisi yang dialami oleh Dinas Perhubungan dan UPTD Parkir pada dasarnya sejalan dengan permasalahan yang ditemui oleh Iham Nur Rahman & Ade Nurzaman, (2023) bahwa Instansi Teknis masih mengalami berbagai kesulitan dalam menerapkan atau mengimplementasikan Kebijakan Pemerintah, hal ini karena *Content of Policy* yang dituangkan dalam aturan tersebut dapat dikatakan tidak jelas. Sementara kondisi dilapangan menuntut pihak pelaksana untuk berbuat sebaik mungkin.

Sementara dalam penelitian yang dilakukan oleh Indah Tri Madyati HRP, (2023), yang juga membahas tentang *Content of Policy* pencapaian yang diperoleh sedikit berbeda, dimana dalam penelitian ini justeru indikator *Program Implementer (Pelaksana Program)* dan *Resources Committed (Sumber-Sumber Daya Yang Digunakan)* dianggap belum mampu dicapai secara maksimal, sebab banyak hal yang mendasari. Khusus untuk Sumber Daya Manusia oleh Dinas Perhubungan sangat mengakui bahwa SDM yang dimiliki masih sangat terbatas untuk dapat melakukan unsur pengawasan secara lebih luas.

Permasalahan tentang Karcis yang banyak dipersoalkan dalam berbagai penelitian seperti dikemukakan oleh Zulkifli Anwar (2023), Ismayanti Harahap, (2021) dan Mansur Chadi Mursid (2023) dimana permasalahan ini bahkan dianggap sebagai biang kerok terhadap timbulnya permasalahan dalam pengelolaan Parkir

Tepi Jalan pada berbagai lokasi, oleh Dinas Perhubungan Kota Parepare hal ini dianggap sebagai sebuah beban yang harus disikapi secara bijak.

Prinsip itu dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan UPTD Parkir menyikapi kondisi sosial yang ada di masyarakat, dimana satu sisi Pemerintah mengharapkan adanya pencapaian retribusi secara optimal, sementara pada sisi lainnya keberadaan sumber daya manusia sangat terbatas, ditambah lagi kompleksnya dinamika dalam pengelolaan parkir tepi jalan, sehingga untuk dapat mengatasi masalah secara bertahap, maka langkah awal yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan khususnya UPTD Parkir yakni melakukan pendekatan dengan Pengelola Parkir atau Juru Parkir secara Persuasif, dengan tujuan Target dapat dipenuhi dan keamanan terhadap penanganan parkir terjamin yang tentunya dapat mengurangi biaya pengawasan.

Penelitian-penelitian yang lain sangat mempersalahkan bahwa dengan tidak diterapkannya Tarif sesuai dengan Kebijakan Pemerintah Daerah, maka disinyalir akan timbulnya kebocoran anggaran, bagi Dinas Perhubungan Kota Parepare persoalan kebocoran anggaran tentu tidak bias dihindari, namun hanya dapat diminimalisir dengan mengambil langkah bekerja sama dengan masyarakat yang melakukan pengelolaan parkir dengan cara memberikan target kepada mereka. Hal ini dapat dinilai

efektif, karena dalam 3 Tahun terakhir besaran penerimaan dari Retribusi Parkir dianggap stabil karena terdapat peningkatan walaupun tidak signifikan.

2. *Lingkungan Implementasi (Context of Implementation).*

a. *Power, Interest, and Strategy of Actor Involved (Kekuasaan, kepentingan-kepentingan, strategi dari aktor yang terlibat)*

Kondisi terkait indikator kekuasaan, kepentingan-kepentingan, strategi dari aktor yang terlibat pada pengelolaan Parkir Tepi Jalan untuk saat ini dapat dianggap Kondusif, sebab strategi yang dijalankan saat ini lebih berorientasi pada pemberdayaan masyarakat, sebab harus diakui bahwa Parkir Tepi Jalan sebahagian besar pada awalnya dikelola secara mandiri oleh masyarakat, sehingga untuk mengambil alih secara langsung dengan dalih kebijakan pemerintah, maka hal tersebut dapat menimbulkan gesekan dan ketidak nyamanan, sehingga tujuan yang hendak dicapai akan semakin jauh.

Berdasar pada kondisi inilah dapat dikatakan bahwa aktor-aktor yang dilibatkan lebih dominan adalah masyarakat, kondisi ini selain dapat meminimalisir munculnya Parkir Liar, pola pembinaan dan pengelolaan di Lokasi Parkir menjadi lebih mudah dan terarah, sebab secara jelas pelaku pengelola parkir telah memiliki hubungan dengan UPTD Parkir. Dan tentunya kontrol dapat dilakukan secara baik.

b. Institution and Regime Characteristic (Karakter Lembaga dan Rezim yang Berkuasa)

Berkaitan dengan Karakteristik yang diberlakukan oleh Dinas Perhubungan saat ini dalam hal pengelolaan Parkir Tepi Jalan berupaya untuk tidak memberikan penekanan secara berlebihan kepada para Juru Parkir, hal ini dilakukan dalam rangka untuk memenuhi Target Pencapaian yang diinginkan oleh Pemerintah sesuai kebijakan yang diberlakukan.

c. Compliance and Responsiveness (Tingkat Kepatuhan dan adanya Respon dari Pelaksana)

Tingkat Kepatuhan yang diperlihatkan oleh para Juru Parkir selama ini dapat dikatakan cukup baik, hal tersebut dapat dilihat dari jumlah penerimaan Retribusi setiap tahun dapat dikatakan mengalami peningkatan walaupun hal tersebut tidak signifikan,

Dukungan dari Lingkungan Implementasi (*Context of Implementation*) terhadap penerapan Kebijakan Pemerintah Daerah tentang Pengelolaan Parkir dapat dikatakan cukup baik, hal ini sejalan dengan hasil yang penelitian dari Iham Nur Rahman & Ade Nurzaman, (2023) yang melihat bahwa semua indikator dalam *Context of Implementation* dapat memberikan dukungan dalam Pengimplementasian sebuah Kebijakan

Berbeda dengan hasil yang ditemukan oleh Indah Tri Madyati HRP, (2023) bahwa dari indikator-indikator pada konsep

Context of Implementation dimana yang dianggap mendukung hanyalah *Power, Interest, and Strategy of Actor Involved* atau Kekuasaan, kepentingan-kepentingan, strategi dari aktor yang terlibat, sedangkan kedua indikator lainnya dianggap tidak mampu memberikan dukungan terhadap pengimplementasian Kebijakan Pemerintah.

Sorotan yang diberikan terhadap *Institution and Regime Characteristic* (*Karakter Lembaga dan Rezim yang Berkuasa*) lebih diorientasikan pada pencapaian sebuah “Target” seperti yang dikemukakan oleh Amelia Nurul Hamidah, (2022) bahwa Pemerintah dalam menentukan sebuah Target sebaiknya juga memperhatikan kondisi yang terjadi dilapangan. Sementara dari sudut pandang Novthalia Moningka (2022) menyatakan bahwa Target yang ditentukan oleh pemerintah pada dasarnya bukan terletak pada Target, sebab dari realisasi penerimaan Dinas Perhubungan Kota Parepare pada Tahun 2019 mampu meraih Retribusi yang cukup tinggi walaupun akhirnya ditahun berikutnya mengalami penurunan.

Sehingga hal paling utama yang dianggap memiliki tingkat pengaruh cukup besar jika dihubungkan dengan *Context of Implementation* yakni bagaimana meningkatkan kepatuhan dari para pelaku atau Juru Parkir agar lebih besar memberikan dukungan terhadap Target yang dapat diraih oleh Pemerintah.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasar pada Hasil Penelitian dan Pembahasan terkait dengan Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Penerapan Peraturan Daerah Tentang Pengenaan Tarif Parkir Tepi Jalan Di Kota Parepare, maka kesimpulan yang dapat diambil yakni :

1. Faktor-faktor yang dianggap memiliki pengaruh terhadap Implementasi Penerapan Peraturan Daerah Tentang Pengenaan Tarif Parkir Tepi Jalan terdiri dari dua unsur yakni *Isi Kebijakan (Content of Policy)* dan *Lingkungan Implementasi (Context of Implementation)*
2. *Isi Kebijakan (Content of Policy)* yang terdiri dari 6 Indikator, maka indikator yang banyak mempengaruhi terhadap Implementasi Kebijakan Pemerintah Daerah yakni terkait dengan *Program Implementer (Pelaksana Program)* dan *Resources Committed (Sumber-Sumber Daya Yang Digunakan)*. Kedua indikator dianggap masih perlu untuk dilakukan pembenahan sehingga Target yang ditetapkan oleh pemerintah dapat tercapai
3. *Lingkungan Implementasi (Context of Implementation)* yang memiliki 3 Indikator dianggap bahwa ketiganya secara umum dapat memberikan dukungan dalam pengimplementasian terhadap Kebijakan Pemerintah Daerah. Namun indikator paling

dominan dapat memberikan pengaruh terhadap peningkatan pencapaian dimasa yag akan datang adalah *Power, Interest, and Strategy of Actor Involved* atau Kekuasaan, kepentingan-kepentingan, strategi dari aktor.

B. Saran-saran

Hal-hal yang dapat disarankan kepada pihak Dinas Perhubungan Kota Parepare antara lain :

1. Melakukan Pendataan Ulang khususnya kepada Petugas Parkir dan memberikan Legitimasi kepada mereka sebagai bentuk pengakuan agar merasa dilibatkan dan menjadi bagian dalam mendukung program dari Pemerintah Daerah.
2. Melakukan Pendataan secara sistematis terhadap Potensi yang dimiliki oleh setiap Titik Parkir Tepi Jalan, agar Target yang diberikan kepada Juru Parkir tidak memberatkan dan juga tidak merugikan pihak pemerintah.
3. Mengupayakan untuk memberlakukan sistem Parkir Digital dalam bentuk penyetoran Tunai, sehingga Legitimasi daru Juru Parkir dalam menetapkan Harga tidak dianggap illegal dan sebaiknya sistem penentuan parkir didasarkan waktu mereka dalam menggunakan lokasi parkir.
4. Melakukan Pendataan ulang terhadap beberapa Lokasi yang memiliki Potensi untuk dijadikan sebagai Titik Parkir Tepi Jalan agar Penerimaan Pemerintah Daerah dapat semakin meningkat.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, Z. 2022. Buku Metode Penelitian Kualitatif. CV. syakir Media Press
- Agustin, S., Indradi, D., Darma, S. S., & Irawati, W. 2022. Mengenal Pajak Daerah dan Retribusi Daerah (PDRD) Lebih Dalam (M. Dewi (ed.)). Cipta Media Nusantara
- Agustino, Leo. 2020. Dasar-Dasar Kebijakan Publik Edisi Revisi Ke-2. Bandung:CV. Alfabeta
- Agus Subianto. 2020. Kebijakan Publik Tinjauan Perencanaan, Implementasi dan Evaluasi. Surabaya: Brilliant
- Ahyar, H. 2020. Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif. CV. Pustaka Ilmu Group
- Alwasilah, Chaedar A. 2017. Pokoknya Studi Kasus: Pendekatan kualitatif (1st ed.). Bandung : Dunia Pustaka Jaya
- Amelia Nurul Hamidah, 2022. Analisis Efektivitas Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum, Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor, Dan Retribusi Terminal Guna Peningkatan Pendapatan Asli Daerah. Laporan Magang : Universitas Islam Sultan Agung Fakultas Ekonomi Program Studi Akuntansi Semarang
- Ansori, M. 2020. Metode Penelitian Kuantitatif Edisi 2. Airlangga University Press
- Basri, M. E., & Hasan. 2021. Kewenangan Daerah Dalam Rangka Peningkatan Pendapatan Asli Dsersh. CV PENERBIT QIARA MEDIA
- Creswell, J. W. 2019. Research Design Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif dan Campuran. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Dian Suluh Kusuma Dewi, 2022. Kebijakan Publik; Proses, Implementasi dan Evaluasi. Samudra Biru Yogyakarta.
- Erika Revida, S. A. 2021. Manajemen Pelayanan Publik. Yayasan Kita Menulis
- Hardani, 2020. Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif. Yogyakarta: CV Pustaka Ilmu Group

- Ilham Nur Rahman & Ade Nurzaman. 2023. Implementasi Kebijakan Retribusi Jasa Umum Penyelenggaraan Transportasi Bidang Perparkiran Pada Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya. Jurnal Pendidikan Indonesia: Teori, Penelitian dan Inovasi Vol. 3, No. 1, Januari 2023 Halaman 73-85
- Indah Tri Madyati HRP, 2023. Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum Kota Medan (Studi Kasus Pada Dinas Perhubungan Kota Medan). Skripsi : Program Studi Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Medan Area
- Indra Kertati, dkk 2023. Implementasi Kebijakan Publik : Dari Hulu ke Hilir. PT. Sonpedia Publishing Indonesia
- Ismayanti Harahap. 2021. Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum Kota Pekanbaru. Skripsi : Program Studi Administrasi Negara Fakultas Ekonomi Dan Ilmu Sosial Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau.
- Joko Pramono, 2020. Implementasi Dan Evaluasi Kebijakan Publik UNISRI Press Surakarta
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI Nomor : 272/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir
- Mansur Chadi Mursid, Restu Aurora Gita Setiyani, Ika Lestari, Yadi Fakhruzein Terang Jaya. 2023. Implementasi Kebijakan Parkir Di Kawasan Central Business District Kota Pekalongan. Jurnal Litbang Kota Pekalongan Vol. 21, No. 2, Desember 2023, hlm. 48 – 58
- Mardiasmo. 2019. *Perpajakan* Edisi Terbaru. Yogyakarta : CV Andi Offset
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. 2018. Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook, Fourth Edition. SAGE Publication.
- Muhafidin, D., & Yadiman. 2020. Dimensi Kebijakan Publik EDISI REVISI (Edisi Revisi). IKAPI.
- Muhammad Afandi. 2022. Implementasi Kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Jurnal Kebijakan Publik, 13(1), 99–103
- Murdiyanto, Eko. 2020. Metode Penelitian Kualitatif (Teori dan Aplikasi) disertai Contoh Proposal). Yogyakarta: Lembaga Penelitian dan

Pengabdian Pada Masyarakat, UPN "Veteran" Yogyakarta Press

- Nawir, Daud. 2020. Manajemen Lalu Lintas. Malang: Literasi Nusantara
- Novthalia Moningka, Harijanto Sabijono, Robert Lambey. 2022. Pengukuran Efektivitas Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Tomohon. Jurusan Akuntansi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Sam Ratulangi, Jurnal LPPM Bidang EkoSosBudKum (Ekonomi, Sosial, Budaya, dan Hukum) Vol. 5 No. 2 Januari-Juni 2022, Halaman 949 - 956
- Nugroho, Riant. 2021. Kebijakan Publik: Implementasi Dan Pengendalian Kebijakan. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo
- Parepos.Fajar.co.id, 2023. Dishub Parepare Optimis Capaian PAD Parkir Tahun Ini Meningkat. Diterbitkan pada Tanggal 12 September 2023 dengan Responden Munandar Marzuki, melalui portal <https://parepos.fajar.co.id/2023/09/dishub-parepare-optimis-capaian-pad-parkir-tahun-ini-meningkat/>
- Patarai, Muhammad Idris. 2020. Kebijakan Publik Daerah. Makassar: De La Macca (Anggota IKAPI)
- Peraturan Walikota Parepare Nomor 18 Tahun 2018 Tentang Lokasi Parkir Di Tepi Jalan Umum Dalam Kota Parepare
- Peraturan Daerah Parepare Nomor 2 Tahun 2012 Tentang Retribusi
- Peraturan Daerah Kota Parepare Nomor 12 Tahun 2023 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah TLD Nomor 12 Tahun 2024 tertanggal 5 Januari 2024
- Prayoga, A. D. 2021. Analisis Efektivitas Pemungutan Dan Kontribusi Pajak Parkir Terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Batam - UPB
- Rahayu, S.K. 2020. Perpajakan Konsep, Sistem, dan Implementasi. Bandung: Rekayasa Sains
- Reza Fachrozi, Isnaini & Rudi Salam Sinaga. 2021. Implementasi Peraturan Walikota Binjai Nomor 23 Tahun 2019 Tentang Pembentukan Unit Pelaksanaan Teknis Daerah Bus Rapid Transit. 11(1), 151–159
- Septri Kurniawan, 2021. Implementasi Perda Nomor 14 Tahun 2016 Tentang Retribusi Parkir Di Tepi Jalan Umum Oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Skripsi : Program Studi Ilmu Pemerintahan Pekanbaru

- Siagian, P. Sondang. 2020. Administrasi Pembangunan Konsep Dimensi dan Strateginya. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sugiyono, 2020. Metode Penelitian Kualitatif. Bandung: Alfabeta.
- Syahrudin. 2020. Implementasi Kebijakan Publik. Bandung : Nusa Media
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
- Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah
- Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2009 Tentang MPR, DPR, DPD dan DPRD
- Wahyuningsih Abdullah, Alyas, Jaelan Usman. 2020. Optimalisasi Retribusi Pelayanan Parkir Pada Dinas Perhubungan Di Kabupaten Gowa. Journal Unismuh Volume 1, Nomor 1, Agustus 2020
- Zulkifli Anwar, Zaili Rusli, Febri Yuliani, 2023. Pelayanan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Kota Dumai. rogram Pascasarjana, Magister Administrasi Publik, Universitas Riau Jurnal Niara Vol. 15, No. 3 Januari 2023, Hal. 424-442.