
**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI IMPLEMENTASI
PENERAPAN PERATURAN DAERAH TENTANG PENGENAAN TARIF
PARKIR TEPI JALAN DI KOTA PAREPARE**

**ANALYSIS OF FACTORS INFLUENCING THE IMPLEMENTATION OF REGIONAL
REGULATIONS CONCERNING THE IMPOSITION OF TARIFFS
ROADSIDE PARKING IN PAREPARE CITY**

Ruslang T¹, Kurniawan S², Dayu S³, Bahruddin⁴, Fajar L⁵

Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Muhammadiyah Parepare
*Development Economics Study Program, Faculty of Economics and Business
Parepare Muhammadiyah University*

ABSTRACT

Influence the Implementation of Regional Regulations Concerning the Imposition of Roadside Parking Rates in Parepare City". Supervisor I Ruslang T, and Supervisor II Dayu Suhardi, Thesis Development Economics Study Program, Faculty of Economics and Business, Muhammadiyah University of Parepare (UMPAR).

The aim to be achieved in this research is to determine the factors that influence the implementation of Regional Government Regulations in Roadside Parking Management in Parepare City. This research uses a qualitative approach with the informants used, namely Parking UPTD and Parking Attendants. The results obtained from this research are the Policy Content which consists of 6 Indicators. It can be said that the indicators that have a lot of influence on the Implementation of Regional Government Policy are related to with the Program Implementer (Program Executor) and Resources Committed (Resources Used). Both indicators are considered to still need to be improved so that the targets set by the government can be achieved and the Implementation Environment (Context of Implementation) which has 3 indicators is considered that the three of them can generally provide support in implementing Regional Government Policies

Keywords: Implementation; Imposition of Tariffs; Roadside Parking

PENDAHULUAN

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 : 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 di lapangan, 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 di lapangan 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 di lapangan 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 dituangkan 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 Perparkiran, 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 perparkiran, apakah sebuah kebijakan telah menyebutkan implementornya dengan rinci, dan apakah sebuah program didukung oleh sumberdaya yang memadai

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan dengan metode kualitatif, dimana menurut pandangan Ahyar, H. (2020) merupakan penelitian yang mengeksplorasi dan memahami makna masalah sosial disejumlah individu atau sekelompok orang. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini dengan menetapkan satu objek sasaran melalui studi kasus yakni mengeksplorasi suatu kasus secara mendalam, mengumpulkan informasi dengan menggunakan berbagai prosedur pengumpulan data berdasarkan waktu yang telah ditentukan. Kasus yang dimaksud 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

Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada Kantor UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare

Informan

Informan yang di maksud dalam penelitian ini sesuai dengan pandangan Murdiyanto (2020) adalah Nara Sumber 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 : Sekretaris Dinas Perhubungan Kota Parepare. Kepala UPTD Parkir Dinas Perhubungan Kota Parepare dan Pengelola Parkir (Juru Parkir) sebanyak 5 Lokasi

Teknik Analisis Data

Sifat analisis dalam penelitian kualitatif menurut Abdussamad (2022) adalah penguraian secara sebenarnya terhadap fenomena yang terjadi (*deskriptif*) disertai penafsiran terhadap arti yang terkandung dibalik hal yang muncul dipermukaan (*interpretif*). dimana tujuan dari analisis ini

adalah untuk menggambarkan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta serta hubungan antara fenomena yang diselidiki.

Rangkaian Analisis dalam penelitian kualitatif dapat diuraikan sebagai berikut :

Pengumpulan Data

Pengumpulan data yaitu mengumpulkan data di lokasi penelitian dengan melakukan observasi, wawancara dan dokumentasi dengan menentukan strategi pengumpulan data yang dipandang tepat dan untuk menentukan fokus serta pendalaman data pada proses pengumpulan data berikutnya.

Reduksi Data

Data yang diperoleh selama di lapangan jumlahnya cukup banyak, untuk itu maka perlu dilakukan pencatatan secara teliti dan rinci. Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, kemudian dilakukan penentuan tema dan pola disesuaikan dengan tujuan penelitian, sehingga data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dan memudahkan peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan.

Penyajian Data

Penyajian data adalah kegiatan mengelompokkan data yang telah direduksi. Pengelompokan data dilakukan dengan menggunakan label atau lainnya. Setelah data direduksi, Maka langkah selanjutnya adalah mendisplaykan data. Dalam penelitian kualitatif penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, flowchart dan sejenisnya.

Penarikan Kesimpulan (Verifikasi)

Apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal yang didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten sehingga pada saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data untuk menguatkan data tersebut maka kesimpulan yang dikemukakan dapat dinyatakan sebagai kesimpulan yang kredibel.

HASIL PENELETIAN DAN PEMBAHASAN

HASIL PENELETIAN

Pelaksanaan Kebijakan Publik Tentang Parkir

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 2 : 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.

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 3 : 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
9	Sejahtera	2	20		Jl. Bau Massepe
10	Bintang Bamas Sejahtera	1	20		Jl. Bau Massepe
11	Sinar Terang	3	7	200	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		Jl. Bau Massepe
15	Don Amanda	1	15	200	Jl. Bau Massepe
16	KFC	3	20		Jl. Bau Massepe
17	Depan BINTANG BAMAS	1	20		Jl. Bau Massepe
18	INBOX/PLANET SURF	1	8		Jl. Bau Massepe

Sumber : Diolah dari Hasil Pengamatan Lapangan

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		Cempae
31	Tanggul Cempae	8		2000 Cempae

Sumber : Diolah dari Hasil Pengamatan Lapangan

Titik atau Lokasi Parkir Tepi Jalan pada Tabel 3 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 3.

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 4 : Lokasi Titik Parkir dengan Tingkat Distribusi Sederang

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
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 4 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 di bidang 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 : 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 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 disepertan 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.

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 insidental, 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 dilapangan 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 menanganinya.

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.

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 :

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 terlaui membantu dalam memarkirkan kendaraan dari pengguna. Sehingga terkadang menimbulkan rasa kurang nyaman dari pengguna untuk memberikan tarif.

Dinamika tersebut justeru 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 efektivitas 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. Hal ini juga dikemukakan oleh Bahrudin dan Fajar Ladung (2022) bahwa Indentifikasi dan klasifikasi sector diperlukan untuk memberikan gambaran sektor

manayang aktifitasnya menjadi basis perekonomian atau unggulan, potensial, sedang berkembang dan mana yang tertinggal, sehingga dapat dilakukan penentuan sektor prioritas. Berdasarkan sector basis, pemerintah daerah dapat membuat kebijakan dan strategi pembangunan agar pembangunan sector perekonomian di daerah dapat berjalan dengan optimal

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 di lapangan 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 mengharapakan 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.

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 ketidaknyamanan, 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.

Terhadap unsur yang terkait dengan Penyerapan Anggaran oleh Ruslang T, dkk (2024) menyatakan bahwa penyerapan anggaran menggambarkan kemampuan pemerintah daerah dalam melaksanakan dan mempertanggungjawabkan setiap kegiatan yang merupakan akumulasi dari penyerapan anggaran yang dilakukan oleh Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD). Penyerapan anggaran yang rendah bukan merupakan satu-satunya indikator untuk menilai keberhasilan kinerja keuangan pemerintah daerah, pemerintah daerah tetap harus menaruh perhatian terhadap ini.

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.

KESIMPULAN DAN SARAN

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) 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
2. 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.

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 dari 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

- (1) Abdussamad, Z. 2022. Buku Metode Penelitian Kualitatif. CV. syakir Media Press
- (2) Agus Subianto. 2020. Kebijakan Publik Tinjauan Perencanaan, Implementasi dan Evaluasi. Surabaya: Brilliant
- (3) Ahyar, H. 2020. Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif. CV. Pustaka Ilmu Group
- (4) 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
- (5) Bharuddin, Fajar Ladung, Asrindah, 2022. Analisis Potensi Pertumbuhan Ekonomi Dan Pergeseran Struktur Perekonomian Di Kabupaten Pangkep. Cateris Paribus Journal Volume 2 Nomor 2, September 2022

- (6) Dian Suluh Kusuma Dewi, 2022. Kebijakan Publik; Proses, Implementasi dan Evaluasi. Samudra Biru Yogyakarta.
 - (7) 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
 - (8) 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
 - (9) 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.
 - (10) 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
 - (11) Muhafidin, D., & Yadiman. 2020. Dimensi Kebijakan Publik EDISI REVISI (Edisi Revisi). IKAPI.
 - (12) Muhammad Afandi. 2022. Implementasi Kebijakan Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Jurnal Kebijakan Publik, 13(1), 99–103
 - (13) Murdiyanto, Eko. 2020. Metode Penelitian Kualitatif (Teori dan Aplikasi) disertai Contoh Proposal). Yogyakarta: Lembaga Penelitian dan Pengabdian Pada Masyarakat, UPN “Veteran” Yogyakarta Press
 - (14) 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
 - (15) 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/>
 - (16) Peraturan Daerah Kota Parepare Nomor 12 Tahun 2023 Tentang Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah TLD Nomor 12 Tahun 2024 tertanggal 5 Januari 2024
 - (17) Peraturan Walikota Parepare Nomor 18 Tahun 2018 tentang Lokasi Parkir Tepi Jalan
 - (18) Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2012 tentang Retribusi
 - (19) Ruslang, T, Arham, A., & Yulfi, N., 2024. Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Daya Serap Anggaran Pada Inspektorat Daerah Kota Parepare. *Journal AK-99*, 4(1), 1-11.
 - (20) 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
 - (21) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah
 - (22) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah
 - (23) Wahyuningsih Abdullah, Alyas, Jaelan Usman. 2020. Optimalisasi Retribusi Pelayanan Parkir Pada Dinas Perhubungan Di Kabupaten Gowa. *Journal Unismuh* Volume 1, Nomor 1, Agustus 2020
 - (24) 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.
-