

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Kota Batu

1. Kondisi Geografis

Kota Batu merupakan daerah otonom yang termuda di Provinsi Jawa Timur. Luas kawasan Kota Batu secara keseluruhan adalah sekitar 19.908 Km² (Statistik daerah Kota batu, 2016). Kota Batu terletak pada ketinggian rata-rata 862m di atas permukaan laut. Dilihat dari ketinggian wilayahnya, sebagian besar daerah di Kota Batu terletak di daerah perbukitan/lereng.

Ditinjau dari astronomi, Kota Batu terletak diantara 122°17' sampai dengan 122°57' Bujur Timur dan 7°44' sampai dengan 8°26' Lintang Selatan. Adapun batas-batas wilayah Kota Batu adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara: Kabupaten Mojokerto dan Kabupaten Pasuruan
- Sebelah Timur: Kabupaten Malang
- Sebelah Selatan: Kabupaten Blitar dan Malang
- Sebelah Barat : Kabupaten Malang

Keadaan geologi/tanah di Kota Batu secara umum dapat diklasifikasikan menjadi 4 (empat) jenis tanah yaitu : Andosol, Kambisol, Alluvial, Latosol. Dari keempat Kategori tersebut menunjukkan bahwa kota Batu merupakan wilayah yang subur untuk pertanian karena jenis tanahnya merupakan endapan dari sederetan gunung yang mengelilingi kota Batu.

Sebagai daerah yang topografinya sebagian besar wilayah perbukitan, Kota Batu memiliki pemandangan alam yang sangat indah, sehingga banyak dijumpai

tempat tempat wisata yang mengandalkan keindahan alam pegunungan yang menjadikan Kota Batu terkenal sebagai daerah yang dingin. Hal itulah yang mendukung Kota Batu menjadi Kota Pariwisata dengan basis pertanian. Sedangkan kondisi hidrologi Kota Batu banyak dipengaruhi oleh sungai yang mengalir di pusat kota yaitu sungai Brantas dan air tanah yang cukup.

Berdasarkan ketinggiannya, wilayah Kota Batu dibedakan menjadi enam kategori yaitu mulai dari 600 MDPL sampai lebih dari 3000 MDPL. Dari enam kategori tersebut wilayah yang paling luas berada pada ketinggian 1000-1500 MDPL yaitu seluas 6.493,64 Ha. Kemiringan lahan (*slope*) di Kota batu sebsar 25-40 % dan lemiringan >40%.

Seperti halnya daerah lain di Jawa Timur, Kota Batu mengikuti perubahan putaran 2 iklim, musim hujan dan kemarau. Namun pada tahun 2015 di bulan Juli sampai Oktober tidak terjadi hujan. Jumlah hari hujan paling kecil pada bulan Juni dan paling tinggi pada bulan Februari.



Gambar 4.1 Peta Wilayah Kota Batu
 Sumber: Batu Dalam Angka 2017

2. Kondisi Demografi dan Perekonomian Kota Batu

Secara Administratif Kota Batu terbagi menjadi 3 kecamatan yaitu : Kecamatan Batu, Kecamatan Junrejo dan Kecamatan Bumiaji. Selain itu Kota Batu juga terdiri dari 19 desa, 5 kelurahan, 238 RW dan 1.127 RT. Pada tahun 2015, Hampir separuh penduduk Kota Batu bertempat tinggal di Kecamatan Batu (46,37 persen), sementara separuhnya lagi bertempat tinggal di Bumiaji (28,78 persen) dan Junrejo (24,84 persen). Dari sisi luas wilayah sebenarnya Kecamatan Bumiaji adalah kecamatan yang memiliki luas terbesar dibandingkan dua kecamatan lainnya. Hal ini dipahami karena secara geografis Kecamatan Batu memiliki wilayah yang relatif lebih datar dari dua kecamatan yang lain. Sementara Kecamatan Bumiaji meskipun memiliki luas wilayah paling besar tetapi kondisi geografis wilayah kecamatan ini merupakan wilayah perbukitan yang sebagian besar digunakan untuk wilayah pertanian dan konservasi lingkungan.

Dilihat komposisi jumlah desa/kelurahan, Kecamatan Bumiaji memiliki jumlah desa terbanyak yaitu masing-masing 9 desa. Sedangkan Jumlah RW dan RT terbanyak di Kecamatan Batu yaitu masing-masing 96 RW dan 457 RT. Berikutnya Kecamatan Bumiaji 59 RW dan 240 RT dan sisanya berada di Kecamatan Junrejo. Sedangkan dari kondisi demografinya, pada tahun 2016 jumlah penduduk Kota Batu mencapai 202.319 Jiwa. Dengan luas wilayah sekitar 199.09 Km², maka kepadatan penduduk adalah sebesar 14.921 jiwa/km². Secara umum Jumlah penduduk laki laki lebih banyak dibandingkan jumlah penduduk perempuan. Hal ini ditunjukkan oleh sex ratio yang nilainya lebih dari 100. Pada Tahun 2016, untuk setiap 100 penduduk perempuan di Kota Batu terdapat 101

penduduk laki laki. Jumlah angkatan kerja di Kota Batu pada tahun 2015 ada sebanyak 105.496 orang. Dari jumlah tersebut, 100.970 orang bekerja dan sisanya pengangguran. Tidak semua penduduk usia kerja (15 tahun ke atas) masuk ke dalam angkatan kerja. Penduduk yang tidak masuk ke dalam angkatan kerja adalah mereka yang sedang bersekolah (16.028 orang), mengurus rumah tangga (26.124 orang) dan lainnya (6.146 orang).

Jika dilihat dari jam kerja penduduk yang berkerja di Kota Batu, maka sebagian besar (76.99 persen) penduduk Kota Batu bekerja di atas 35 jam seminggu, dimana Sektor perdagangan dan pertanian mendominasi jenis lapangan usaha yang banyak dikerjakan oleh tenaga kerja di Kota Batu. Hal ini terjadi seiring dengan dicanangkannya Kota batu sebagai Kota wisata yang berbasis agropolitan.

3. Visi, Misi dan Tujuan Pemerintahan Kota Batu

a. Visi

“KOTA BATU SENTRA PERTANIAN ORGANIK BERBASIS KEPARIWISATAAN INTERNASIOAL”

Ditunjang Oleh Pendidikan Yang Tepatguna dan Berdaya Saing Ditopang Sumberdaya (Alam, Manusia Dan Budaya) Yang Tangguh Diselenggarakan Oleh Pemerintahan Yang Baik, Kreatif, Inovatif, Dijiwai Oleh Keimanan Dan Ketaqwaan Kepada Tuhan Yang Maha Esa.

Visi tersebut mengandung beberapa variable utama, yaitu: Sentra pariwisata, berbasis Pertanian, berdaya Saing, Masyarakat Madani, Demokratisasi , Partipasi Sosial, serta Supremasi Hukum. Pada akhir periode RPJPD tahun 2025,

pembangunan di Kota Batu dalam bidang kesejahteraan diharapkan telah mampu mewujudkan perlindungan dan pemenuhan hak asasi masyarakat yang ditandai semakin meningkatnya fasilitas lembaga jaminan sosial; kualitas sumber daya manusia terus membaik ditandai oleh meningkatnya kualitas dan relevansi pendidikan, termasuk yang berbasis keunggulan lokal dan didukung oleh manajemen pelayananan pendidikan yang efisien dan efektif; meningkatnya derajat kesehatan dan status gizi masyarakat; meningkatnya kesetaraan gender; meningkatnya tumbuh kembang optimal, serta kesejahteraan dan perlindungan anak; tercapainya kondisi penduduk tumbuh seimbang; dan mantapnya budaya dan karakter bangsa serta pencapaian keunggulan daerah melalui sarana-sarana pendukung lanjut, penguatan orientasi kompetisi pada pembangunan SDM unggul, serta ekspansi perekonomian dan industri berbasis keunggulan daerah yang didukung dengan ketersediaan sumber daya lokal.

b. Misi

1. Mengembangkan pertanian organik dan perdagangan hasil pertanian organik.
2. Meningkatkan posisi peran dari Kota Sentra Pariwisata menjadi Kota Kepariwisataan Internasional.
3. Optimalisasi investasi daerah.
4. Pengembangan infrastruktur (sektor fisik) khususnya perkantoran pemerintah, fasilitas publik, prasarana dan sarana lalu lintas.
5. Peningkatan kualitas pendidik dan lembaga pendidikan.
6. Peningkatan kualitas pelayanan kesehatan.
7. Pemberdayaan masyarakat melalui koperasi dan UKM.

8. Menciptakan stabilitas dan kehidupan politik di Kota Batu yang harmonis dan demokratis.
9. Reformasi birokrasi dan tata kelola pemerintahan.
10. Meningkatkan penyelenggaraan pemerintahan desa guna meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.
11. Peningkatan kualitas hidup antar umat beragama.

c. Tujuan

1. Mewujudkan pertanian organik berwawasan kesehatan yang dapat meningkatkan kesejahteraan para petani.
2. Mewujudkan perdagangan hasil pertanian organik.
3. Mewujudkan Kota Batu menjadi kota tujuan pariwisata internasional.
4. Mengoptimalkan investasi daerah ke arah peningkatan kesejahteraan masyarakat.
5. Membentuk keterpaduan antara pemerintah, pengusaha, dan pekerja dalam proses kerja.
6. Memperlancar dan mendukung kinerja pemerintah, proses pembangunan kota, aktifitas perekonomian, dan segala aspek kehidupan masyarakat.
7. Membentuk sumber daya manusia pendidik yang berkompeten dan beretika.
8. Mewujudkan lembaga pendidikan yang benar-benar mengedepankan upaya membentuk anak didik yang berkualitas secara keilmuan, bermoral dan berakhlak mulia.
9. Memenuhi kebutuhan masyarakat akan pelayanan kesehatan yang lebih berkualitas, dalam rangka meningkatkan derajat kesehatan masyarakat.

10. Mewujudkan peningkatan kesejahteraan keluarga melalui upaya keluarga berencana.
11. Mewujudkan dan meningkatkan keberdayaan masyarakat melalui usaha kecil menengah dalam upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat.
12. Mengentaskan masyarakat penyandang masalah kesejahteraan sosial dari keterpurukan sosial melalui sektor UKM.
13. Meningkatkan kapasitas Koperasi Usaha Menengah Kecil (KUMKM) dalam mendorong keberdayaan UKM.
14. Meningkatkan peran semua industri kecil dan menengah yang ada dalam masyarakat sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi Kota Batu.
15. Memberikan kebebasan bagi masyarakat untuk berpolitik bertanggung-jawab sesuai koridor hukum yang berlaku dengan senantiasa berpegang pada semangat kebangsaan dan sikap saling menghormati.
16. Mewujudkan stabilitas dan keamanan lingkungan masyarakat.
17. Mewujudkan Pemerintah Kota Batu sebagai organisasi birokrasi yang baik dan bersih (*good and clean governance*).
18. Meningkatkan kualitas dan mendekatkan pelayanan kepada masyarakat.
19. Meningkatkan kualitas dan mendekatkan pelayanan kepada masyarakat.
20. Memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat atas berbagai kepentingan publik masyarakat.
21. Mewujudkan hubungan yang harmonis antar umat beragama dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

22. Mempertahankan nilai-nilai tradisional dan kearifan lokal yang sesuai dengan budaya Indonesia agar tetap menjiwai Bangsa Indonesia.

B. Gambaran Umum Organisasi

Dinas Perhubungan Kota Batu adalah terletak di Jalan Sudirman nomor 507 Kota Batu. Sesuai dengan Peraturan Wali Kota Batu tahun 2016, tugas dan Fungsi Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian dan Pengembangan Daerah (Bappelitbangda) Kota Batu dibagi menjadi beberapa bidang dan sub-bidang, diantaranya adalah

1. Bidang kesekretariatan yang bertugas merencanakan, melaksanakan, koordinasi dan sinkronisasi, serta mengendalikan kegiatan administrasi umum, kepegawaian, perlengkapan, penyusunan program, dan keuangan. Sekretariat menyelenggarakan fungsi: pengelolaan dan pelayanan administrasi umum, pengelolaan administrasi kepegawaian, pengembangan kompetensi dan kapasitas kepegawaian, pengelolaan administrasi perlengkapan, pengelolaan urusan rumah tangga, pelayanan, hubungan masyarakat, dan publikasi, pelaksanaan koordinasi penyusunan program, anggaran, dan perundang-undangan, pelaksanaan koordinasi penyelenggaraan tugas-tugas Bidang, pengelolaan kearsipan Badan, pelaksanaan monitoring dan evaluasi organisasi dan tata laksana, pengelolaan administrasi keuangan, dan pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Badan sesuai dengan tugas dan fungsinya. Kesekretariatan dibagi menjadi tiga sub bagian, yaitu

- Sub bagian Program dan Pelaporan, yang mempunyai tugas : Menyiapkan bahan pelaksanaan penghimpunan data dan informasi, menyiapkan bahan koordinasi penyusunan program dan perundang-undangan, melaksanakan penyusunan monitoring dan evaluasi program dan kegiatan, melaksanakan penyusunan laporan akuntabilitas kinerja, melaksanakan penyusunan laporan kinerja instansi pemerintah, melaksanakan penyusunan laporan penyelenggaraan pemerintahan daerah, melaksanakan koordinasi kebijakan penataan pengembangan kapasitas kelembagaan dan ketatalaksanaan, dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Sekretaris sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.
- Sub bagian Keuangan, melaksanakan pengelolaan keuangan termasuk pembayaran gaji pegawai melaksanakan pengadministrasian dan pembukuan keuangan, menyusun laporan pertanggungjawaban atas pelaksanaan pengelolaan keuangan, dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh sekretaris sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.
- Sub bagian Umum dan Keuangan bertugas melaksanakan penerimaan, pendistribusian, dan pengiriman surat, melaksanakan penggandaan naskah dinas, mengelola kearsipan Badan, menyelenggarakan urusan rumah tangga dan keprotokolan, melaksanakan tugas di bidang hubungan masyarakat, publikasi, dan dokumentasi, melakukan penyusunan kebutuhan dan pengelolaan perlengkapan, pengadaan dan perawatan peralatan kantor, serta pengamanan, menyusun usulan penghapusan aset serta menyusun laporan pertanggungjawaban atas barang inventaris, mempersiapkan rencana

kebutuhan kepegawaian mulai dari penempatan pegawai sesuai formasi, menyusun analisis jabatan pegawai, menyusun standar kompetensi pegawai, tenaga teknis dan fungsional, menyiapkan bahan peningkatan kompetensi dan kedisiplinan pegawai, tenaga teknis dan fungsional, melakukan peninjauan masa kerja, pemberian penghargaan, kenaikan pangkat, daftar urutan kepangkatan, sumpah/janji pegawai, kesejahteraan, gaji berkala, mutasi, pemberhentian pegawai, diklat, ujian dinas, dan izin belajar, menyusun usulan pensiun, mengevaluasi dan merencanakan kebutuhan pegawai (bezzeting) berdasarkan beban kerja badan, melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Sekretaris sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.

2. Bidang Lalu Lintas bertugas merumuskan dan melaksanakan kebijakan teknis di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas serta pembinaan keselamatan dan memiliki fungsi perencanaan program bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pembinaan keselamatan; perumusan rencana kerja dan anggaran bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pembinaan keselamatan; penyusunan standar operasional prosedur bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas serta pembinaan keselamatan; pengendalian data informasi bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas serta pembinaan keselamatan; penyusunan pedoman teknis Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria (NSPK) pengelolaan bidang lalu lintas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; pengendalian manajemen dan rekayasa lalu lintas, analisis dampak lalu lintas, dan kebutuhan lalu lintas; pengkajian izin penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas; pengendalian

keselamatan lalu lintas; pengendalian daerah rawan kecelakaan lalu lintas; pelaksanaan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta keselamatan transportasi; dan pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Bidang Lalu Lintas memiliki dua seksi, yaitu :

- Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas mempunyai tugas untuk menyiapkan bahan penyusunan program kegiatan; menyusun rencana kerja dan anggaran bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas; menyiapkan bahan penyusunan standar operasional prosedur kegiatan Seksi; menyiapkan bahan kebijakan teknis bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas; melakukan pendataan dan pemetaan informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas; melaksanakan analisis perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas; melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas; menyiapkan bahan perencanaan umum pembangunan jaringan transportasi jalan; melaksanakan pengaturan dan pemeliharaan fasilitas jaringan jalan dan gerakan lalu lintas; melaksanakan monitoring dan evaluasi kegiatan Seksi; dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.
- Seksi Pembinaan Keselamatan mempunyai tugas mempunyai tugas untuk menyiapkan bahan penyusunan program kegiatan; menyusun rencana kerja dan anggaran bidang keselamatan lalu lintas; menyiapkan bahan penyusunan standar operasional prosedur kegiatan Seksi; menyiapkan bahan kebijakan

teknis bidang keselamatan lalu lintas; melakukan pendataan dan pemetaan informasi keselamatan lalu lintas; melaksanakan manajemen dampak lalu lintas; melaksanakan pengadaan kebutuhan manajemen lalu lintas; melaksanakan fasilitasi penanggulangan daerah rawan kecelakaan dan kecelakaan lalu lintas; melaksanakan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan Seksi; dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.

3. Bidang Angkutan mempunyai tugas untuk merumuskan dan melaksanakan kebijakan di bidang angkutan orang, angkutan barang dan angkutan khusus. Serta fungsinya perencanaan program bidang angkutan orang, dan angkutan barang; perumusan rencana kerja dan anggaran bidang angkutan orang dan angkutan barang; penyusunan standar operasional prosedur bidang angkutan orang dan angkutan barang; pengendalian data informasi bidang angkutan orang dan angkutan barang; perumusan kebijakan teknis dan rencana kegiatan penyelenggaraan kegiatan angkutan orang dan barang; pengoordinasian dan perencanaan pola angkutan, pengatur jalur, dan jaringan lalu lintas; perencanaan sistem kebutuhan dan kegiatan angkutan orang dan barang; perencanaan bimbingan, penilaian teknis, dan pengelolaan data perizinan angkutan orang dan angkutan barang; pengoordinasian pengendalian operasional dan pengawasan perizinan angkutan orang; pengoordinasian dan perencanaan pengelolaan halte dan jembatan penyeberangan; pengoordinasian monitoring, pengendalian, pengawasan, dan evaluasi penyelenggaraan kegiatan angkutan orang dan angkutan barang; penyusunan

petunjuk teknis operasional kegiatan bidang angkutan; pengkajian permohonan ijin usaha angkutan; pengendalian pendaftaran kendaraan bermotor untuk angkutan umum; pengkajian penetapan tarif angkutan; pengendalian jaringan lalu lintas angkutan orang dan angkutan barang; pelaksanaan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan bidang angkutan orang dan angkutan barang ; dan pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya. Bidang Angkutan ini memiliki seksi, yaitu :

- Seksi Angkutan Orang yang mempunyai tugas untuk menyiapkan bahan penyusunan program kegiatan; menyusun rencana kerja dan anggaran bidang angkutan orang; menyiapkan bahan penyusunan standar operasional prosedur kegiatan Seksi; menyiapkan bahan kebijakan teknis bidang angkutan orang; melakukan pendataan dan pemetaan informasi angkutan orang; menyiapkan bahan rencana dan melaksanakan penyelenggaraan angkutan orang; menyiapkan bahan penyusunan pedoman pelaksanaan dan teknis penyelenggaraan angkutan orang; menyiapkan bahan dan menyusun pola angkutan orang; melakukan pengawasan jaringan lalu lintas angkutan orang; menyiapkan bahan dan menyusun sistem kebutuhan dan penyelenggaraan angkutan orang; menyiapkan bahan dan melaksanakan bimbingan, penilaian teknis, dan pengolahan data perizinan angkutan orang; menyiapkan bahan dan melaksanakan bimbingan dan pengendalian perusahaan angkutan orang; menyiapkan bahan perumusan penetapan tarif angkutan orang; menyiapkan bahan rekomendasi dan perpanjangan ijin usaha angkutan orang dan ijin

trayek; menyiapkan bahan rekomendasi pemberian ijin operasi angkutan taksi; melaksanakan pengawasan pendaftaran kendaraan bermotor untuk angkutan orang; mengelola retribusi tarif angkutan orang; melaksanakan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan Seksi; dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.

- Seksi Angkutan Barang mempunyai tugas: menyiapkan bahan penyusunan program kegiatan; menyusun rencana kerja dan anggaran bidang angkutan barang; menyiapkan bahan penyusunan standar operasional prosedur kegiatan Seksi; menyiapkan bahan kebijakan teknis bidang angkutan barang; melakukan pendataan dan pemetaan informasi angkutan barang, dan angkutan khusus; menyiapkan bahan rencana dan melaksanakan penyelenggaraan angkutan barang; menyiapkan bahan penyusunan pedoman pelaksanaan dan teknis penyelenggaraan angkutan barang; menyiapkan bahan dan menyusun pola angkutan barang; melakukan pengawasan jaringan lalu lintas angkutan barang; menyiapkan bahan dan menyusun sistem kebutuhan dan penyelenggaraan angkutan barang; menyiapkan bahan dan melaksanakan bimbingan, penilaian teknis, dan pengolahan data perizinan angkutan barang; menyiapkan bahan dan melaksanakan bimbingan dan pengendalian perusahaan angkutan; menyiapkan bahan perumusan penetapan tarif angkutan barang; menyiapkan bahan rekomendasi dan perpanjangan ijin usaha angkutan barang, dan ijin trayek; melaksanakan pengawasan pendaftaran kendaraan bermotor untuk angkutan angkutan barang umum; mengelola

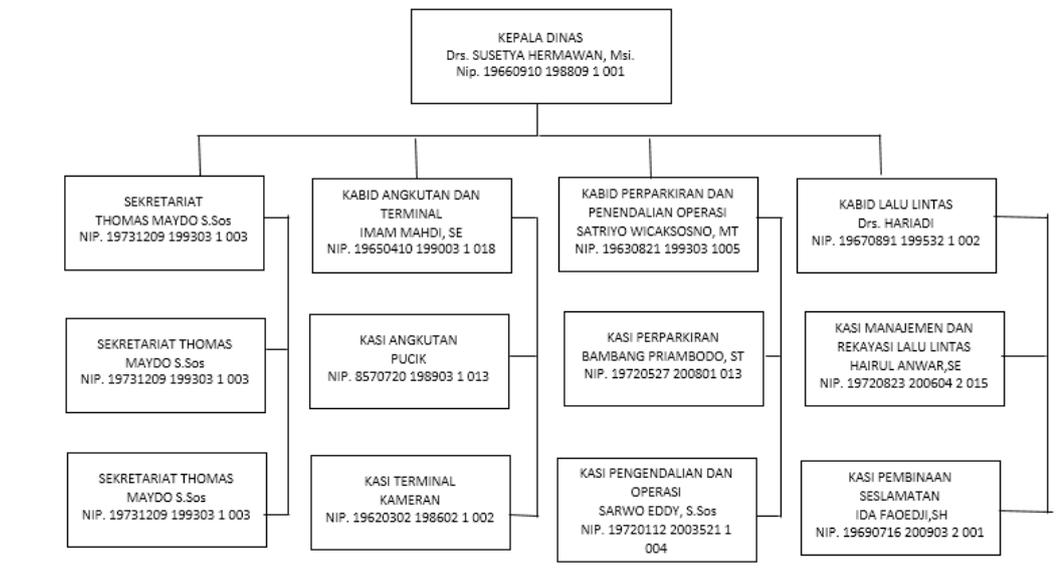
retribusi tarif angkutan barang; menyiapkan bahan dan melaksanakan pengendalian operasional dan pengawasan perizinan angkutan barang ; melaksanakan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan Seksi; dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.

1. Bidang Perparkiran dan Pengendalian Operasi mempunyai tugas merumuskan dan melaksanakan kebijakan di bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas dan mempunyai fungsi perencanaan program bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas; perumusan rencana kerja dan anggaran bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas; penyusunan standar operasional prosedur bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas; pengendalian data informasi bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas; penyusunan pedoman teknis operasional kegiatan bidang perparkiran dan pengendalian operasi; pembinaan penyusunan pedoman teknis penarikan dan penyetoran retribusi parkir; pengkajian permohonan izin pembangunan fasilitas parkir untuk umum di jalan Daerah; pengendalian teknis operasional perparkiran; pengendalian teknis operasional pengaturan lalu lintas jalan; pengendalian penggunaan jalan di luar kepentingan lalu lintas; pengawasan teknis pemeriksaan kendaraan di jalan sesuai kewenangan; pembinaan teknis perparkiran dan pengendalian operasional lalu lintas; pelaksanaan monitoring, evaluasi, dan pelaporan bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas; dan pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh

Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya. Bidang Perparkiran dan Pengendalian Operasi mempunyai dua seksi yaitu :

- Seksi Perparkiran mempunyai tugas menyiapkan bahan penyusunan program kegiatan; menyusun rencana kerja dan anggaran bidang perparkiran; menyiapkan bahan penyusunan standar operasional prosedur kegiatan Seksi; menyiapkan bahan kebijakan teknis bidang perparkiran; melakukan pendataan dan pemetaan informasi perparkiran; melaksanakan pengaturan operasional kegiatan perparkiran; melaksanakan pengelolaan tempat parkir; melaksanakan pemungutan, pengadministrasian, dan penyetoran; melaksanakan monitoring, evaluasi, dan pelaporan penyelenggaraan tugas operasional pengelolaan parkir; melakukan pendataan dan pemetaan fasilitas parkir; menyiapkan bahan rekomendasi ijin pembangunan fasilitas parkir untuk umum; melaksanakan penagihan retribusi parkir; mengelola penerimaan retribusi parkir; melakukan pembinaan teknis juru parkir; menyusun pedoman teknis penarikan dan penyetoran retribusi parkir; melaksanakan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan seksi; dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.
- Seksi Pengendalian Operasi mempunyai tugas menyiapkan bahan penyusunan program kegiatan; menyusun rencana kerja dan anggaran bidang pengendalian dan operasi; menyiapkan bahan penyusunan standar operasional prosedur kegiatan Seksi; menyiapkan bahan kebijakan teknis bidang pengendalian dan operasi; melakukan pendataan dan pemetaan informasi

bidang pengendalian dan operasi; melakukan pendataan dan pemetaan pengendalian operasional lalu lintas; melakukan pemeriksaan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan kewenangan; melakukan Penyidikan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan kewenangan; melakukan pembinaan teknis pengatur lalu lintas jalan; melaksanakan Pemantauan fasilitas lalu lintas angkutan jalan; melaksanakan pemantauan, pengumpulan, analisis, evaluasi, dan pengendalian ketertiban lalu lintas dan angkutan dalam wilayah kota; melakukan Pengendalian dan pengawasan terhadap penyelenggaraan angkutan darat; melakukan patroli lalu lintas sesuai dengan kewenangan; melaksanakan patroli dalam rangka kelancaran arus penumpang dan kendaraan di terminal serta tempat parkir kendaraan; melaksanakan teknis operasional pengaturan lalu lintas; melaksanakan pengamanan penggunaan jalan di luar kepentingan lalu lintas; melaksanakan pemeriksaan kendaraan di jalan sesuai kewenangan; melaksanakan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan seksi; dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.



Gambar 4.2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Batu

Sumber: Dinas Perhubungan

C. Penyajian Data

Pada sub bab ini peneliti akan menjelaskan hasil penelitian dan pembahasan hasil penelitian akan disajikan berdasarkan temuan di lapangan saat penelitian berlangsung mengenai implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum.

Pada tahap menjelaskan hasil penelitian, peneliti akan menguraikan hasil penelitian yang diperoleh peneliti di lapangan pada saat penelitian berlangsung, kemudian hasil dari temuan peneliti, akan di sajikan ke dalam sub bab ini sesuai dengan rumusan masalah dan fokus penelitian yang akan diteliti. Pada penelitian ini, peneliti akan memfokuskan pada implementasi serta faktor penghambat Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum

1. Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

Implementasi merupakan suatu hal yang penting sebuah kebijakan yang telah disepakati yang pada dasarnya pelaksanaan tersebut bahkan jauh lebih penting dari pembuatan kebijakan karena kebijakan hanya sebuah rencana apabila tidak diimplementasikan. Hal tersebut sesuai dengan yang diungkapkan Udoji dalam Agustino (2014:14) bahwa “pelaksanaan kebijakan adalah sesuatu yang penting bahkan mungkin jauh lebih penting dari pembuatan kebijakan. Kebijakan-kebijakan hanya akan sekedar berupa impian atau rencana bagus yang tersimpan rapi dalam arsip kalau tidak diimplementasikan.”

Dalam penerapannya pun tentunya melibatkan beberapa *leading sector* yang menangani dan melaksanakan tugas serta fungsi dari beberapa kegiatan di Pemerintahan. Selain itu, diperlukan kerjasama dari beberapa pemangku kepentingan (*stakeholder*) yang terkait. Hal ini sejalan dengan apa yang dikemukakan oleh (Winarno, 2007:144).

“ Implementasi Kebijakan dipandang dalam pengertian luas, merupakan tahap dari proses kebijakan segera setelah penetapan undang-undang. Implementasi dipandang secara luas mempunyai makna pelaksanaan undang-undang dimana berbagai aktor, organisasi, prosedur, dan teknik bekerja bersama-sama untuk menjalankan kebijakan dalam upaya untuk meraih tujuan-tujuan kebijakan atau program-program”

Dari pendapat tersebut, dapat diketahui bahwa implementasi dari sebuah kebijakan mencakup berbagai unsur antara lain, pelaksana, sarana dan prasarana, organisasi, prosedur serta strategi yang masing-masing saling berkerjasama dan berkoordinasi untuk mencapai tujuan yang diharapkan. Penelitian ini akan melihat dan mengetahui sejauh mana penerapan dari Peraturan Daerah Kota Batu Nomor

10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dengan menggunakan teori Implementasi Kebijakan model George C. Edward III. Adapun variabel model tersebut, yaitu :

1. Komunikasi

Komunikasi merupakan salah satu variabel yang mempengaruhi dan menentukan keberhasilan implementasi kebijakan publik dalam mencapai tujuan. Implementasi yang efektif akan tercapai, apabila para pembuat keputusan mengetahui mengenai apa yang akan dikerjakan. Informasi yang diketahui para pengambil keputusan hanya bisa didapat melalui komunikasi yang tepat, akurat dan konsisten agar tidak menimbulkan *missing-communication* maupun informasi yang membingungkan (*ambigu*) bagi *stakeholder* dan pelaksana kebijakan.

Pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di tepi jalan umum, komunikasi yang dilakukan, yaitu komunikasi antara Dinas perhubungan, petugas pemungut parkir dan masyarakat. Dalam penelitian ini, peneliti memasukkan tiga indikator dalam variabel komunikasi, adapun indikator tersebut yaitu :

- a. Transmisi (Penyaluran Informasi)

Transmisi merupakan salah satu faktor dalam hal komunikasi pelaksanaan kebijakan. Menurut (Agustino,2012:150), penyaluran komunikasi yang baik akan menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Seringkali terjadi masalah dalam penyaluran komunikasi yaitu adanya salah pengertian (*miscommunication*) sehingga apa yang diharapkan terdistorsi di tengah jalan. Transmisi pada implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang

Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Tugas tersebut berupa pelaksanaan pelayanan parkir di tepi jalan umum di Kota Batu dalam upaya memahami secara rinci maksud dan tujuannya.

Transmisi dalam implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berupa penyampaian informasi dari Dinas Perhubungan sebagai instansi yang memiliki wewenang untuk mengelola dan mengawasi pelaksanaan retribusi parkir di Kota Batu. Kemudian Dinas Perhubungan mengkomunikasikan terkait kebijakan tersebut kepada koordinator atau juru parkir serta masyarakat selaku pengguna jasa parkir. Hal tersebut berdasarkan keterangan yang diberikan Pak Bambang selaku kepala seksi parkir sebagai berikut :

“ Jadi untuk proses penyampaian informasi itu berawal Pemkot yang mengeluarkan reperda No 10 Tahun 2010 itu, lalu kita mulai melakukan pembahasan dan kajian. Setelah melakukan kajian perda ini masih dalam bentuk draft, nah draft ini mulai kita sosialisasikan dengan membentuk forum dan mengundang statkeholder seperti juru parkir dan masyarakat, pelaku usaha kita undang semua. (Hasil wawancara 21 Desember 2017)“

Berdasarkan keterangan diatas, bahwa transmisi yang dilakukan dalam Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 ini berawal dari rancangan perda yang diajukan oleh pemerintah Kota Batu, kemudian dilakukan pembahasan serta melakukan kajian. Setelah melakukan kajian dalam bentuk draft. Dinas Perhubungan selaku instansi yang ditunjuk untuk mengelola retribusi parkir melakukan sosialisasi untuk menyalurkan informasi kepada petugas parkir dan masyarakat sesuai dengan sasaran kebijakan. Hal tersebut sesuai dengan keterangan yang diberikan Bu Yeni selaku staf perparkiran juga mengungkapkan bahwa:

“ Iya ada. Ada Sosialisasi dalam bentuk rapat. kita mengadakan rapat dikedung, kita panggil stakeholder terkait seperti juru parkir. Kalau masyarakat tidak semua kita undang, mungkin hanya perwakilan seperti pelaku usaha yang ada di tepi jalan, seperti yang punya rumah makan di pinggir jalan, kita juga melakukan sosialisasi. Kita juga sudah sosialisasi melalui media cetak. Karena waktu itu wartawan banyak yang datang biasanya itu akan menjadi berita di koran dan internet biar masyarakat lainnya juga tahu. (Hasil Wawancara 22 Desember 2017)”

Hal ini juga dibenarkan oleh Bapak Jarwoko selaku staf perparkiran Dinas Perhubungan Kota Batu.

“Iya mbak ada sosialisasi. Kita juga harus menginformasikan kepada petugas parkir. Jadi dulu adakan sosialisasi kepada masyarakat maupun petugas parkir. Kalau ke petugas parkir kita juga sering melakukan diskusi. Kita adakan diskusi kepada petugas parkir sewaktu-waktu ataupun ketika kita sedang terjun lapangan atau langsung kita bertemu di kantor. Jadi informasi bisa terus berjalan. (Hasil wawancara 8 Januari 2018)



Gambar 4.3 sosialisasi Dinas Perhubungan kepada juru parkir
Sumber: dokumentasi

Gambar 4.3 menunjukkan salah satu staff pelaksana sedang melakukan sosialisasi terkait Peraturan daerah Kota Batu Nomor 10 tahun 2010 tentang

Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Selain mengadakan sosialisasi lewat forum, dinas perhubungan juga turun kelapangan untuk mensosialisasikan. Hal ini dilakukan agar para juru parkir mengetahui Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010.

Hal tersebut juga sesuai dengan yang diungkapkan oleh Pak Ngat selaku koordinator tempat parkir yang mengungkapkan bahwa

“Iya, dulu sempat ada sosialisasi dari dinas perhubungan. Mereka memberikan informasi langsung terkait keluarnya Perda Nomor 10 Tahun 2010 itu dengan diundang untuk membahas Peraturan Daerah Kota Batu No 10 tahun 2010. Kita juga dikasih edaran kok mbak. Kalau untuk diskusi kita juga sering melakukan pasti sama dinas perhubungan, misal ada informasi atau perintah mereka langsung memberitahu kita lalu kita memberi tahu pada yang di bawah kita.” (Hasil wawancara 4 Januari 2018)

Dari keterangan diatas, diketahui bahwa untuk melaksanakan peraturan daerah tersebut, Dinas perhubungan selaku instansi yang berwenang dalam mengatur dan mengelola retribusi parkir menyalurkan informasi kepada pihak-pihak terkait seperti petugas pengelola tempat parkir melalui forum maupun diskusi langsung yang kemudian oleh petugas pengelola tempat parkir akan di sampaikan kepada juru parkir. Kemudian selain kepada petugas dan juru parkir pihak Dinas Perhubungan juga melakukan sosialisasi kepada masyarakat.



Gambar 4.4 sosialisasi Dinas Perhubungan kepada masyarakat
Sumber: dokumentasi

Gambar 4.4 menunjukkan salah satu staff dari Dinas Perhubungan sedang melakukan sosialisasi kepada salah satu masyarakat terkait Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Penyaluran informasi kepada masyarakat dilakukan melalui pertemuan dalam forum maupun rapat, media cetak dan surat edaran.

Hal tersebut dibenarkan oleh Bu Rahmah yang merupakan masyarakat kota Batu :

“Oh iya mbak memang benar, saya inget saat itu ada sosialisasi terkait perda Nomor 10 Tahun 2010 tentang retribusi parkir. Jadi waktu itu pihak Dinas Perhubungan datang untuk memperlihatkan surat edaran terkait adanya perda No 10 tahun 2010, terus menjelaskan isi perda sama ketentuan-ketentuannya”

Namun, pernyataan yang sedikit berbeda dari dari narasumber lainnya yaitu, Pak Hendry selaku pengguna jasa parkir di tepi jalan umum

“Saya belum pernah denger sosialisasi tentang itu. Saya tahunya ya dari marka yang dialun-alun itu kalau berdasarkan Perda ternyata besaran tarif parkir itu segitu. Itu aja kalau nggak ke alau-alun yaa nggak tahu. Soalnya kayaknya markanya saya cuma lihat ya di sini, jadi itu kenapa saya baru tahunya pas datang ke alun-alun ” (hasil wawancara 23 Desember 2017)

Hal tersebut, juga dibenarkan oleh Bu Sari yang juga selaku pengguna jasa parkir di tepi jalan umum.

“Kalau sosialisasi tentang Perda Retribusi Parkir itu kan kalau tidak salah tahun 2010 kalau saya lihat di plangnya. Saya belum tau sih mbak, belum pernah dapat sosialisasi waktu itu. Tapi saya tau kok kayak besaran tarifnya itu berapa. Itu kan soalnya di pasang plangnya di alun-alun. (Hasil Wawancara 3 Januari 2018)”

Berdasarkan keterangan tersebut, penyaluran informasi yang dilakukan Dinas Perhubungan sudah dilakukan namun masih belum secara merata disalurkan kepada masyarakat karena masih ditemukan masyarakat sebagai pengguna jasa parkir tidak mendapatkan sosialisasi terkait keluarnya Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010.

b. Kejelasan Informasi

Kejelasan merupakan situasi dimana para pelaksana kebijakan dapat menerima semua informasi yang dibutuhkan secara lengkap dan rinci terkait pelaksanaan kebijakan. Komunikasi yang diterapkan oleh pelaksana kebijakan (*street-level-bureaucrats*) harus jelas dan tidak membingungkan atau tidak ambigu. Pada pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, kejelasan informasi dapat diterima dengan jelas dan dapat dimengerti melalui metode penyampaian informasi secara langsung maupun tidak langsung. Metode langsung seperti diadakannya sosialisasi maupun diskusi. Sedangkan metode tidak langsung dilaksanakan melalui marka parkir dan peraturan parkir, agar masyarakat dapat mengetahui informasi tentang kebijakan tersebut dengan jelas, seperti yang diungkapkan oleh

Bapak Anton selaku staf parkir di Dinas Perhubungan Kota Batu. Beliau mengatakan bahwa:

“Kalau perintah pelaksanaan kita sudah jelas mbak. Kita juga sudah mengusahakan untuk mensosialisasikan kebijakan parkir ini agar masyarakat tahu. Makanya selain sosialisasi kita juga kasih marka di alun-alun itu. Soalnya pasti banyak masyarakat yang ke alun-alun sehingga otomatis melihat marka perda parkirnya dengan jelas mbak. Kita juga sudah sering mengadakan diskusi dengan petugas pengelola parkir. Tapi kan juga tergantung dari pemahaman masing-masing personal. Kalau untuk ke juru parkirnya, ya kita juga melakukan diskusi tapi lebih sering ke petugas pengelola parkir soalnya biasanya dia yang akan menyampaikan dan mengatur juru parkirnya.

Hal tersebut di perkuat oleh Bu Yeni selaku staf perparkiran yang mengatakan bahwa:

“Kalau untuk kejelasan informasi kita sudah menyampaikannya melalui sosialisasi maupun diskusi. Kalau dari kita sendiri sudah jelas karena kita sering melakukan rapat biar informasi yang disampaikan bisa jelas diterima oleh pelaksana kebijakan. Kalau untuk ke petugas parkir sama masyarakat kita juga sudah melakukan informasi terkait perda itu tapi kan terkadang ada yang paham ada yang tidak, tergantung dari mereka sendiri. Namun terkadang mereka masih tidak menjalani prosedur yang seharusnya, misalnya tidak setor sesuai dengan jadwal kesepakatan.

Selain itu, Pak Buan selaku Juru parkir Kota Batu mengatakan bahwa:

“Aduh, kurang tau ya kalo informasi dan sosialisasi tentang perda itu mbak. saya belum pernah dengar. saya kan juru parkir di sini. Saya sih apa kata koordinator parkir, dia yang lebih tau. Kalo saya sih tidak pernah dengar yaa. Mungkin mbaak bisa tanya koordinator nanti. (Hasil wawancara 4 Januari 2018)”

Hal tersebut di perkuat oleh Pak hendry selaku pengguna jasa parkir.

“Nggak tau saya mbak, saya belum dapat sosialisasi tentang itu. Saya tahunya ya dari marka yang dialun-alun itu. Tapi menurut informasi yang tercantum di marka jalan itu tarif parkir motor cuma seribu tapi sama jukir di sini di tarik Rp. 2000.” (Hasil wawancara 3 Januari 2018)

Lebih lanjut Bu Aisyah yang juga salah satu pengguna parkir.

“Waduh, saya juga kurang jelas sih mbak. soalnya memang kalau di marka itu tarifnya Rp. 1000. Tapi Kalau di kasih Rp. 1000 Jukirnya bilang sekarang tarifnya 2000. Akhirnya saya ya bayar Rp.2000.” (Hasil wawancara 3 Januari 2018)

Berdasarkan wawancara diatas dapat diketahui bahwa kejelasan informasi sudah diterima oleh dinas perhubungan melalui rapat yang di lakukan pada bidang perpajakan. Namun kejelasan informasi masih belum dapat diterima sepenuhnya oleh juru parkir dan masyarakat sehingga masih ditemukan masyarakat yang belum memahami Peraturan daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 tentang retribusi Pelayanan Parkir di tepi jalan Umum.

c. Konsistensi

Konsistensi merupakan suatu tindakan yang dilakukan secara terus-menerus untuk mencapai tujuan yang diharapkan. Konsistensi merupakan salah satu variabel yang dapat menentukan keberhasilan suatu implementasi dalam kebijakan. Dalam menyampaikan suatu perintah yang diberikan pada pelaksanaan suatu komunikasi haruslah konsisten dan jelas untuk dijalankan. Jika perintah diberikan sering berubah-ubah, maka dapat menimbulkan kebingungan dalam pelaksanaannya di lapangan.

Konsistensi pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di tepi Jalan Umum ini hendaknya berjalan sesuai dengan rencana dan sistematis, pola koordinasi dalam pelaksanaan harus jelas. Konsistensi ini dimaksudkan agar pelaksanaan di lapangan berjalan sesuai dengan rencana awal dan tetap berfokus pada sistem dan aturan yang telah dibuat. Hal ini sesuai dengan apa yang disampaikan oleh Pak Bambang selaku Kepala Seksi bidang Perpajakan Kota Batu

“Memang benar mbak, kita harus konsisten dalam menyampaikan informasi agar pelaksanaan di lapangan tetap sesuai dengan koridor yang di tentukan dan sesuai dengan aturan yang dibuat. Agar konsistensi tetap terjaga ya kita sering melakukan rapat internal rutin untuk mengetahui bagaimana perkembangan di lapangan. Kemudian setelah melakukan rapat internal untuk mengetahui keadaan di lapangan kita juga berdiskusi dengan petugas pengelola parkir apabila ada masalah. Tapi konsisten bukan harus dilakukan oleh kita aja, tapi juga harus dilakukan oleh petugas pengelola parkir juga harus konsisten. Sedangkan isi perda dengan kenyataannya sudah tidak berbeda.”

Hal tersebut di perkuat oleh Pak Jarwoko selaku Staf pelaksana di Dinas

Perhubungan :

“ Kalo kita ya mbak, usaha untuk tetap konsisten pasti dilakukan. Para staf di bidang perparkiran sudah melakukan rapat rutin agar kita mengetahui kondisi di lapangan. Selain itu kita juga selalu melakukan shift setiap malam untuk memantau. Kita melakukan agar konsistensi tetap terjaga. Tapi kalo dari jukirnya tidak konsisten yang sama saja hasilnya pasti juga tidak konsisten. Makanya saya bilang, kebijakan berhasil tidaknya itu kan juga tergantung komitmen dan kejujuran pelaksananya.”

Berdasarkan keterangan diatas kita dapat mengetahui bahwa, dinas perhubungan selaku instansi yang berwenang dalam mengelola retribusi parkir melakukan rapat rutin serta laporan hasil pemantauan sebagai usaha untuk menjaga konsistensi, namun berdasarkan keterangan di atas selain dari dinas perhubungan konsistensi juga perlu dilakukan oleh petugas pengelola tempat parkir serta juru parkir yang terlibat langsung dalam pelaksanaan.

Pak Ngat selaku Koordinator Kota Batu juga mengatakan bahwa :

“Iya mbak, dinas perhubungan pasti juga melakukan diskusi kok sama kita, permasalahan apa yang terjadi di lapangan. Terus memang mbak kita untuk tarif menarik Rp 2000,- Kita juga kalau menjalankan tidak sesuai dengan perda juga di tegur. Tapi ya gimana perdanya nggak sesuai dengan kondisi sekarang.” (Hasil wawancara 4 Januari 2018)

Keterangan yang serupa juga di sampaikan oleh Pak Buan selaku Juru parkir Kota

Batu :

“ Kalau menarik tarif tergantung kondisi mbak. Kalo mobil ya Rp 3000,- sampai Rp 4000,-. Relatiflah mbak. Kalau untuk setorannya kita buat rata-rata ajalah. Tapi kalau misal ada masyarakat yang ngasih Rp 2000,- ya kita memang minta tambah. ” (Hasil wawancara 4 Januari 2018)

Berdasarkan keterangan tersebut diketahui bahwa komunikasi yang dilakukan oleh juru parkir kurang konsisten hal tersebut terlihat dari tidak terlaksananya penarikan tarif sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Hal ini menimbulkan kebingungan dalam pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum

2. Sumber Daya

Dalam suatu kebijakan bukan hanya komunikasi yang berpengaruh pada implementasi suatu kebijakan. Variabel selanjutnya adalah sumber daya. Walaupun komunikasi bagus, namun apabila sumber dayanya tidak memadai maka dalam implementasinya pun juga akan terhambat. Dalam hal ini sumber daya yang dimaksud adalah staf yang cukup, informasi, wewenang, dan juga fasilitas atau sarana dan prasarana yang mendukung jalannya implementasi Peraturan Daerah Kota Batu 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

a. Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia dalam implementasi kebijakan adalah *staff*. Keberhasilan dalam implementasi dapat ditentukan dari staff yang memadai serta berkompeten dibidangnya. Saat melakukan implementasi harus memiliki sumber daya manusia yang cukup, karena banyaknya personil otomatis akan semakin

banyak pula hirarki yang ada sehingga akan memperlambat jalannya suatu perintah. Namun tidak juga terlalu sedikit maka akan semakin lambat dalam mengerjakan suatu perintah.

Pada Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sangat diperlukan staff yang cukup serta memiliki kemampuan yang sesuai untuk menjalankan tugas tersebut. Pada Dinas perhubungan seksi perparkiran hanya terdapat 9 orang yang terdiri dari 1 orang kepala seksi dan 8 orang staff pelaksana. Sembilan orang pegawai seksi perparkiran membawahi sekitar 80 petugas pengelola parkir.

Tabel 4.1 Daftar Pegawai Dinas Perhubungan Seksi Perparkiran

| No | NAMA | GOL | JABATAN |
|----|------------------------|-------|----------------|
| 1 | Bambang Priambodo. S.T | III/c | Kepala bidang |
| 2 | Andy Prasetya. S.AB | III/b | Staf Pelaksana |
| 3 | Ahmad Triantono. A. Md | II/d | Staf Pelaksana |
| 4 | Adhi Novi Listyono | II/c | Staf Pelaksana |
| 5 | Jarwoko | II/c | Staf Pelaksana |
| 6 | Arif Susanto | II/c | Staf Pelaksana |
| 7 | Wahyu Handayani | II/c | Staf Pelaksana |
| 8 | Kristian Adi Santoso | | Staf Pelaksana |
| 9 | Yeni Eko Oktaviani | | Staf Pelaksana |

Sumber: dokumentasi

Hal tersebut diungkapkan oleh Pak Bambang selaku kepala seksi perparkiran :

“Staffnya disini 9 orang. Untuk koordinator parkirnya mungkin sekitar 68 orang atau lebih tapi bukan orang dishub. Dan setiap koordinator itu membawahi 5 sampai 15 orang atau jukir. Mangkannya terkadang untuk

tingkat keamanan kan gitu aja. Untuk ganti rugi juga pengelolanya itu.”(Wawancara 21 Desember 2017)

Berdasarkan keterangan diatas, diketahui bahwa jumlah pegawai pada seksi perparkiran tersebut masih kurang memadai dari segi kuantitas. Hal tersebut di ketahui dari jumlah pegawai seksi perparkiran yang hanya sembilan orang untuk mengawasi 68 koordinator parkir.

Hal yang sama juga di ungkapkan oleh Pak Jarwoko selaku staf perparkiran:

“ Pegawainya di sini 9 orang mbak jumlahnya. Yang turun ke lapangan hanya 5 orang. Kalau di bilang kurang ya bisa saja. Solanya kita mengawasi 68 koordinator parkir. Tapi itu jumlah juga bisa efektif jika para petugas pengelola parkir dan juru parkirnya jujur dan punya loyalitas (Wawancara Pada 8 Januari 2018)”

Lebih lanjut Bu Yeni selaku staff perparkiran Kota Batu juga mengatakan bahwa :

“ Kalau dikatakan sedikit ya sedikit. Tapi sekarang gini lho mbak, walaupun banyak tapi nggak berkompetensi yang percuma jadi nggak efisien jatuhnya. Yang penting pegawainya punya loyaitas, berkomitmen dan berkompetensi. Percuma juga kalo banyak tapi tidak berkompetensi, malah tidak efektif. Kalo staff di sini sudah berpengalaman semua. Jadi ya sudah biasa menangani parkir itu. (Wawanara pada 8 Januari 2018) ”

Dari hasil wawancara tersebut, diketahui bahwa dalam Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum untuk sumber daya manusia pada Dinas Perhubungan masih kurang dimana terdapat sembilan pegawai seksi perparkiran membawahi 68 koordinator. Hal tersebut dapat memberikan dampak yaitu lengahnya pengawasan yang disebabkan sumber daya manusia yang kurang. Selain itu, berdasarkan keterangan diatas, hanya lima orang tidak pegawai yang terjun langsung melakukan pengawasan rutin kepada petugas pengelola maupun juru parkir terkait ketertiban parkir. Hal ini perlu diperhatikan, karena sumber daya manusia

merupakan salah satu faktor yang memberikan keberhasilan maupun kegagalan implementasi kebijakan.

b. Sarana dan Prasarana

Sumber daya non manusia meliputi ketersediaan sarana dan prasarana parkir serta dana yang tersedia untuk mendukung implementasi kebijakan yang ada. Dalam hal ini, selain staf yang harus memadai, sumber daya lain seperti fasilitas pendukung termasuk sarana dan prasarana juga turut memberikan pengaruh terhadap keberhasilan sebuah implementasi kebijakan. Pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Parkir sarana dan prasarana pendukung sangat dibutuhkan untuk dapat mendukung kebijakan retribusi parkir. Hal tersebut seperti yang dikatakan oleh Bu Yeni selaku staff pelaksana seksi perparkiran bahwa

“Sarana prasarana itu ya penting mbak. Kalau nggak ada sumber sarana prasarana kayak fasilitas-fasilitas, pastinya kan juga menghambat pelaksanaannya. Di Kota Batu sendiri kalau sumber daya pendukung terkait parkir ya kurang. Kayak misalnya disini papan perdanya cuma satu yang alun-alun aja. Padahal kan perlu di titik parkir lainnya biar masyarakat tahu. Kalau untuk marka parkir ya ada tapi tidak di setiap titik parkir. Lalu marka parkir juga tidak selalu ada titik parkir si tepi jalan umum. Rambu parkir juga ada beberapa tempat yang belum ada. Pos pantau juga tidak ada, padahalkan harusnya ada, biar pengawasannya lebih efektif. (Hasil wawancara 8 Januari 2018)“

Hal tersebut juga di perkuat oleh Pak Bambang selaku kepala seksi parkir Dinas Perhubungan Kota Batu:

“Kalau menurut saya ya kurang mbak. Soalnya kan dananya juga terbatas. Kita hanya mendapat dana untuk biaya rutin saja Makanya untuk keamanan ditanggung dari petugas pengelola parkirnya. Padahalkan kita

juga butuh hal-hal yang nantinya akan mendukung parkir seperti peningkatan keamanan juga. Tapi ya gimana kalau dananya tidak ada. Kita sudah mengajukan tidak semua di terima. (Hasil wawancara 21 Desember 2017) ”

Selanjutnya Pak Jarwo selaku staf pelaksana seksi perparkiran juga mengatakan bahwa :

“Berbicara sarana prasarana, menurut saya belum maksimal mbak. disini pos pantau juga tidak ada, papan perda parkir hanya satu di alun-alun batu saja. Kalau banner himbauan dulu ada, tapi besoknya sudah hilang. Kita ngajuin lagi di tolak. Padahal hal-hal seperti itu perlu, untuk mendukung retribusi parkir. Kemudian untuk papan tambahan untuk menyaakan petunjuk, peringatan, larangan yang hanya berlaku untuk jenis kendaraan itu juga tidak ada, adahal itu kan juga penting.” (Hasil wawancara 8 Januari 2018)

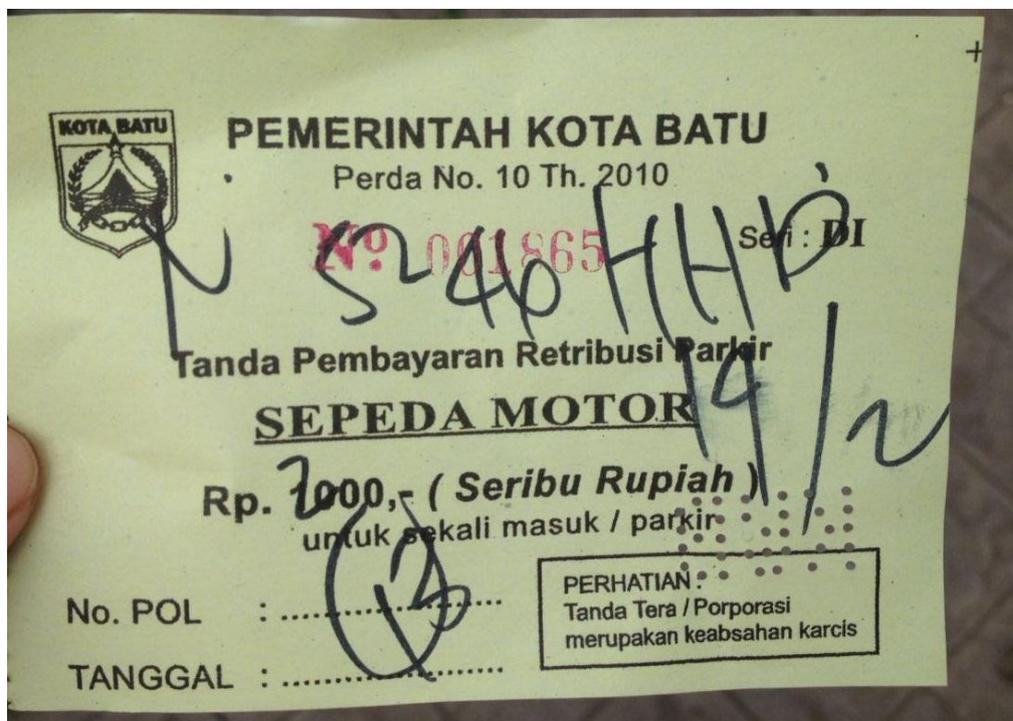
Berdasarkan keterangan diatas diketahui bahwa sumber daya pendukung seperti papan peraturan, marka parkir, rambu parkir maupun pos pantau kurang memadai. Fasilitas-fasilitas tersebut penting dibutuhkan untuk mendukung pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, hal tersebut dapat menghambat keberhasilan sebuah kebijakan.

3. Disposisi

Disposisi atau sikap dari pelaksana kebijakan adalah faktor yang penting dalam pelaksanaan suatu imlementasi kebijakan. Jika pelaksanaan suatu kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan mempunyai sikap positif atau dukungan terhadap implementasi kebijakan. Demikian sebaliknya jika para pelaksana bersikap negatif atau menolak terhadap implementasi kebijakan maka implementasi kebijakan akan menghadapi kendala.

Kecenderungan perilaku dari pelaksana kebijakan berperan penting untuk mewujudkan implementasi kebijakan sesuai dengan tujuan yang diharapkan. Dalam hal ini rekrutmen pengurus dan insentif menjadi indikator penting yang

dapat menentukan sikap pelaksana kebijakan. Pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum masih ditemukan sikap negatif dari para pelaksana kebijakan salah satu satunya adalah Juru Parkir yang tidak menarik tarif parkir sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010. Berdasarkan observasi yang dilakukan peneliti. Juru parkir menarik tarif Rp. 2000 untuk sekali parkir Motor dengan mengganti tarif yang tertera pada karcis.



Gambar 4.5 Karcis Parkir
Sumber: Observasi

Selain itu berdasarkan hasil observasi ditemukan juru parkir yang tidak melaksanakan tugas sebagaimana mestinya seperti tidak mengatur jalan keluarnya parkirnya sehingga masyarakat merasa kesulitan ketika mengeluarkan motornya.



Gambar 4.6. Pengguna jasa parkir

Sumber: Observasi

Sikap para pelaksana kebijakan sangat menentukan keberhasilan maupun kegagalan implementasi dari sebuah kebijakan publik. Sehingga menurut Edward III dalam Agustino (2008:149) diperlukan faktor-faktor yang menjadi mengenai disposisi dalam implementasi kebijakan yang terdiri dari rekrutmen pengurus dan Insentif.

a. Rekrutmen Pengurus

Disposisi atau sikap pelaksana akan menimbulkan hambatan-hambatan yang nyata terhadap implementasi kebijakan bila personel yang ada tidak melaksanakan kebijakan yang diinginkan oleh pejabat-pejabat yang lebih atas. Oleh sebab itu, pengangkatan dan pemilihan personel pelaksana kebijakan haruslah orang-orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan, lebih khusus lagi pada kepentingan masyarakat.

Pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, pengangkatan untuk aparatur pegawai Dinas Perhubungan telah ditentukan secara sistematis oleh Badan Kepegawaian dan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BKPSDM) Kota Batu selaku instansi yang berwenang untuk melaksanakan perekrutan dan penempatan Pegawai Negeri Sipil di Kota Batu. Dalam melaksanakan perekrutan atau penempatan pegawai, selain itu juga harus melalui beberapa tahap seleksi. Hal itu juga sesuai dengan apa yang diungkapkan oleh Pak Bambang selaku kasi perparkiran Kota Batu sebagai berikut:

”Lho iya mbak, kalau itu kan sudah ada aturannya sendiri terutama bagian BKPSDM itu, yang pasti kita harus mengikuti tes seleksi kan, kalau itu sudah ada aturannya, juga ada hal-hal lain yang perlu di pertimbangkan pastinya. Kita analisis kebutuhan pegawai dulu sesuai dengan struktur organisasi dan tupoksi yang ada. Kalau kita misal membutuhkan pegawai baru kita akan koordinasi ke BKPSDM Kota Batu. Jadi tidak serta merta kita langsung di tempatkan disini kalau PNS ada prosesnya. begitu pula juga yang tenaga non PNS. Kalau misal kita benar-benar membutuhkan tenaga baru ya kita merekrut pegawai sendiri tapi nanti statusnya pegawai tersebut bukan PNS. Kita juga harus lihat bagaimana kemampuannya, kompetensinya apakah sesuai dengan tupoksi yang di butuhkan sehingga dapat mendukung Impelemntasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010”

Berdasarkan keterangan diatas diketahui bahwa pengangkatan birokrat untuk pegawai dinas perhubungan khususnya bidang parkir harus melalui berbagai tahap tes seleksi pegawai negeri sipil sesuai dengan aturan yang telah ditentukan dengan melakukan pertimbangan-pertimbangan tertentu dengan menganalisis kebutuhan pegawai yang ada di Dinas perhubungan yang kemudian di kordinasikan kepada BKPSDM (Badan kepegawaian dan Sumber Daya Manusia) Kota Batu. Selain untuk tenaga non PNS juga dilakukan perekrutan apabila benar-benar sedang membutuhkan pegawai dengan melihat kemampuan dan kompetensi sesuai dengan tupoksi yang ada.

Selain perekrutan yang harus dilalui untuk menjadi pegawai dinas perhubungan khusus bidang perparkiran, rekrutmen untuk juru parkir juga di perlukan, karena juru parkir juga merupakan pelaksana yang terlibat langsung dalam pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum sehingga di perlukan pertimbangan serta kualifikasi tertentu, hal tersebut bertujuan agar perintah-perintah pejabat di atasnya dapat dilakukan dengan baik. Namun berdasarkan wawancara yang peneliti lakukan kepada Bapak Bambang selaku kepala seksi perparkiran mengatakan bahwa:

“Rekrutmen untuk juru parkir itu tidak ada secara khusus mbak. Jadi misal siapa yang mau daftar ya daftar, dia bisa komunikasi dengan petugas pengelola tempat parkir, kemudian nanti dia juga daftar kemari untuk kita buat Kartu Anggota. Jadi yang resmi mendaftar pasti punya Kartu anggotanya sama rompi kita juga beri. Soalnya juga belum ada ketentuan mengenai juru parkirnya. Jadi untuk menentukan kualifikasi tertentu kita tidak bisa. Yang penting dia tahu tugas-tugasnya juru parkir apa. Lalu bagaimana cara menata parkir. Sedangkan untuk koordinator itu istilahnya yang dituakan di situ mbak. Dia juga menjabat sebagai juru parkir”

Hal tersebut di perkuat oleh Bu Yeni selaku staf pelaksana bidang perparkiran yang mengatakan bahwa:

“ Untuk rekrutmen sih tidak ada mbak. mereka daftar sendiri kemari untuk di lokasi mana. Misalnya lokasi diponegoro, sebelumnya juga sudah harus berkomunikasi terlebih dahulu kepada yang koordinatornya. Kemudian untuk kualifikasi tertentu tidak ada paling ya kita lihat umurnya, soalnya kan yang daftar wajib punya KTP”

Kemudian lebih lanjut Pak Jarwoko selaku staf pelaksana juga mengungkapkan bahwa:

“Untuk kualifikasi sih hanya umum ya mbak, kita utamakan yang sudah lama jadi jukir. Soalnya pasti sudah berpengalaman. Kemudian sekalian itu kita juga lihat umurnya. Kita nggak mungkin mempekerjakan yang di bawah umur, minimal harus punya KTP. Paling nggak dia harus bisa menata parkir “

Berdasarkan hal tersebut diketahui bahwa tidak ada proses pengangkatan atau rekrutmen khusus yang dibuka untuk juru parkir. Juru parkir hanya perlu mendaftar kepada dinas perhubungan setelah berkomunikasi terlebih dahulu kepada koordinator parkir sesuai dengan lokasi yang diajukan dengan syarat mempunyai KTP dan diutamakan yang sudah lama menjadi juru parkir sebelumnya kemudian setelah terdaftar sebagai juru parkir akan di berikan Kartu Anggota dan rompi.



Gambar 4.7 Kartu Tanda Anggota Juru Parkir
Sumber : dokumentasi

Gambar 4.7 diatas merupakan contoh kartu anggota dari salah satu Juru parkir yang berada di lokasi Jalan Raya Payung. Kartu anggota ini di berikan ketika sudah resmi menjadi juru parkir di salah satu lokasi yang menjadi titik parkir di tepi jalan umum Kota Batu. Pada kartu anggota ini tercantum nama dari juru parkir kemudian nomor Kartu Tanda anggota, alamat serta Lokasi parkir, kemudian pada sisi belakang memuat beberapa ketentuan yang harus diatati oleh juru parkir.

b. Insentif.

Insentif merupakan salah satu teknik yang disarankan untuk mengatasi masalah sikap para pelaksana kebijakan. Insentif merupakan tunjangan tambahan yang diberikan sebagai penghargaan atas kinerja tertentu dalam melaksanakan suatu kebijakan atau program dari pemerintah. Hal ini tidak dapat dipungkiri akan bisa memacu aparatur untuk dapat melaksanakan kebijakannya dengan baik. Insentif yang diberikan dapat berupa tunjangan secara materi atau gaji yang sesuai serta pemberian penghargaan khusus dari pihak lain. Namun pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, insentif tidak di berikan kepada juru parkir selaku aparat pelaksana yang terlibat langsung dalam pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum di Kota Batu. Hal tersebut telah di jelaskan oleh Pak Ngat selaku koordinator parkir Kota Batu:

“Tidak ada insentif mbak. Padahal kita kerja untuk mereka. Makannya itu kenapa kita tarik dua ribu. Sekarang ya mbak, kalo kita tarik seribu kita dapat apa. Semua sudah naik. Sedangkan kita tidak mendappat apa-apa. Dari mereka juga nggak dapat gaji. Lalu kalo misalnya ada helm hilang kita juga yang di suruh ganti”

Hal tersebut di perkuat oleh Pak Buan selaku juru parkir mobil kota Batu:

“Kita memang tidak ada insentif mbak. Makanya kita dapetnya itu yaa istilahnya cari keuntungan sendiri. Padahal kita kerja juga untuk mereka. Nggak ada jaminan kesehatan dari mereka. Nggak ada jaminan keselamatan dari mereka juga. Belum lagi kalau ada helm yang hilang kan kita juga yang harus ganti. Kalau nggak kita cari keuntungan sendiri kita dapetnya apa mbak.”

Hal tersebut dibenarkan oleh Pak Bambang selaku kasi perparkiran Kota Batu yang mengungkapkan bahwa:

“Nggak ada mbak insentif untuk juru parkir. Karena memang tidak diatur. Kalo tidak diatur kita dapet dananya dari mana? Makanya tidak kaget kalo diluar yang harus disetorkan mereka cari keuntungan sendiri. Itu aja kadang mereka kalau disuruh setor juga susah. Pernah kita tegur juga karena menarik tidak sesuai aturan tapi mereka beralasan itu untuk keamanan helm. Apalagi sekarang kan memang helmnya orang bagus-bagus sama mahal-mahal.”

Berdasarkan hal tersebut diketahui bahwa tidak ada insentif untuk juru parkir. Sehingga juru parkir berusaha mendapatkan insentif dengan mencari keuntungan lain diluar tarif yang harus di setorkan kepada Dinas perhubungan. Hal tersebut menimbulkan dampak ketidakjujuran dalam memungut retribusi parkir. Selain itu hal tersebut menimbulkan lemahnya komitmen serta loyalitas dari juru parkir dalam melaksanakan tugasnya. Dalam hal ini pihak yang paling dirugikan adalah masyarakat. Hal tersebut seperti yang diungkapkan Pak Jarwoko selaku staf perparkiran yang menyatakan bahwa

“ Sebuah kebijakan itu bisa efektif jika para pelaksananya bisa jujur sera punya loyalitas untuk membangun kotanya sendiri. Tapi sekarang jika dilihat jukirnya sudah tidak jujur dengan menarik Rp, 2000 untuk sekali parkir bagi motor lalu koordinatonya juga kadang setorannya sedikit padahal kalau kita hitung potensi harusnya bisa lebih dari itu, belum lagi kadang ada yang janjinya setorannya mundur”

Hal tersebut juga di perkuat oleh Bu Sari warga asli Batu selaku pengguna Jasa Parkir mengatakan bahwa :

“ Saya sering parkir motor di mana aja, tapi mesti ya di tarik 2000. Setahu saya semua juga ditarik 2000 mbak. Kalau kita kasih Rp 1000, juru parkirnya marah-marah, alsannya bilang sekalian untuk penitipan helmnya. Apalagi alun-alun, biasanya kalau lagi ramai banget malah pernah Rp 3000. ”

Bu Yeni selaku staff perparkiran juga menjelaskan bahwa seringkali banyak petugas pengelola parkir yang menyetorkan tidak sesuai dengan kesepakatan yang telah dibuat, lebih lanjut beliau mengungkapkan bahwa:

“ Mereka itu kadang bandel mbak, kalau di suruh tapi nggak setor, kadang juga setornya tidak sesuai terus lagi kadang itu mereka nggak ngasih karcis ke pengguna jasa parkir. Itu kan juga bisa menimbulkan kecurangan. Padahalkan harusnya di kasih kalau misal mereka jujur. Itu udah kewajiban mereka memberikan tanda bukti parkir. Tapi kalau kita ingatkan kadang mereka marah-marah, jadi ya pinter-pinternya kita untuk berkomunikasi sama mereka, biar mereka nggak emosi”

Berdasarkan keterangan diatas, diketahui bahwa tidak insentif untuk juru parkir sehingga untuk mendapatkan insentif para juru parkir mencari keuntungan lain dengan menambah tarif yang lebih dari yang seharusnya di bayar para pengguna jasa retribusi parkir di tepi jalan umum. Hal tersebut menimbulkan kecurangan kecurangan yang dilakukan juru parkir, hal ini bisa dilihat dari sikap juru parkir yang menarik tarif tidak sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 kemudian selain itu tidak memberikan karcis kepada pengguna jasa parkir, sehingga hasil yang setor tidak sesuai dengan kondisi yang sesungguhnya. Tidak adanya insentif ini menimbulkan dampak ketidakjujuran serta kurangnya komitmen dan loyalitas terutama dari juru parkir. Hal tersebut dapat menjadi penghambat dari keberhasilan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010

4. Struktur Birokrasi

Menurut Edward III, variabel keempat setelah komunikasi, sumber daya, dan diposisi adalah struktur birokrasi. Struktur birokrasi merupakan salah satu aspek penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan. Selain karena rendahnya sumber daya untuk melaksanakan kebijakan, para pelaksana yang bersikap negatif, kelemahan dalam struktur organisasi juga dapat menimbulkan kendala dalam implementasi kebijakan. Aspek struktur birokrasi ini melingkupi dua hal yaitu *Standard*

Operational Procedurel (SOP) dan fragmentasi. SOP akan dijadikan pedoman bagi setiap pelaksana implementasi kebijakan dalam melakukan tindakan atau perbuatan agar dalam pelaksanaana kebijakan sesuai dengan tujuan dan sasaran kebijakan. Sedangkan fragmentasi merupakan penyebaran tanggung jawab aparatur ke beberapa unit kerja yang berkaitan dengan pelaksanaan suatu kebijakan sehingga memerlukan koordinasi. Semakin besar koordinasi yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan, akan cenderung melemahkan pengawasan dan menyebabkan prosedur birokrasi terlalu panjang serta rumit. Kondisi birokrasi yang demikian akan mengakibatkan rendahnya fleksibilitas sehingga pelaksanaan kebijakan akan terhambat.

a. *SOP (Standard Operational Procedure)*

SOP digunakan oleh para pelaksana dapat mengoptimalkan waktu yang tersedia dan dapat berfungsi untuk menyeragamkan tindakan-tindakan pejabat dalam organisasi yang kompleks dan tersebar luas, selain itu SOP juga dijadikan sebagai pedoman dalam melaksanakan kebijakan agar berjalan dengan sistematis. Pelaksana Pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di tepi Jalan Umum telah diatur dalam prosedur dasar kerja atau *Standart Operating Procedure (SOP)*. Hal ini sesuai dengan keterangan yang di ungkapkan oleh Pak Bambang selaku kepala seksi Perparkiran sebagai berikut:

“ Iya mbak, kita dalam artian dishub ini dalam melakukan tugas ada SOP nya sebagai acuan dan pedoman pelaksanaan dalam melaksanakan perda tersebut sehingga dalam pelaksanaanya tidak menyimpang dan sesuai dengan koridor. Selain itu juga dalam melaksanakan tugas kita juga harus berdasarkan surat perintah atasan misalnya ketika terdapat kegiatan operasi gabungan atau penertiban.”

Hal ini juga di ungkapkan oleh Bu Yeni selaku staff perparkiran

“Untuk melaksanakan kegiatan kita ada dua acuan mbak SOP dan perintah dari atasan. Untuk SOP ya kita pasti memiliki mbak. Karena untuk melaksanakan tugas sesuai tupoksi masing-masing harus berpedoman pada itu agar bisa menjalankan dengan maksimal. SOP nya setiap seksi juga berbeda misalnya seperti seksi perparkiran pasti beda dengan seksi pengendalian dan operasi. Kita juga harus ada dasar dalam melakukan tugas misalnya harus ada Surat perintah dari atasan .”

Berdasarkan keterangan diatas bahwa dalam pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010, sudah tersedia SOP bagi pelaksana kebijakan retribusi parkir untuk dinas perhubungan sebagai instansi yang berwenang dalam retribusi parkir. SOP tersebut sebagai acuan dalam melaksanakan dan pedoman dalam melaksanakan peraturan daerah agar dalam pelaksanaannya dapat maksimal. Selain dari SOP sebagai acuan dalam melaksanakan tugas. Surat perintah dari pejabat atas juga sebagai pedoman dalam melakukan kegiatan. Sedangkan untuk juru parkir sebagai aparat pelaksana yang terlibat langsung dalam pemungutan retribusi parkir tidak ada dokumen tertulis untuk pedoman pelaksanaan. Hal tersebut diungkapkan oleh Pak Mat juru parkir motor kota Batu:

“Untuk prosedur tertulis ya tidak ada mbak. Tapi kan kita tahu tugas kita ngapain aja. Seperti menata parkir, menjaga keamanan parkir, mengatur jalan keluarnya parkir. Kan seperti itu. Juru parkir kan pasti mengetahui hal-hal seperti itu. Kemudian kita juga harus menarik tarif parkir setelah itu kan sebagai timbal balik. Jadi sebenarnya kita sudah hafal tanpa perlu dokumen tertulis”

Hal tersebut di benarkan oleh Pak Buan selaku Juru parkir mobil Kota Batu:

“ Kalau secara tertulis ya tidak ada mbak pastinya. Cuma untuk prosedur pasti sudah tahu. Kita menata kendaraan, mengatur kendaraan, kemudian membantu yang parkir ketika keluar. Membantu memarkirkan, ya pasti seperti itu. Selama ini juga seperti itukan mbak. Kalau untuk tertulis tidak ada”

Hal tersebut dibenarkan oleh Bu Yeni selaku staff perparkiran :

“Mereka pasti taulah kalo misalnya tugas mereka pasti yang menata parkir, menjaga kamanan parkir, caranya bagaimana. Mereka sudah tau semua mbak. kalo ngga gitu yang satu nggk bisa jadi Juru Parkir. Apalagi yang sudah berpengalaman kan. Kalau untuk prosedur bagi juru parkir pasti kalau mendaftar pasti mereka sudah tau. Selain karena mereka sudah berpengalaman sebelumnya mereka pasti juga melihat juru parkir lainnya. Lalu dari kita kan juga sudah ada surat perjanjian dengan koordinator dengan ketentuan tertentu dimana masing-masing juga tidak sama“

Berdasarkan keterangan tersebut diketahui bahwa untuk juru parkir tidak ada dokumen tertulis terkait prosedur pelaksanaan untuk pemungutan retribusi parkir. Namun Para juru parkir sudah mengetahui prosedur terkait pelaksanaan parkir selain itu terdapatnya surat perjanjian antara koordinator parkir sebagai dasar dalam prosedur pelaksanaan retribusi parkir bagi juru parkir.

b. Fragmentasi

Dalam suatu pelaksanaan kebijakan publik, fargmentasi merupakan penyebaran tanggung jawab suatu kebijakan kepada beberapa instnasi atau badan yang berbeda sehingga memerlukan koordinasi. Pada umumnya semakin besar koordinasi yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan, semakin berkurang kemungkinan keberhasilan program atau kebijakan.

Pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, pihak-pihak yang terkait sebagai pelaksana kebijakan yaitu petugas pengelola parkir di tepi jalan umum dan Dinas perhubungan. Dalam hal ini petugas pengelola tempat parkir yang bertanggung jawab langsung kepada Dinas perhubungan terkait dengan penyetoran hasil pemungutan retribusi. Hal tersebut seperti yang diungkapkan oleh Bapak Bambang selaku Kasi perparkiran Dinas Perhubungan Kota Batu:

“Jadi gini mbak, Koordinator itu bertanggung jawab langsung kepada kita. Kalau misal ada apa-apa kita nggak langsung juru parkirnya tapi kita ke koodinatornya. Nanti Koordinator yang akan menyampaikan kepada juru parkirnya. Nah untuk sistem pemungutan itu yang bertugas langsung ya juru parkirnya. Koordinator juga bisa merangkap jadi juru parkir. Lalu seperti yang saya bilang kemudian penyetoran hasil retribusi yang juru parkir tadi tidak langsung di berikan kepada dinas perhubungan tapi ke koodinator. Nanti dari koordinator di kumpulkan jadi satu berapa hasil hari itu, kemudian baru diserahkan kepada dinas perhubungan”

Hal tersebut juga sebagaimana yang diungkapkan oleh Bu Yeni selaku staf pelaksana seksi perpajakan Kota Batu:

“Untuk tanggung jawab itu sebenarnya urutannya begini, jadi mulai juru parkir itu yang turun langsung dalam artian yang memungut retribusi dari pengguna jasa parkir di tempat umum. Kemudian dia yang bertanggung jawab langsung kepada koordinator. Jadi hari itu berapa hasil penyetoran dia bukan langsung kedinasnya tapi ke koordinatornya. Nah kumpulan dari juru parkir pada hari itu sama koordinator baru disetorkan kepada dinas perhubungan. Kita juga begitu kalau ada apa-apa kita ke koordinator tidak langsung juru parkir. Nanti biar koordinator yang mengatur juru parkirnya.”

Lebih lanjut, hal tersebut juga dibenarkan oleh Pak Budi selaku koordinator Kota Batu :

“ Kalau proses penyetoran kita memang nggak langsung ke dinas perhubungan mbak, kecuali kalau kayak sosialisasi itu dinas perhubungan langsung turun lapangan atau diskusi gitu, tapi kalau untuk penyetoran kita ke koordinator dulu. Nanti sisanya ya urusan koordinator sama dinas perhubungan. Kemudian misal ada apa-apa gitu mereka juga menyampaikan lewat koodinator baru nanti disampaikan ke kita.ya memang terkadang bisa langsung ke juru parkirnya tapi kan urutannya seperti itu mbak”

Berdasarkan keterangan diatas diketahui bahwa dalam implementasi Peraturan Daerah Kota Batu penyebaran tanggung jawab hanya di lakukan oleh pihak terkait seperti juru parkir, petugas pengelola tempat parkir, dan Dinas Perhubungan. Berdasarkan wawancara di jelaskan bahwa dalam melakukan penyetoran hasil retribusi juru parkir tidak melakukan langsung kepada Dinas Perhubungan namun

bertanggung jawab langsung kepada koordinator parkir, begitu pula dengan koordinator yang bertanggung jawab langsung kepada dinas perhubungan.

2. Faktor penghambat Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010

Dalam melaksanakan kebijakan publik maka tidak akan terlepas dari suatu permasalahan yang disebabkan dengan adanya penghambat dalam pelaksanaannya. Hambatan tersebut dapat berupa kendala yang dihadapi oleh pelaksana kebijakan serta sasaran kebijakan yakni masyarakat pengguna jasa parkir di tepi jalan umum di Kota Batu. Salah satu faktor penghambat pelaksanaannya adalah kurangnya sumber daya manusia serta sarana prasarana parkir. Hal ini sebagaimana yang disampaikan oleh Pak Anton selaku staf pelaksana dari seksi perparkiran Kota Batu:

“ Salah satu penghambat lagi ya sumber daya mbak. Sumber daya itu menjadi salah satu faktor penting. Seperti yang saya jelaskan sebelumnya di lihat dari kuantitasnya hanya 5 orang yang turun lapangan sedangkan kita membawahi sekitar 68 Koordinator. Apalagi kalau salah satu diantara mereka tidak jujur. Kita juga yang repot, kemudian dari sarana prasarana juga kurang memadai salah satunya pos pantau tidak ada, padahal kan juga penting untuk mendukung dalam melakukan pengawasan”

Kemudian faktor lain yang menjadi penghambat Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 adalah para pelaksana kebijakan dalam hal ini juru parkir yang bersikap negatif. Masih ditemukan juru parkir yang tidak jujur dalam menarik tarif parkir, hal ini disebabkan karena isi kebijakan khususnya

terkait tarif yang tidak sesuai dengan kondisi saat ini. Hal ini disampaikan oleh

Pak Ngat selaku koordinator parkir:

“Iya, kita tahu mbak, kalo memang sesuai dengan Perda Kota Batu itu Nomor 10 Tahun 2010 itu tarifnya Rp 1000 untuk motor. Tapi kalau misal cuma segitu, kita dapat apa mbak. Kita juga nggak di gaji dari sananya. Terus dari sisi keamanannya kita yang tanggung jawab. Sedangkan semua kebutuhan juga naik. Di mana-mana tarifnya juga sudah Rp. 2000 mbak. Soalnya kalau kita narik seribu kita nggak dapet apa-apa.

Keterangan yang serupa juga di sampaikan oleh Pak Buan selaku Juru parkir Kota

Batu :

“ Kalau menarik tarif tergantung kondisi mbak. Kalo mobil ya Rp 3000,- sampai Rp 4000,-. Relatiflah mbak. Kalau untuk setorannya kita buat rata-rata ajalah. Tapi kalau misal ada masyarakat yang ngasih Rp 2000,- ya kita memang minta tambah. Ya gimana mbak kalau kita pake tarif sesuai perda kita nggak dapet apa-apa dong. ” (Hasil wawancara 4 Januari 2018)

Dari keterangan diatas, dapat diketahui bahwa para pelaksana kebijakan khususnya juru parkir menolak isi kebijakan terkait dengan tarif parkir. Hal ini juga menjadi penghambat dalam implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum.

D. Analisis dan Interpretasi

Pada sub bab ini, peneliti akan menjelaskan pembahasan dari hasil penelitian. Pembahasan akan di jelaskan berdasarkan temuan di lapangan saat penelitian dilakukan serta menguraikan hasil penelitian berdasarkan teori-teori yang digunakan. Peneliti akan memfokuskan implementasi peraturan daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum Kota Batu beserta faktor yang menghambat pelaksanaannya. Setelah itu, peneliti

akan menarik kesimpulan masing-masing sesuai dengan rumusan masalah dan fokus Penelitian yang telah diteliti.

1. Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di tep jalan Umum.

- a. Komunikasi

Menurut Edward III dalam (Agustino, 2008 :149-54) variabel pertama yang menentukan keberhasilan suatu kebijakan adalah komunikasi. Implementasi akan berjalan efektif apabila kebijakan tersebut dapat dipahami oleh individu-individu yang bertanggung jawab pencapaian tujuan kebijakan. Komunikasi, sebagai variabel utama bagi implementasi kebijakan karena pelaksana kebijakan sudah mengetahui apa yang akan mereka lakukan. Selain itu kebijakan yang dikomunikasikan harus tepat, akurat, serta konsisten maksud dan tujuannya. Menurut Edwards III dalam Agustino (2008;121-130) terdapat indikator yang terdapat pada faktor komunikasi yaitu transmisi, kejelasan informasi, dan konsistensi Pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 komunikasi dilakukan antara Dinas Perhubungan, petugas parkir, dan masyarakat

Pada transmisi atau proses penyampaian informasi terkait Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan parkir di Tepi Jalan Umum berawal dari rancangan perda yang diajukan oleh pemerintah Kota Batu, kemudian dilakukan pembahasan serta melakukan kajian. Setelah melakukan kajian dalam bentuk draft di lakukan oleh Pemerintah kepada instansi pelaksana kebijakan, dalam hal ini adalah dinas perhubungan selaku instansi yang

berwenang dalam mengelola retribusi parkir, kemudian di teruskan kepada juru parkir dan masyarakat, hal tersebut di lakukan agar Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 dapat tertransformasikan secara tepat. Transmisi tersebut berawal dari adanya Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Dari peraturan tersebut Dinas Perhubungan menyampaikan informasi terkait kebijakan tersebut kepada pihak-pihak yang terkait seperti petugas pengelola parkir dan juru parkir serta masyarakat. Namun sebelumnya para staf pelaksana harus mengerti dan paham terlebih dahulu terkait kebijakan tersebut sebelum menyampaikan.

Transmisi kepada petugas parkir dilakukan dengan cara sosialisasi dan diskusi. Kegiatan sosialisasi dilakukan dengan mengundang para petugas parkir ke dalam forum maupun diskusi untuk menyampaikan informasi terkait kebijakan retribusi parkir. Kemudian oleh petugas pengelola tempat parkir akan di sampaikan kepada juru parkir. Selain itu diskusi terkait kebijakan retribusi parkir juga masih sering dilakukan dengan terjun ke lapangan maupun dilakukan di kantor dinas perhubungan. Sedangkan transmisi yang dilakukan kepada masyarakat juga melalui kegiatan sosialisasi. Sosialisasi tersebut di lakukan dengan mengundang masyarakat dalam sebuah forum dan disebarluaskan melalui media cetak agar masyarakat dapat mengetahui kebijakan retribusi parkir dan mendatangi langsung tempat-tempat pelaku usaha untuk mensosialisasikan kebijakan retribusi parkir. Namun, berdasarkan penelitian terdapat masyarakat dan juru parkir yang mengaku tidak mendapat sosialisasi terkait Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di tepi Jalan

Umum. Hal ini menunjukkan bahwa transmisi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan masih belum merata dilakukan kepada masyarakat maupun juru parkir.

Selain transmisi, kejelasan informasi juga merupakan faktor penting dalam menentukan keberhasilan implementasi kebijakan pada variabel komunikasi. Kejelasan informasi dapat diterima dengan jelas dan dapat dimengerti melalui metode penyampaian informasi secara langsung maupun tidak langsung. Metode langsung seperti diadakannya sosialisasi maupun diskusi, Sedangkan metode tidak langsung dilaksanakan melalui media cetak, marka peraturan parkir, agar masyarakat dapat mengetahui informasi tentang kebijakan tersebut dengan jelas. Seperti diketahui bahwa upaya terkait kejelasan informasi sudah dilakukan, namun masih terdapat kelompok sasaran yang masih belum memahami informasi terkait kebijakan retribusi parkir. Hal ini ditunjukkan dari beberapa masyarakat maupun juru parkir yang tidak memahami informasi terkait Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Masyarakat sebagai pengguna jasa parkir merasa bingung karena penarikan tarif oleh juru parkir tidak sesuai dengan fakta, begitu pula dengan juru parkir yang belum sepenuhnya paham akan informasi dari Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum karena dalam pelaksanaannya hanya mengikuti perintah dari koordinator parkir.

Kemudian dari konsistensi dari para pelaksana kebijakan juga turut andil dalam menentukan keberhasilan implementasi kebijakan. Perintah yang diberikan dalam pelaksanaan suatu komunikasi harus konsisten dan jelas untuk ditetapkan

atau dijalankan. Dinas perhubungan melakukan rapat rutin serta melaporkan hasil pemantauan sebagai usaha untuk menjaga konsistensi, namun hal itu tidak dilakukan oleh juru parkir. Para juru parkir kurang konsisten dalam menerapkan peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 dengan menarik tarif kepada pengguna jasa parkir tidak sesuai dengan peraturan yang telah dibuat. Hal ini mengakibatkan kebingungan bagi sasaran kelompok dalam hal ini adalah masyarakat pengguna jasa parkir di tepi jalan umum karena penarikan tarif parkir yang dilakukan oleh juru parkir di lapangan tidak sesuai dengan peraturan yang ada.

b. Sumber daya

Menurut Edward III (dalam Agustino, 2008:151-152) Variabel kedua yang menentukan keberhasilan suatu kebijakan adalah sumber daya. Pada pembahasan mengenai hasil dalam faktor sumber daya yang terdapat pada implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, peneliti juga menguraikan ke dalam dua indikator yaitu sumber daya manusia dan sarana prasarana. Implementasi kebijakan tidak akan berhasil tanpa adanya dukungan dari sumber daya manusia yang cukup kualitas dan kuantitasnya. Kualitas sumber daya manusia berkaitan dengan kompetensi, profesional, serta berkomitmen dalam melakukan pekerjaan. Sedangkan kuantitas berkaitan dengan jumlah sumber daya manusia untuk melingkupi seluruh kelompok sasaran.

Sumber daya manusia sangat berpengaruh dalam keberhasilan sebuah kebijakan, karena sumber daya manusia yang sedikit dan kurang berkompeten akan memperlambat keberhasilan implementasi, begitupun sebaliknya ketika

sumberdaya manusia terlalu banyak juga akan memperlambat jalannya implementasi dan tidak memberikan hasil yang efektif. Sumber daya manusia (*staff*) yang dimaksud dalam implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 tahun 2010 adalah pegawai Dinas Perhubungan selaku instansi yang berwenang mengelola retribusi parkir. Sebagai tim pelaksana lapangan, *staff* pada dinas perhubungan harus bekerja secara tegas dan bertanggung jawab agar dapat mencapai hasil yang efektif dan efisien.

Pada Dinas perhubungan seksi perparkiran hanya terdapat 9 orang yang terdiri dari 1 orang kepala seksi dan 8 orang staff pelaksana. 9 orang pegawai seksi perparkiran membawahi sekitar 68 petugas pengelola parkir. Selain itu, hanya lima orang tidak pegawai yang terjun langsung melakukan pengawasan rutin kepada petugas pengelola maupun juru parkir terkait ketertiban parkir. Hal tersebut dapat memberikan dampak yaitu lengahnya pengawasan yang disebabkan sumber daya manusia yang kurang sehingga berakibat banyak juru parkir yang melakukan tindakan kecurangan. Hal ini menjadi salah satu penghambat dalam keberhasilan Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Selain itu, menurut Edward III (dalam Agustiono : 2008) kewenangan pada umumnya harus bersifat formal agar perintah dapat dilaksanakan secara efektif. Di satu pihak efektivitas kewenangan diperlukan dalam implementasi kebijakan; tetapi di sisi lain, efektivitas akan menyusut manakala wewenang diselewengkan oleh para pelaksana demi kepentingannya sendiri. Hal ini terlihat pada Juru parkir yang mempunyai kewenangan dalam untuk terlibat langsung dalam pemungutan

retribusi parkir di Kota Batu. Kewenangan tersebut diselewengkan untuk mencari keuntungan sendiri dengan menarik tarif tidak sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010.

Impelementasi sebuah kebijakan cenderung tidak efektif apabila dalam pelaksanaannya tidak didukung oleh fasilitas atau sarana dan prasarana yang digunakan dalam proses pelaksanaan. Pada Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, sarana prasarana menjadi salah satu hal penting yang mempengaruhi kelancaran dalam implementasinya. Berdasarkan hasil penelitian di ketahui bahwa fasilitas pendukung pada impelementasi Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 ini masih kurang. Seperti terbatasnya papan petunjuk parkir, papan himbuan perda yang hanya terdapat di alun-alun kota batu, tidak adanya pos pantau retribusi parkir, serta keamanan parkir yang kurang memadai. Fasilitas-fasilitas tersebut penting dibutuhkan untuk mendukung pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, namun belum terpenuhi. Hal tersebut merupakan salah satu yang dapat menghambat keberhasilan sebuah kebijakan.

c. Disposisi

Menurut Edward III (dalam Agustino:2008 :152-154) Variabel ketiga yang menentukan keberhasilan implementasi kebijakan adalah disposisi. Disposisi merupakan kecenderungan sikap, keinginan dan komitmen pelaksana kebijakan untuk melaksanakan sebuah kebijakan yang ditetapkan. Disposisi pelaksana kebijakan akan mempengaruhi kinerja kebijakan sebab jika pelaksanaan kebijakan didasari oleh sikap, keinginan dan komitmen untuk melaksanakan kebijakan dengan baik, maka keberhasilan implementasi kebijakan akan semakin besar.

Namun berdasarkan penelitian kecenderungan pelaksana kebijakan menunjukkan adanya sikap yang negatif yang dilihat dari juru parkir yang tidak menarik tarif parkir sesuai dengan peraturan selain itu juru parkir juga tidak melakukan tugasnya sebagaimana mestinya salah satunya tidak mengatur jalan keluarnya parkir.

Sehingga untuk mencermati lebih **BAB IV**

HASIL DAN PEMBAHASAN

E. Gambaran Umum Kota Batu

4. Kondisi Geografis

Kota Batu merupakan daerah otonom yang termuda di Provinsi Jawa Timur. Luas kawasan Kota Batu secara keseluruhan adalah sekitar 19.908 Km² (Statistik daerah Kota batu, 2016). Kota Batu terletak pada ketinggian rata-rata 862m di atas permukaan laut. Dilihat dari ketinggian wilayahnya, sebagian besar daerah di Kota Batu terletak di daerah perbukitan/lereng.

Ditinjau dari astronomi, Kota Batu terletak diantara 122°17' sampai dengan 122°57' Bujur Timur dan 7°44' sampai dengan 8°26' Lintang Selatan. Adapun batas-batas wilayah Kota Batu adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara: Kabupaten Mojokerto dan Kabupaten Pasuruan
- Sebelah Timur: Kabupaten Malang
- Sebelah Selatan: Kabupaten Blitar dan Malang
- Sebelah Barat : Kabupaten Malang

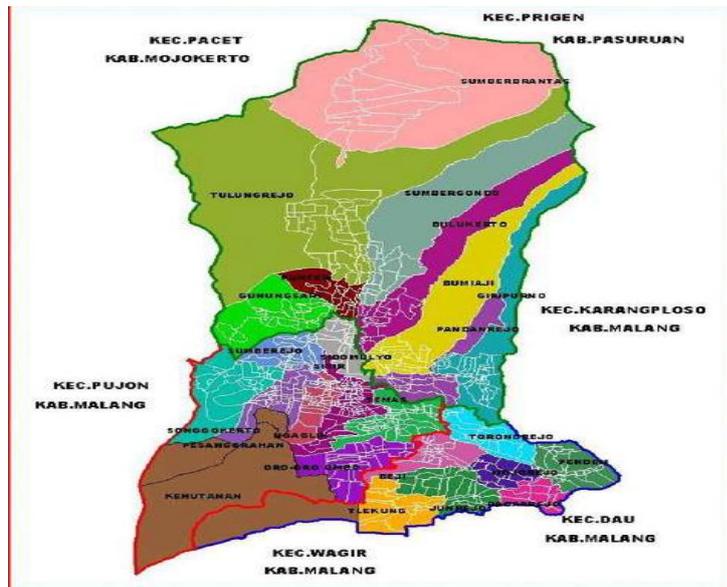
Keadaan geologi/tanah di Kota Batu secara umum dapat diklasifikasikan menjadi 4 (empat) jenis tanah yaitu : Andosol, Kambisol, Alluvial, Latosol. Dari

keempat Kategori tersebut menunjukkan bahwa kota Batu merupakan wilayah yang subur untuk pertanian karena jenis tanahnya merupakan endapan dari sederetan gunung yang mengelilingi kota Batu.

Sebagai daerah yang topografinya sebagian besar wilayah perbukitan, Kota Batu memiliki pemandangan alam yang sangat indah, sehingga banyak dijumpai tempat tempat wisata yang mengandalkan keindahan alam pegunungan yang menjadikan Kota Batu terkenal sebagai daerah yang dingin. Hal itulah yang mendukung Kota Batu menjadi Kota Pariwisata dengan basis pertanian. Sedangkan kondisi hidrologi Kota Batu banyak dipengaruhi oleh sungai yang mengalir di pusat kota yaitu sungai Brantas dan air tanah yang cukup.

Berdasarkan ketinggiannya, wilayah Kota Batu dibedakan menjadi enam kategori yaitu mulai dari 600 MDPL sampai lebih dari 3000 MDPL. Dari enam kategori tersebut wilayah yang paling luas berada pada ketinggian 1000-1500 MDPL yaitu seluas 6.493,64 Ha. Kemiringan lahan (*slope*) di Kota batu sebesar 25-40 % dan kemiringan >40%.

Seperti halnya daerah lain di Jawa Timur, Kota Batu mengikuti perubahan putaran 2 iklim, musim hujan dan kemarau. Namun pada tahun 2015 di bulan Juli sampai Oktober tidak terjadi hujan. Jumlah hari hujan paling kecil pada bulan Juni dan paling tinggi pada bulan Februari.



Gambar 4.1 Peta Wilayah Kota Batu

Sumber: Batu Dalam Angka 2017

5. Kondisi Demografi dan Perekonomian Kota Batu

Secara Administratif Kota Batu terbagi menjadi 3 kecamatan yaitu : Kecamatan Batu, Kecamatan Junrejo dan Kecamatan Bumiaji. Selain itu Kota Batu juga terdiri dari 19 desa, 5 kelurahan, 238 RW dan 1.127 RT. Pada tahun 2015, Hampir separuh penduduk Kota Batu bertempat tinggal di Kecamatan Batu (46,37 persen), sementara separuhnya lagi bertempat tinggal di Bumiaji (28,78 persen) dan Junrejo (24,84 persen). Dari sisi luas wilayah sebenarnya Kecamatan Bumiaji adalah kecamatan yang memiliki luas terbesar dibandingkan dua kecamatan lainnya. Hal ini dipahami karena secara geografis Kecamatan Batu memiliki wilayah yang relatif lebih datar dari dua kecamatan yang lain. Sementara Kecamatan Bumiaji meskipun memiliki luas wilayah paling besar tetapi kondisi geografis wilayah kecamatan ini merupakan wilayah perbukitan yang sebagian besar digunakan untuk wilayah pertanian dan konservasi lingkungan.

Dilihat komposisi jumlah desa/kelurahan, Kecamatan Bumiaji memiliki jumlah desa terbanyak yaitu masing-masing 9 desa. Sedangkan Jumlah RW dan RT terbanyak di Kecamatan Batu yaitu masing-masing 96 RW dan 457 RT. Berikutnya Kecamatan Bumiaji 59 RW dan 240 RT dan sisanya berada di Kecamatan Junrejo. Sedangkan dari kondisi demografinya, pada tahun 2016 jumlah penduduk Kota Batu mencapai 202.319 Jiwa. Dengan luas wilayah sekitar 199.09 Km², maka kepadatan penduduk adalah sebesar 14.921 jiwa/km². Secara umum Jumlah penduduk laki laki lebih banyak dibandingkan jumlah penduduk perempuan. Hal ini ditunjukkan oleh sex ratio yang nilainya lebih dari 100. Pada Tahun 2016, untuk setiap 100 penduduk perempuan di Kota Batu terdapat 101 penduduk laki laki. Jumlah angkatan kerja di Kota Batu pada tahun 2015 ada sebanyak 105.496 orang. Dari jumlah tersebut, 100.970 orang bekerja dan sisanya pengangguran. Tidak semua penduduk usia kerja (15 tahun ke atas) masuk ke dalam angkatan kerja. Penduduk yang tidak masuk ke dalam angkatan kerja adalah mereka yang sedang bersekolah (16.028 orang), mengurus rumah tangga (26.124 orang) dan lainnya (6.146 orang).

Jika dilihat dari jam kerja penduduk yang berkerja di Kota Batu, maka sebagian besar (76.99 persen) penduduk Kota Batu bekerja di atas 35 jam seminggu, dimana Sektor perdagangan dan pertanian mendominasi jenis lapangan usaha yang banyak dikerjakan oleh tenaga kerja di Kota Batu. Hal ini terjadi seiring dengan dicanangkannya Kota batu sebagai Kota wisata yang berbasis agropolitan.

6. Visi, Misi dan Tujuan Pemerintahan Kota Batu

d. Visi

“KOTA BATU SENTRA PERTANIAN ORGANIK BERBASIS KEPARIWISATAAN INTERNASIONAL”

Ditunjang Oleh Pendidikan Yang Tepatguna dan Berdaya Saing Ditopang Sumberdaya (Alam, Manusia Dan Budaya) Yang Tangguh Diselenggarakan Oleh Pemerintahan Yang Baik, Kreatif, Inovatif, Dijiwai Oleh Keimanan Dan Ketaqwaan Kepada Tuhan Yang Maha Esa.

Visi tersebut mengandung beberapa variable utama, yaitu: Sentra pariwisata, berbasis Pertanian, berdaya Saing, Masyarakat Madani, Demokratisasi , Partipasi Sosial, serta Supremasi Hukum. Pada akhir periode RPJPD tahun 2025, pembangunan di Kota Batu dalam bidang kesejahteraan diharapkan telah mampu mewujudkan perlindungan dan pemenuhan hak asasi masyarakat yang ditandai semakin meningkatnya fasilitas lembaga jaminan sosial; kualitas sumber daya manusia terus membaik ditandai oleh meningkatnya kualitas dan relevansi pendidikan, termasuk yang berbasis keunggulan lokal dan didukung oleh manajemen pelayananan pendidikan yang efisien dan efektif; meningkatnya derajat kesehatan dan status gizi masyarakat; meningkatnya kesetaraan gender; meningkatnya tumbuh kembang optimal, serta kesejahteraan dan perlindungan anak; tercapainya kondisi penduduk tumbuh seimbang; dan mantapnya budaya dan karakter bangsa serta pencapaian keunggulan daerah melalui sarana-sarana pendukung lanjut, penguatan orientasi kompetisi pada pembangunan SDM unggul, serta ekspansi perekonomian dan industri berbasis keunggulan daerah yang didukung dengan ketersediaan sumber daya lokal.

e. Misi

12. Mengembangkan pertanian organik dan perdagangan hasil pertanian organik.
13. Meningkatkan posisi peran dari Kota Sentra Pariwisata menjadi Kota Kepariwisataan Internasional.
14. Optimalisasi investasi daerah.
15. Pengembangan infrastruktur (sektor fisik) khususnya perkantoran pemerintah, fasilitas publik, prasarana dan sarana lalu lintas.
16. Peningkatan kualitas pendidik dan lembaga pendidikan.
17. Peningkatan kualitas pelayanan kesehatan.
18. Pemberdayaan masyarakat melalui koperasi dan UKM.
19. Menciptakan stabilitas dan kehidupan politik di Kota Batu yang harmonis dan demokratis.
20. Reformasi birokrasi dan tata kelola pemerintahan.
21. Meningkatkan penyelenggaraan pemerintahan desa guna meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.
22. Peningkatan kualitas hidup antar umat beragama.

f. Tujuan

23. Mewujudkan pertanian organik berwawasan kesehatan yang dapat meningkatkan kesejahteraan para petani.
24. Mewujudkan perdagangan hasil pertanian organik.
25. Mewujudkan Kota Batu menjadi kota tujuan pariwisata internasional.
26. Mengoptimalkan investasi daerah ke arah peningkatan kesejahteraan masyarakat.

27. Membentuk keterpaduan antara pemerintah, pengusaha, dan pekerja dalam proses kerja.
28. Memperlancar dan mendukung kinerja pemerintah, proses pembangunan kota, aktifitas perekonomian, dan segala aspek kehidupan masyarakat.
29. Membentuk sumber daya manusia pendidik yang berkompeten dan beretika.
30. Mewujudkan lembaga pendidikan yang benar-benar mengedepankan upaya membentuk anak didik yang berkualitas secara keilmuan, bermoral dan berakhlak mulia.
31. Memenuhi kebutuhan masyarakat akan pelayanan kesehatan yang lebih berkualitas, dalam rangka meningkatkan derajat kesehatan masyarakat.
32. Mewujudkan peningkatan kesejahteraan keluarga melalui upaya keluarga berencana.
33. Mewujudkan dan meningkatkan keberdayaan masyarakat melalui usaha kecil menengah dalam upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat.
34. Mengentaskan masyarakat penyandang masalah kesejahteraan sosial dari keterpurukan sosial melalui sektor UKM.
35. Meningkatkan kapasitas Koperasi Usaha Menengah Kecil (KUMKM) dalam mendorong keberdayaan UKM.
36. Meningkatkan peran semua industri kecil dan menengah yang ada dalam masyarakat sebagai penggerak pertumbuhan ekonomi Kota Batu.
37. Memberikan kebebasan bagi masyarakat untuk berpolitik bertanggung-jawab sesuai koridor hukum yang berlaku dengan senantiasa berpegang pada semangat kebangsaan dan sikap saling menghormati.

38. Mewujudkan stabilitas dan keamanan lingkungan masyarakat.
39. Mewujudkan Pemerintah Kota Batu sebagai organisasi birokrasi yang baik dan bersih (*good and clean governance*).
40. Meningkatkan kualitas dan mendekatkan pelayanan kepada masyarakat.
41. Meningkatkan kualitas dan mendekatkan pelayanan kepada masyarakat.
42. Memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat atas berbagai kepentingan publik masyarakat.
43. Mewujudkan hubungan yang harmonis antar umat beragama dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.
44. Mempertahankan nilai-nilai tradisional dan kearifan lokal yang sesuai dengan budaya Indonesia agar tetap menjiwai Bangsa Indonesia.

F. Gambaran Umum Organisasi

Dinas Perhubungan Kota Batu adalah terletak di Jalan Sudirman nomor 507 Kota Batu. Sesuai dengan Peraturan Wali Kota Batu tahun 2016, tugas dan Fungsi Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian dan Pengembangan Daerah (Bappelitbangda) Kota Batu dibagi menjadi beberapa bidang dan sub-bidang, diantaranya adalah

4. Bidang kesekretariatan yang bertugas merencanakan, melaksanakan, koordinasi dan sinkronisasi, serta mengendalikan kegiatan administrasi umum, kepegawaian, perlengkapan, penyusunan program, dan keuangan. Sekretariat menyelenggarakan fungsi: pengelolaan dan pelayanan administrasi umum, pengelolaan administrasi kepegawaian, pengembangan

kompetensi dan kapasitas kepegawaian, pengelolaan administrasi perlengkapan, pengelolaan urusan rumah tangga, pelayanan, hubungan masyarakat, dan publikasi, pelaksanaan koordinasi penyusunan program, anggaran, dan perundang-undangan, pelaksanaan koordinasi penyelenggaraan tugas-tugas Bidang, pengelolaan kearsipan Badan, pelaksanaan monitoring dan evaluasi organisasi dan tata laksana, pengelolaan administrasi keuangan, dan pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Badan sesuai dengan tugas dan fungsinya. Kesekretariatan dibagi menjadi tiga sub bagian, yaitu

- Sub bagian Program dan Pelaporan, yang mempunyai tugas : Menyiapkan bahan pelaksanaan penghimpunan data dan informasi, menyiapkan bahan koordinasi penyusunan program dan perundang-undangan, melaksanakan penyusunan monitoring dan evaluasi program dan kegiatan, melaksanakan penyusunan laporan akuntabilitas kinerja, melaksanakan penyusunan laporan kinerja instansi pemerintah, melaksanakan penyusunan laporan penyelenggaraan pemerintahan daerah, melaksanakan koordinasi kebijakan penataan pengembangan kapasitas kelembagaan dan ketatalaksanaan, dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Sekretaris sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.
- Sub bagian Keuangan, melaksanakan pengelolaan keuangan termasuk pembayaran gaji pegawai melaksanakan pengadministrasian dan pembukuan keuangan, menyusun laporan pertanggungjawaban atas pelaksanaan pengelolaan keuangan, dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh sekretaris sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.

- Sub bagian Umum dan Keuangan bertugas melaksanakan penerimaan, pendistribusian, dan pengiriman surat, melaksanakan penggandaan naskah dinas, mengelola kearsipan Badan, menyelenggarakan urusan rumah tangga dan keprotokolan, melaksanakan tugas di bidang hubungan masyarakat, publikasi, dan dokumentasi, melakukan penyusunan kebutuhan dan pengelolaan perlengkapan, pengadaan dan perawatan peralatan kantor, serta pengamanan, menyusun usulan penghapusan aset serta menyusun laporan pertanggungjawaban atas barang inventaris, mempersiapkan rencana kebutuhan kepegawaian mulai dari penempatan pegawai sesuai formasi, menyusun analisis jabatan pegawai, menyusun standar kompetensi pegawai, tenaga teknis dan fungsional, menyiapkan bahan peningkatan kompetensi dan kedisiplinan pegawai, tenaga teknis dan fungsional, melakukan peninjauan masa kerja, pemberian penghargaan, kenaikan pangkat, daftar urutan kepangkatan, sumpah/janji pegawai, kesejahteraan, gaji berkala, mutasi, pemberhentian pegawai, diklat, ujian dinas, dan izin belajar, menyusun usulan pensiun, mengevaluasi dan merencanakan kebutuhan pegawai (bezzeting) berdasarkan beban kerja badan, melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Sekretaris sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.
5. Bidang Lalu Lintas bertugas merumuskan dan melaksanakan kebijakan teknis di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas serta pembinaan keselamatan dan memiliki fungsi perencanaan program bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pembinaan keselamatan; perumusan rencana kerja dan anggaran bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pembinaan

keselamatan; penyusunan standar operasional prosedur bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas serta pembinaan keselamatan; pengendalian data informasi bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas serta pembinaan keselamatan; penyusunan pedoman teknis Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria (NSPK) pengelolaan bidang lalu lintas sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; pengendalian manajemen dan rekayasa lalu lintas, analisis dampak lalu lintas, dan kebutuhan lalu lintas; pengkajian ijin penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas; pengendalian keselamatan lalu lintas; pengendalian daerah rawan kecelakaan lalu lintas; pelaksanaan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta keselamatan transportasi; dan pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Bidang Lalu Lintas memiliki dua seksi, yaitu :

- Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas mempunyai tugas untuk menyiapkan bahan penyusunan program kegiatan; menyusun rencana kerja dan anggaran bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas; menyiapkan bahan penyusunan standar operasional prosedur kegiatan Seksi; menyiapkan bahan kebijakan teknis bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas; melakukan pendataan dan pemetaan informasi manajemen dan rekayasa lalu lintas; melaksanakan analisis perencanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas; melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas; menyiapkan bahan perencanaan umum pembangunan jaringan transportasi jalan; melaksanakan

pengaturan dan pemeliharaan fasilitas jaringan jalan dan gerakan lalu lintas; melaksanakan monitoring dan evaluasi kegiatan Seksi; dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.

- Seksi Pembinaan Keselamatan mempunyai tugas mempunyai tugas untuk menyiapkan bahan penyusunan program kegiatan; menyusun rencana kerja dan anggaran bidang keselamatan lalu lintas; menyiapkan bahan penyusunan standar operasional prosedur kegiatan Seksi; menyiapkan bahan kebijakan teknis bidang keselamatan lalu lintas; melakukan pendataan dan pemetaan informasi keselamatan lalu lintas; melaksanakan manajemen dampak lalu lintas; melaksanakan pengadaan kebutuhan manajemen lalu lintas; melaksanakan fasilitasi penanggulangan daerah rawan kecelakaan dan kecelakaan lalu lintas; melaksanakan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan Seksi; dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.
6. Bidang Angkutan mempunyai tugas untuk merumuskan dan melaksanakan kebijakan di bidang angkutan orang, angkutan barang dan angkutan khusus. Serta fungsinya perencanaan program bidang angkutan orang, dan angkutan barang; perumusan rencana kerja dan anggaran bidang angkutan orang dan angkutan barang; penyusunan standar operasional prosedur bidang angkutan orang dan angkutan barang; pengendalian data informasi bidang angkutan orang dan angkutan barang; perumusan kebijakan teknis dan rencana kegiatan penyelenggaraan kegiatan angkutan orang dan barang; pengoordinasian dan

perencanaan pola angkutan, pengatur jalur, dan jaringan lalu lintas; perencanaan sistem kebutuhan dan kegiatan angkutan orang dan barang; perencanaan bimbingan, penilaian teknis, dan pengelolaan data perizinan angkutan orang dan angkutan barang; pengoordinasian pengendalian operasional dan pengawasan perizinan angkutan orang; pengoordinasian dan perencanaan pengelolaan halte dan jembatan penyeberangan; pengoordinasian monitoring, pengendalian, pengawasan, dan evaluasi penyelenggaraan kegiatan angkutan orang dan angkutan barang; penyusunan petunjuk teknis operasional kegiatan bidang angkutan; pengkajian permohonan ijin usaha angkutan; pengendalian pendaftaran kendaraan bermotor untuk angkutan umum; pengkajian penetapan tarif angkutan; pengendalian jaringan lalu lintas angkutan orang dan angkutan barang; pelaksanaan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan bidang angkutan orang dan angkutan barang ; dan pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya. Bidang Angkutan ini memiliki seksi, yaitu :

- Seksi Angkutan Orang yang mempunyai tugas untuk menyiapkan bahan penyusunan program kegiatan; menyusun rencana kerja dan anggaran bidang angkutan orang; menyiapkan bahan penyusunan standar operasional prosedur kegiatan Seksi; menyiapkan bahan kebijakan teknis bidang angkutan orang; melakukan pendataan dan pemetaan informasi angkutan orang; menyiapkan bahan rencana dan melaksanakan penyelenggaraan angkutan orang; menyiapkan bahan penyusunan pedoman pelaksanaan dan teknis

penyelenggaraan angkutan orang; menyiapkan bahan dan menyusun pola angkutan orang; melakukan pengawasan jaringan lalu lintas angkutan orang; menyiapkan bahan dan menyusun sistem kebutuhan dan penyelenggaraan angkutan orang; menyiapkan bahan dan melaksanakan bimbingan, penilaian teknis, dan pengolahan data perizinan angkutan orang; menyiapkan bahan dan melaksanakan bimbingan dan pengendalian perusahaan angkutan orang; menyiapkan bahan perumusan penetapan tarif angkutan orang; menyiapkan bahan rekomendasi dan perpanjangan ijin usaha angkutan orang dan ijin trayek; menyiapkan bahan rekomendasi pemberian ijin operasi angkutan taksi; melaksanakan pengawasan pendaftaran kendaraan bermotor untuk angkutan orang; mengelola retribusi tarif angkutan orang; melaksanakan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan Seksi; dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.

- Seksi Angkutan Barang mempunyai tugas: menyiapkan bahan penyusunan program kegiatan; menyusun rencana kerja dan anggaran bidang angkutan barang; menyiapkan bahan penyusunan standar operasional prosedur kegiatan Seksi; menyiapkan bahan kebijakan teknis bidang angkutan barang; melakukan pendataan dan pemetaan informasi angkutan barang, dan angkutan khusus; menyiapkan bahan rencana dan melaksanakan penyelenggaraan angkutan barang; menyiapkan bahan penyusunan pedoman pelaksanaan dan teknis penyelenggaraan angkutan barang; menyiapkan bahan dan menyusun pola angkutan barang; melakukan pengawasan jaringan lalu lintas angkutan

barang; menyiapkan bahan dan menyusun sistem kebutuhan dan penyelenggaraan angkutan barang; menyiapkan bahan dan melaksanakan bimbingan, penilaian teknis, dan pengolahan data perizinan angkutan barang; menyiapkan bahan dan melaksanakan bimbingan dan pengendalian perusahaan angkutan; menyiapkan bahan perumusan penetapan tarif angkutan barang; menyiapkan bahan rekomendasi dan perpanjangan ijin usaha angkutan barang, dan ijin trayek; melaksanakan pengawasan pendaftaran kendaraan bermotor untuk angkutan angkutan barang umum; mengelola retribusi tarif angkutan barang; menyiapkan bahan dan melaksanakan pengendalian operasional dan pengawasan perizinan angkutan barang ; melaksanakan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan Seksi; dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.

2. Bidang Perparkiran dan Pengendalian Operasi mempunyai tugas merumuskan dan melaksanakan kebijakan di bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas dan mempunyai fungsi perencanaan program bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas; perumusan rencana kerja dan anggaran bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas; penyusunan standar operasional prosedur bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas; pengendalian data informasi bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas; penyusunan pedoman teknis operasional kegiatan bidang perparkiran dan pengendalian operasi; pembinaan penyusunan pedoman teknis penarikan

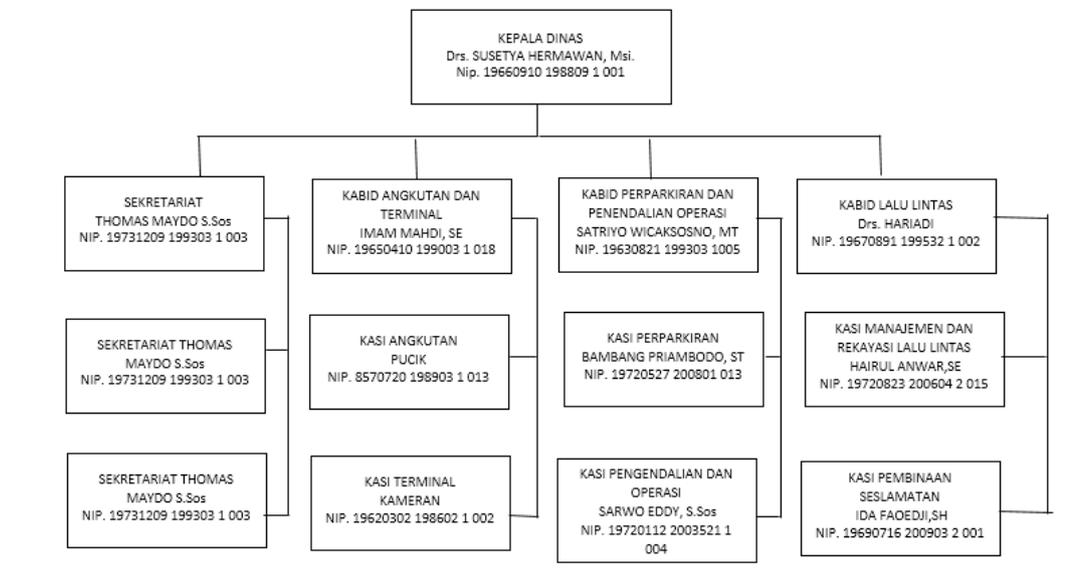
dan penyetoran retribusi parkir; pengkajian permohonan ijin pembangunan fasilitas parkir untuk umum di jalan Daerah; pengendalian teknis operasional perparkiran; pengendalian teknis operasional pengaturan lalu lintas jalan; pengendalian penggunaan jalan di luar kepentingan lalu lintas; pengawasan teknis pemeriksaan kendaraan di jalan sesuai kewenangan; pembinaan teknis perparkiran dan pengendalian operasional lalu lintas; pelaksanaan monitoring, evaluasi, dan pelaporan bidang perparkiran dan pengendalian operasi operasional lalu lintas; dan pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya. Bidang Perparkiran dan Pengendalian Operasi mempunyai dua seksi yaitu :

- Seksi Perparkiran mempunyai tugas menyiapkan bahan penyusunan program kegiatan; menyusun rencana kerja dan anggaran bidang perparkiran; menyiapkan bahan penyusunan standar operasional prosedur kegiatan Seksi; menyiapkan bahan kebijakan teknis bidang perparkiran; melakukan pendataan dan pemetaan informasi perparkiran; melaksanakan pengaturan operasional kegiatan perparkiran; melaksanakan pengelolaan tempat parkir; melaksanakan pemungutan, pengadministrasian, dan penyetoran; melaksanakan monitoring, evaluasi, dan pelaporan penyelenggaraan tugas operasional pengelolaan parkir; melakukan pendataan dan pemetaan fasilitas parkir; menyiapkan bahan rekomendasi ijin pembangunan fasilitas parkir untuk umum; melaksanakan penagihan retribusi parkir; mengelola penerimaan retribusi parkir; melakukan pembinaan teknis juru parkir; menyusun pedoman teknis penarikan dan penyetoran retribusi parkir;

melaksanakan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan seksi; dan melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.

- Seksi Pengendalian Operasi mempunyai tugas menyiapkan bahan penyusunan program kegiatan; menyusun rencana kerja dan anggaran bidang pengendalian dan operasi; menyiapkan bahan penyusunan standar operasional prosedur kegiatan Seksi; menyiapkan bahan kebijakan teknis bidang pengendalian dan operasi; melakukan pendataan dan pemetaan informasi bidang pengendalian dan operasi; melakukan pendataan dan pemetaan pengendalian operasional lalu lintas; melakukan pemeriksaan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan kewenangan; melakukan Penyidikan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan kewenangan; melakukan pembinaan teknis pengatur lalu lintas jalan; melaksanakan Pemantauan fasilitas lalu lintas angkutan jalan; melaksanakan pemantauan, pengumpulan, analisis, evaluasi, dan pengendalian ketertiban lalu lintas dan angkutan dalam wilayah kota; melakukan Pengendalian dan pengawasan terhadap penyelenggaraan angkutan darat; melakukan patroli lalu lintas sesuai dengan kewenangan; melaksanakan patroli dalam rangka kelancaran arus penumpang dan kendaraan di terminal serta tempat parkir kendaraan; melaksanakan teknis operasional pengaturan lalu lintas; melaksanakan pengamanan penggunaan jalan di luar kepentingan lalu lintas; melaksanakan pemeriksaan kendaraan di jalan sesuai kewenangan; melaksanakan monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan seksi; dan melaksanakan tugas

lain yang diberikan oleh Kepala Bidang sesuai dengan lingkup tugas dan fungsinya.



Gambar 4.2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Batu
Sumber: Dinas Perhubungan

G. Penyajian Data

Pada sub bab ini peneliti akan menjelaskan hasil penelitian dan pembahasan hasil penelitian akan disajikan berdasarkan temuan di lapangan saat penelitian berlangsung mengenai implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum.

Pada tahap menjelaskan hasil penelitian, peneliti akan menguraikan hasil penelitian yang diperoleh peneliti di lapangan pada saat penelitian berlangsung, kemudian hasil dari temuan peneliti, akan di sajikan ke dalam sub bab ini sesuai dengan rumusan masalah dan fokus penelitian yang akan diteliti. Pada penelitian ini, peneliti akan memfokuskan pada implementasi serta faktor penghambat

Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum

3. Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

Implementasi merupakan suatu hal yang penting sebuah kebijakan yang telah disepakati yang pada dasarnya pelaksanaan tersebut bahkan jauh lebih penting dari pembuatan kebijakan karena kebijakan hanya sebuah rencana apabila tidak diimplementasikan. Hal tersebut sesuai dengan yang diungkapkan Udoji dalam Agustino (2014:14) bahwa “pelaksanaan kebijakan adalah sesuatu yang penting bahkan mungkin jauh lebih penting dari pembuatan kebijakan. Kebijakan-kebijakan hanya akan sekedar berupa impian atau rencana bagus yang tersimpan rapi dalam arsip kalau tidak diimplementasikan.”

Dalam penerapannya pun tentunya melibatkan beberapa *leading sector* yang menangani dan melaksanakan tugas serta fungsi dari beberapa kegiatan di Pemerintahan. Selain itu, diperlukan kerjasama dari beberapa pemangku kepentingan (*stakeholder*) yang terkait. Hal ini sejalan dengan apa yang dikemukakan oleh (Winarno, 2007:144).

“ Implementasi Kebijakan dipandang dalam pengertian luas, merupakan tahap dari proses kebijakan segera setelah penetapan undang-undang. Implementasi dipandang secara luas mempunyai makna pelaksanaan undang-undang dimana berbagai aktor, organisasi, prosedur, dan teknik bekerja bersama-sama untuk menjalankan kebijakan dalam upaya untuk meraih tujuan-tujuan kebijakan atau program-program”

Dari pendapat tersebut, dapat diketahui bahwa implementasi dari sebuah kebijakan mencakup berbagai unsur antara lain, pelaksana, sarana dan prasarana, organisasi, prosedur serta strategi yang masing-masing saling berkerjasama dan

berkoordinasi untuk mencapai tujuan yang diharapkan. Penelitian ini akan melihat dan mengetahui sejauh mana penerapan dari Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dengan menggunakan teori Implementasi Kebijakan model George C. Edward III. Adapun variabel model tersebut, yaitu :

5. Komunikasi

Komunikasi merupakan salah satu variabel yang mempengaruhi dan menentukan keberhasilan implementasi kebijakan publik dalam mencapai tujuan. Implementasi yang efektif akan tercapai, apabila para pembuat keputusan mengetahui mengenai apa yang akan dikerjakan. Informasi yang diketahui para pengambil keputusan hanya bisa didapat melalui komunikasi yang tepat, akurat dan konsisten agar tidak menimbulkan *missing-communication* maupun informasi yang membingungkan (*ambigu*) bagi *stakeholder* dan pelaksana kebijakan.

Pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di tepi jalan umum, komunikasi yang dilakukan, yaitu komunikasi antara Dinas perhubungan, petugas pemungut parkir dan masyarakat. Dalam penelitian ini, peneliti memasukkan tiga indikator dalam variabel komunikasi, adapun indikator tersebut yaitu :

d. Transmisi (Penyaluran Informasi)

Transmisi merupakan salah satu faktor dalam hal komunikasi pelaksanaan kebijakan. Menurut (Agustino,2012:150), penyaluran komunikasi yang baik akan menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Seringkali terjadi masalah dalam penyaluran komunikasi yaitu adanya salah pengertian (*miscommunication*)

sehingga apa yang diharapkan terdistorsi di tengah jalan. Transmisi pada implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan. Tugas tersebut berupa pelaksanaan pelayanan parkir di tepi jalan umum di Kota Batu dalam upaya memahami secara rinci maksud dan tujuannya.

Transmisi dalam implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum berupa penyampaian informasi dari Dinas Perhubungan sebagai instansi yang memiliki wewenang untuk mengelola dan mengawasi pelaksanaan retribusi parkir di Kota Batu. Kemudian Dinas Perhubungan mengkomunikasikan terkait kebijakan tersebut kepada koordinator atau juru parkir serta masyarakat selaku pengguna jasa parkir. Hal tersebut berdasarkan keterangan yang diberikan Pak Bambang selaku kepala seksi parkir sebagai berikut :

“ Jadi untuk proses penyampaian informasi itu berawal Pemkot yang mengeluarkan reperda No 10 Tahun 2010 itu, lalu kita mulai melakukan pembahasan dan kajian. Setelah melakukan kajian perda ini masih dalam bentuk draft, nah draft ini mulai kita sosialisasikan dengan membentuk forum dan mengundang stakeholder seperti juru parkir dan masyarakat, pelaku usaha kita undang semua. (Hasil wawancara 21 Desember 2017)“

Berdasarkan keterangan diatas, bahwa transmisi yang dilakukan dalam Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 ini berawal dari rancangan perda yang diajukan oleh pemerintah Kota Batu, kemudian dilakukan pembahasan serta melakukan kajian. Setelah melakukan kajian dalam bentuk draft. Dinas Perhubungan selaku instansi yang ditunjuk untuk mengelola retribusi parkir melakukan sosialisasi untuk menyalurkan informasi kepada petugas parkir dan masyarakat sesuai dengan sasaran kebijakan. Hal tersebut sesuai dengan

keterangan yang diberikan Bu Yeni selaku staf perparkiran juga mengungkapkan bahwa:

“ Iya ada. Ada Sosialisasi dalam bentuk rapat. kita mengadakan rapat digedung, kita panggil stakeholder terkait seperti juru parkir. Kalau masyarakat tidak semua kita undang, mungkin hanya perwakilan seperti pelaku usaha yang ada di tepi jalan, seperti yang punya rumah makan di pinggir jalan, kita juga melakukan sosialisasi. Kita juga sudah sosialisasi melalui media cetak. Karena waktu itu wartawan banyak yang datang biasanya itu akan menjadi berita di koran dan internet biar masyarakat lainnya juga tahu. (Hasil Wawancara 22 Desember 2017)”

Hal ini juga dibenarkan oleh Bapak Jarwoko selaku staf perparkiran Dinas Perhubungan Kota Batu.

“Iya mbak ada sosialisasi. Kita juga harus menginformasikan kepada petugas parkir. Jadi dulu adakan sosialisasi kepada masyarakat maupun petugas parkir. Kalau ke petugas parkir kita juga sering melakukan diskusi. Kita adakan diskusi kepada petugas parkir sewaktu-waktu ataupun ketika kita sedang terjun lapangan atau langsung kita bertemu di kantor. Jadi informasi bisa terus berjalan. (Hasil wawancara 8 Januari 2018)



Gambar 4.3 sosialisasi Dinas Perhubungan kepada juru parkir

Sumber: dokumentasi

Gambar 4.3 menunjukkan salah satu staff pelaksana sedang melakukan sosialisasi terkait Peraturan daerah Kota Batu Nomor 10 tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Selain mengadakan sosialisasi lewat forum, dinas perhubungan juga turun kelapangan untuk mensosialisasikan. Hal ini dilakukan agar para juru parkir mengetahui Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010.

Hal tersebut juga sesuai dengan yang diungkapkan oleh Pak Ngat selaku koordinator tempat parkir yang mengungkapkan bahwa

“Iya, dulu sempat ada sosialisasi dari dinas perhubungan. Mereka memberikan informasi langsung terkait keluarnya Perda Nomor 10 Tahun 2010 itu dengan diundang untuk membahas Peraturan Daerah Kota Batu No 10 tahun 2010. Kita juga dikasih edaran kok mbak. Kalau untuk diskusi kita juga sering melakukan pasti sama dinas perhubungan, misal ada informasi atau perintah mereka langsung memberitahu kita lalu kita memberi tahu pada yang di bawah kita.” (Hasil wawancara 4 Januari 2018)

Dari keterangan diatas, diketahui bahwa untuk melaksanakan peraturan daerah tersebut, Dinas perhubungan selaku instansi yang berwenang dalam mengatur dan mengelola retribusi parkir menyalurkan informasi kepada pihak-pihak terkait seperti petugas pengelola tempat parkir melalui forum maupun diskusi langsung yang kemudian oleh petugas pengelola tempat parkir akan di sampaikan kepada juru parkir. Kemudian selain kepada petugas dan juru parkir pihak Dinas Perhubungan juga melakukan sosialisasi kepada masyarakat.



Gambar 4.4 sosialisasi Dinas Perhubungan kepada masyarakat
Sumber: dokumentasi

Gambar 4.4 menunjukkan salah satu staff dari Dinas Perhubungan sedang melakukan sosialisasi kepada salah satu masyarakat terkait Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Penyaluran informasi kepada masyarakat dilakukan melalui pertemuan dalam forum maupun rapat, media cetak dan surat edaran.

Hal tersebut dibenarkan oleh Bu Rahmah yang merupakan masyarakat kota Batu :

“Oh iya mbak memang benar, saya inget saat itu ada sosialisasi terkait perda Nomor 10 Tahun 2010 tentang retribusi parkir. Jadi waktu itu pihak Dinas Perhubungan datang untuk memperlihatkan surat edaran terkait adanya perda No 10 tahun 2010, terus menjelaskan isi perda sama ketentuan-ketentuannya”

Namun, pernyataan yang sedikit berbeda dari dari narasumber lainnya yaitu, Pak Hendry selaku pengguna jasa parkir di tepi jalan umum

“Saya belum pernah denger sosialisasi tentang itu. Saya tahunya ya dari marka yang dialun-alun itu kalau berdasarkan Perda ternyata besaran tarif parkir itu segitu. Itu aja kalau nggak ke alau-alun yaa nggak tahu. Soalnya kayaknya markanya saya cuma lihat ya di sini, jadi itu kenapa saya baru tahunya pas datang ke alun-alun ” (hasil wawancara 23 Desember 2017)

Hal tersebut, juga dibenarkan oleh Bu Sari yang juga selaku pengguna jasa parkir di tepi jalan umum.

“Kalau sosialisasi tentang Perda Retribusi Parkir itu kan kalau tidak salah tahun 2010 kalau saya lihat di plangnya. Saya belum tau sih mbak, belum pernah dapat sosialisasi waktu itu. Tapi saya tau kok kayak besaran tarifnya itu berapa. Itu kan soalnya di pasang plangnya di alun-alun. (Hasil Wawancara 3 Januari 2018)”

Berdasarkan keterangan tersebut, penyaluran informasi yang dilakukan Dinas Perhubungan sudah dilakukan namun masih belum secara merata disalurkan kepada masyarakat karena masih ditemukan masyarakat sebagai pengguna jasa parkir tidak mendapatkan sosialisasi terkait keluarnya Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010.

e. Kejelasan Informasi

Kejelasan merupakan situasi dimana para pelaksana kebijakan dapat menerima semua informasi yang dibutuhkan secara lengkap dan rinci terkait pelaksanaan kebijakan. Komunikasi yang diterapkan oleh pelaksana kebijakan (*street-level-bureaucrats*) harus jelas dan tidak membingungkan atau tidak ambigu. Pada pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum, kejelasan informasi dapat diterima dengan jelas dan dapat dimengerti melalui metode penyampaian informasi secara langsung maupun tidak langsung. Metode langsung seperti diadakannya sosialisasi maupun diskusi. Sedangkan metode tidak langsung dilaksanakan melalui marka parkir dan peraturan parkir, agar masyarakat dapat mengetahui informasi tentang kebijakan tersebut dengan jelas, seperti yang diungkapkan oleh

Bapak Anton selaku staf parkir di Dinas Perhubungan Kota Batu. Beliau mengatakan bahwa:

“Kalau perintah pelaksanaan kita sudah jelas mbak. Kita juga sudah mengusahakan untuk mensosialisasikan kebijakan parkir ini agar masyarakat tahu. Makanya selain sosialisasi kita juga kasih marka di alun-alun itu. Soalnya pasti banyak masyarakat yang ke alun-alun sehingga otomatis melihat marka perda parkirnya dengan jelas mbak. Kita juga sudah sering mengadakan diskusi dengan petugas pengelola parkir. Tapi kan juga tergantung dari pemahaman masing-masing personal. Kalau untuk ke juru parkirnya, ya kita juga melakukan diskusi tapi lebih sering ke petugas pengelola parkir soalnya biasanya dia yang akan menyampaikan dan mengatur juru parkirnya.

Hal tersebut di perkuat oleh Bu Yeni selaku staf perparkiran yang mengatakan bahwa:

“Kalau untuk kejelasan informasi kita sudah menyampaikannya melalui sosialisasi maupun diskusi. Kalau dari kita sendiri sudah jelas karena kita sering melakukan rapat biar informasi yang disampaikan bisa jelas diterima oleh pelaksana kebijakan. Kalau untuk ke petugas parkir sama masyarakat kita juga sudah melakukan informasi terkait perda itu tapi kan terkadang ada yang paham ada yang tidak, tergantung dari mereka sendiri. Namun terkadang mereka masih tidak menjalani prosedur yang seharusnya, misalnya tidak setor sesuai dengan jadwal kesepakatan.

Selain itu, Pak Buan selaku Juru parkir Kota Batu mengatakan bahwa:

“Aduh, kurang tau ya kalo informasi dan sosialisasi tentang perda itu mbak. saya belum pernah dengar. saya kan juru parkir di sini. Saya sih apa kata koordinator parkir, dia yang lebih tau. Kalo saya sih tidak pernah dengar yaa. Mungkin mbaak bisa tanya koordinator nanti. (Hasil wawancara 4 Januari 2018)”

Hal tersebut di perkuat oleh Pak hendry selaku pengguna jasa parkir.

“Nggak tau saya mbak, saya belum dapat sosialisasi tentang itu. Saya tahunya ya dari marka yang dialun-alun itu. Tapi menurut informasi yang tercantum di marka jalan itu tarif parkir motor cuma seribu tapi sama jukir di sini di tarik Rp. 2000.” (Hasil wawancara 3 Januari 2018)

Lebih lanjut Bu Aisyah yang juga salah satu pengguna parkir.

“Waduh, saya juga kurang jelas sih mbak. soalnya memang kalau di marka itu tarifnya Rp. 1000. Tapi Kalau di kasih Rp. 1000 Jukirnya bilang sekarang tarifnya 2000. Akhirnya saya ya bayar Rp.2000.” (Hasil wawancara 3 Januari 2018)

Berdasarkan wawancara diatas dapat diketahui bahwa kejelasan informasi sudah diterima oleh dinas perhubungan melalui rapat yang di lakukan pada bidang perpajakan. Namun kejelasan informasi masih belum dapat diterima sepenuhnya oleh juru parkir dan masyarakat sehingga masih ditemukan masyarakat yang belum memahami Peraturan daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 tentang retribusi Pelayanan Parkir di tepi jalan Umum.

f. Konsistensi

Konsistensi merupakan suatu tindakan yang dilakukan secara terus-menerus untuk mencapai tujuan yang diharapkan. Konsistensi merupakan salah satu variabel yang dapat menentukan keberhasilan suatu implementasi dalam kebijakan. Dalam menyampaikan suatu perintah yang diberikan pada pelaksanaan suatu komunikasi haruslah konsisten dan jelas untuk dijalankan. Jika perintah diberikan sering berubah-ubah, maka dapat menimbulkan kebingungan dalam pelaksanaannya di lapangan.

Konsistensi pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di tepi Jalan Umum ini hendaknya berjalan sesuai dengan rencana dan sistematis, pola koordinasi dalam pelaksanaan harus jelas. Konsistensi ini dimaksudkan agar pelaksanaan di lapangan berjalan sesuai dengan rencana awal dan tetap berfokus pada sistem dan aturan yang telah dibuat. Hal ini sesuai dengan apa yang disampaikan oleh Pak Bambang selaku Kepala Seksi bidang Perpajakan Kota Batu

“Memang benar mbak, kita harus konsisten dalam menyampaikan informasi agar pelaksanaan di lapangan tetap sesuai dengan koridor yang di tentukan dan sesuai dengan aturan yang dibuat. Agar konsistensi tetap terjaga ya kita sering melakukan rapat internal rutin untuk mengetahui bagaimana perkembangan di lapangan. Kemudian setelah melakukan rapat internal untuk mengetahui keadaan di lapangan kita juga berdiskusi dengan petugas pengelola parkir apabila ada masalah. Tapi konsisten bukan harus dilakukan oleh kita aja, tapi juga harus dilakukan oleh petugas pengelola parkir juga harus konsisten. Sedangkan isi perda dengan kenyataannya sudah tidak berbeda.”

Hal tersebut di perkuat oleh Pak Jarwoko selaku Staf pelaksana di Dinas

Perhubungan :

“ Kalo kita ya mbak, usaha untuk tetap konsisten pasti dilakukan. Para staf di bidang perparkiran sudah melakukan rapat rutin agar kita mengetahui kondisi di lapangan. Selain itu kita juga selalu melakukan shift setiap malam untuk memantau. Kita melakukan agar konsistensi tetap terjaga. Tapi kalo dari jukirnya tidak konsisten yang sama saja hasilnya pasti juga tidak konsisten. Makanya saya bilang, kebijakan berhasil tidaknya itu kan juga tergantung komitmen dan kejujuran pelaksananya.”

Berdasarkan keterangan diatas kita dapat mengetahui bahwa, dinas perhubungan selaku instansi yang berwenang dalam mengelola retribusi parkir melakukan rapat rutin serta laporan hasil pemantauan sebagai usaha untuk menjaga konsistensi, namun berdasarkan keterangan di atas selain dari dinas perhubungan konsistensi juga perlu dilakukan oleh petugas pengelola tempat parkir serta juru parkir yang terlibat langsung dalam pelaksanaan.

Pak Ngat selaku Koordinator Kota Batu juga mengatakan bahwa :

“Iya mbak, dinas perhubungan pasti juga melakukan diskusi kok sama kita, permasalahan apa yang terjadi di lapangan. Terus memang mbak kita untuk tarif menarik Rp 2000,- Kita juga kalau menjalankan tidak sesuai dengan perda juga di tegur. Tapi ya gimana perdanya nggak sesuai dengan kondisi sekarang.” (Hasil wawancara 4 Januari 2018)

Keterangan yang serupa juga di sampaikan oleh Pak Buan selaku Juru parkir Kota

Batu :

“ Kalau menarik tarif tergantung kondisi mbak. Kalo mobil ya Rp 3000,- sampai Rp 4000,-. Relatiflah mbak. Kalau untuk setorannya kita buat rata-rata ajalah. Tapi kalau misal ada masyarakat yang ngasih Rp 2000,- ya kita memang minta tambah. ” (Hasil wawancara 4 Januari 2018)

Berdasarkan keterangan tersebut diketahui bahwa komunikasi yang dilakukan oleh juru parkir kurang konsisten hal tersebut terlihat dari tidak terlaksananya penarikan tarif sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum. Hal ini menimbulkan kebingungan dalam pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum

6. Sumber Daya

Dalam suatu kebijakan bukan hanya komunikasi yang berpengaruh pada implementasi suatu kebijakan. Variabel selanjutnya adalah sumber daya. Walaupun komunikasi bagus, namun apabila sumber dayanya tidak memadai maka dalam implementasinya pun juga akan terhambat. Dalam hal ini sumber daya yang dimaksud adalah staf yang cukup, informasi, wewenang, dan juga fasilitas atau sarana dan prasarana yang mendukung jalannya implementasi Peraturan Daerah Kota Batu 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum.

c. Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia dalam implementasi kebijakan adalah *staff*. Keberhasilan dalam implementasi dapat ditentukan dari staff yang memadai serta berkompeten dibidangnya. Saat melakukan implementasi harus memiliki sumber daya manusia yang cukup, karena banyaknya personil otomatis akan semakin

banyak pula hirarki yang ada sehingga akan memperlambat jalannya suatu perintah. Namun tidak juga terlalu sedikit maka akan semakin lambat dalam mengerjakan suatu perintah.

Pada Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum sangat diperlukan staff yang cukup serta memiliki kemampuan yang sesuai untuk menjalankan tugas tersebut. Pada Dinas perhubungan seksi perparkiran hanya terdapat 9 orang yang terdiri dari 1 orang kepala seksi dan 8 orang staff pelaksana. Sembilan orang pegawai seksi perparkiran membawahi sekitar 80 petugas pengelola parkir.

Tabel 4.1 Daftar Pegawai Dinas Perhubungan Seksi Perparkiran

| No | NAMA | GOL | JABATAN |
|----|------------------------|-------|----------------|
| 1 | Bambang Priambodo. S.T | III/c | Kepala bidang |
| 2 | Andy Prasetya. S.AB | III/b | Staf Pelaksana |
| 3 | Ahmad Triantono. A. Md | II/d | Staf Pelaksana |
| 4 | Adhi Novi Listyono | II/c | Staf Pelaksana |
| 5 | Jarwoko | II/c | Staf Pelaksana |
| 6 | Arif Susanto | II/c | Staf Pelaksana |
| 7 | Wahyu Handayani | II/c | Staf Pelaksana |
| 8 | Kristian Adi Santoso | | Staf Pelaksana |
| 9 | Yeni Eko Oktaviani | | Staf Pelaksana |

Sumber: dokumentasi

Hal tersebut diungkapkan oleh Pak Bambang selaku kepala seksi perparkiran :

“Staffnya disini 9 orang. Untuk koordinator parkirnya mungkin sekitar 68 orang atau lebih tapi bukan orang dishub. Dan setiap koordinator itu membawahi 5 sampai 15 orang atau jukir. Mangkannya terkadang untuk

tingkat keamanan kan gitu aja. Untuk ganti rugi juga pengelolanya itu.”(Wawancara 21 Desember 2017)

Berdasarkan keterangan diatas, diketahui bahwa jumlah pegawai pada seksi perpajakan tersebut masih kurang memadai dari segi kuantitas. Hal tersebut di ketahui dari jumlah pegawai seksi perpajakan yang hanya sembilan orang untuk mengawasi 68 koordinator parkir.

Hal yang sama juga di ungkapkan oleh Pak Jarwoko selaku staf perpajakan:

“ Pegawainya di sini 9 orang mbak jumlahnya. Yang turun ke lapangan hanya 5 orang. Kalau di bilang kurang ya bisa saja. Solanya kita mengawasi 68 koordinator parkir. Tapi itu jumlah juga bisa efektif jika para petugas pengelola parkir dan juru parkirnya jujur dan punya loyalitas (Wawancara Pada 8 Januari 2018)”

Lebih lanjut Bu Yeni selaku staff perpajakan Kota Batu juga mengatakan bahwa :

“ Kalau dikatakan sedikit ya sedikit. Tapi sekarang gini lho mbak, walaupun banyak tapi nggak berkompetensi yang percuma jadi nggak efisien jatuhnya. Yang penting pegawainya punya loyaitas, berkomitmen dan berkompetensi. Percuma juga kalo banyak tapi tidak berkompetensi, malah tidak efektif. Kalo staff di sini sudah berpengalaman semua. Jadi ya sudah biasa menangani parkir itu. (Wawanara pada 8 Januari 2018) ”

Dari hasil wawancara tersebut, diketahui bahwa dalam Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum untuk sumber daya manusia pada Dinas Perhubungan masih kurang dimana terdapat sembilan pegawai seksi perpajakan membawahi 68 koordinator. Hal tersebut dapat memberikan dampak yaitu lengahnya pengawasan yang disebabkan sumber daya manusia yang kurang. Selain itu, berdasarkan keterangan diatas, hanya lima orang tidak pegawai yang terjun langsung melakukan pengawasan rutin kepada petugas pengelola maupun juru parkir terkait ketertiban parkir. Hal ini perlu diperhatikan, karena sumber daya manusia

merupakan salah satu faktor yang memberikan keberhasilan maupun kegagalan implementasi kebijakan.

d. Sarana dan Prasarana

Sumber daya non manusia meliputi ketersediaan sarana dan prasarana parkir serta dana yang tersedia untuk mendukung implementasi kebijakan yang ada. Dalam hal ini, selain staf yang harus memadai, sumber daya lain seperti fasilitas pendukung termasuk sarana dan prasarana juga turut memberikan pengaruh terhadap keberhasilan sebuah implementasi kebijakan. Pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Parkir sarana dan prasarana pendukung sangat dibutuhkan untuk dapat mendukung kebijakan retribusi parkir. Hal tersebut seperti yang dikatakan oleh Bu Yeni selaku staff pelaksana seksi perparkiran bahwa

“Sarana prasarana itu ya penting mbak. Kalau nggak ada sumber sarana prasarana kayak fasilitas-fasilitas, pastinya kan juga menghambat pelaksanaannya. Di Kota Batu sendiri kalau sumber daya pendukung terkait parkir ya kurang. Kayak misalnya disini papan perdanya cuma satu yang alun-alun aja. Padahal kan perlu di titik parkir lainnya biar masyarakat tahu. Kalau untuk marka parkir ya ada tapi tidak di setiap titik parkir. Lalu marka parkir juga tidak selalu ada titik parkir si tepi jalan umum. Rambu parkir juga ada beberapa tempat yang belum ada. Pos pantau juga tidak ada, padahalkan harusnya ada, biar pengawasannya lebih efektif. (Hasil wawancara 8 Januari 2018)“

Hal tersebut juga di perkuat oleh Pak Bambang selaku kepala seksi parkir Dinas Perhubungan Kota Batu:

“Kalau menurut saya ya kurang mbak. Soalnya kan dananya juga terbatas. Kita hanya mendapat dana untuk biaya rutin saja Makanya untuk keamanan ditanggung dari petugas pengelola parkirnya. Padahalkan kita

juga butuh hal-hal yang nantinya akan mendukung parkir seperti peningkatan keamanan juga. Tapi ya gimana kalau dananya tidak ada. Kita sudah mengajukan tidak semua di terima. (Hasil wawancara 21 Desember 2017) ”

Selanjutnya Pak Jarwo selaku staf pelaksana seksi perparkiran juga mengatakan bahwa :

“Berbicara sarana prasarana, menurut saya belum maksimal mbak. disini pos pantau juga tidak ada, papan perda parkir hanya satu di alun-alun batu saja. Kalau banner himbauan dulu ada, tapi besoknya sudah hilang. Kita ngajuin lagi di tolak. Padahal hal-hal seperti itu perlu, untuk mendukung retribusi parkir. Kemudian untuk papan tambahan untuk menyaakan petunjuk, peringatan, larangan yang hanya berlaku untuk jenis kendaraan itu juga tidak ada, adahal itu kan juga penting.” (Hasil wawancara 8 Januari 2018)

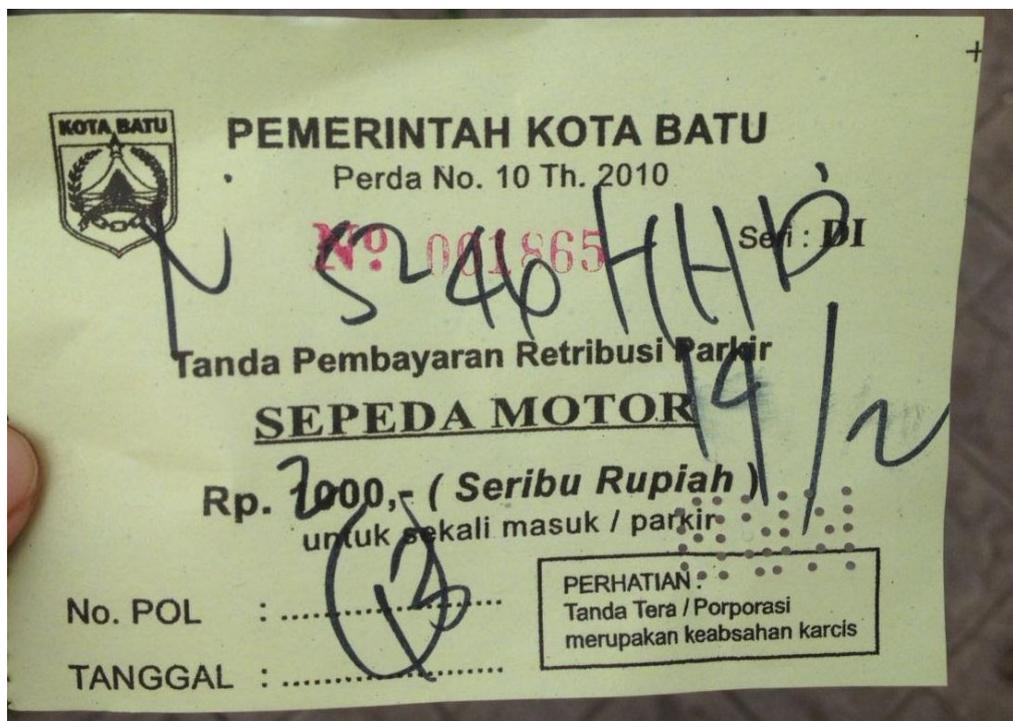
Berdasarkan keterangan diatas diketahui bahwa sumber daya pendukung seperti papan peraturan, marka parkir, rambu parkir maupun pos pantau kurang memadai. Fasilitas-fasilitas tersebut penting dibutuhkan untuk mendukung pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, hal tersebut dapat menghambat keberhasilan sebuah kebijakan.

7. Disposisi

Disposisi atau sikap dari pelaksana kebijakan adalah faktor yang penting dalam pelaksanaan suatu imlementasi kebijakan. Jika pelaksanaan suatu kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan mempunyai sikap positif atau dukungan terhadap implementasi kebijakan. Demikian sebaliknya jika para pelaksana bersikap negatif atau menolak terhadap implementasi kebijakan maka implementasi kebijakan akan menghadapi kendala.

Kecenderungan perilaku dari pelaksana kebijakan berperan penting untuk mewujudkan implementasi kebijakan sesuai dengan tujuan yang diharapkan. Dalam hal ini rekrutmen pengurus dan insentif menjadi indikator penting yang

dapat menentukan sikap pelaksana kebijakan. Pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum masih ditemukan sikap negatif dari para pelaksana kebijakan salah satu satunya adalah Juru Parkir yang tidak menarik tarif parkir sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010. Berdasarkan observasi yang dilakukan peneliti. Juru parkir menarik tarif Rp. 2000 untuk sekali parkir Motor dengan mengganti tarif yang tertera pada karcis.



Gambar 4.5 Karcis Parkir
Sumber: Observasi

Selain itu berdasarkan hasil observasi ditemukan juru parkir yang tidak melaksanakan tugas sebagaimana mestinya seperti tidak mengatur jalan keluarnya parkirnya sehingga masyarakat merasa kesulitan ketika mengeluarkan motornya.



Gambar 4.6. Pengguna jasa parkir

Sumber: Observasi

Sikap para pelaksana kebijakan sangat menentukan keberhasilan maupun kegagalan implementasi dari sebuah kebijakan publik. Sehingga menurut Edward III dalam Agustino (2008:149) diperlukan faktor-faktor yang menjadi mengenai disposisi dalam implementasi kebijakan yang terdiri dari rekrutmen pengurus dan Insentif.

c. Rekrutmen Pengurus

Disposisi atau sikap pelaksana akan menimbulkan hambatan-hambatan yang nyata terhadap implementasi kebijakan bila personel yang ada tidak melaksanakan kebijakan yang diinginkan oleh pejabat-pejabat yang lebih atas. Oleh sebab itu, pengangkatan dan pemilihan personel pelaksana kebijakan haruslah orang-orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan, lebih khusus lagi pada kepentingan masyarakat.

Pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, pengangkatan untuk aparatur pegawai Dinas Perhubungan telah ditentukan secara sistematis oleh Badan Kepegawaian dan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BKPSDM) Kota Batu selaku instansi yang berwenang untuk melaksanakan perekrutan dan penempatan Pegawai Negeri Sipil di Kota Batu. Dalam melaksanakan perekrutan atau penempatan pegawai, selain itu juga harus melalui beberapa tahap seleksi. Hal itu juga sesuai dengan apa yang diungkapkan oleh Pak Bambang selaku kasi perparkiran Kota Batu sebagai berikut:

”Lho iya mbak, kalau itu kan sudah ada aturannya sendiri terutama bagian BKPSDM itu, yang pasti kita harus mengikuti tes seleksi kan, kalau itu sudah ada aturannya, juga ada hal-hal lain yang perlu di pertimbangkan pastinya. Kita analisis kebutuhan pegawai dulu sesuai dengan struktur organisasi dan tupoksi yang ada. Kalau kita misal membutuhkan pegawai baru kita akan koordinasi ke BKPSDM Kota Batu. Jadi tidak serta merta kita langsung di tempatkan disini kalau PNS ada prosesnya. begitu pula juga yang tenaga non PNS. Kalau misal kita benar-benar membutuhkan tenaga baru ya kita merekrut pegawai sendiri tapi nanti statusnya pegawai tersebut bukan PNS. Kita juga harus lihat bagaimana kemampuannya, kompetensinya apakah sesuai dengan tupoksi yang di butuhkan sehingga dapat mendukung Impelemntasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010”

Berdasarkan keterangan diatas diketahui bahwa pengangkatan birokrat untuk pegawai dinas perhubungan khususnya bidang parkir harus melalui berbagai tahap tes seleksi pegawai negeri sipil sesuai dengan aturan yang telah ditentukan dengan melakukan pertimbangan-pertimbangan tertentu dengan menganalisis kebutuhan pegawai yang ada di Dinas perhubungan yang kemudian di kordinasikan kepada BKPSDM (Badan kepegawaian dan Sumber Daya Manusia) Kota Batu. Selain untuk tenaga non PNS juga dilakukan perekrutan apabila benar-benar sedang membutuhkan pegawai dengan melihat kemampuan dan kompetensi sesuai dengan tupoksi yang ada.

Selain perekrutan yang harus dilalui untuk menjadi pegawai dinas perhubungan khusus bidang perparkiran, rekrutmen untuk juru parkir juga di perlukan, karena juru parkir juga merupakan pelaksana yang terlibat langsung dalam pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum sehingga di perlukan pertimbangan serta kualifikasi tertentu, hal tersebut bertujuan agar perintah-perintah pejabat di atasnya dapat dilakukan dengan baik. Namun berdasarkan wawancara yang peneliti lakukan kepada Bapak Bambang selaku kepala seksi perparkiran mengatakan bahwa:

“Rekrutmen untuk juru parkir itu tidak ada secara khusus mbak. Jadi misal siapa yang mau daftar ya daftar, dia bisa komunikasi dengan petugas pengelola tempat parkir, kemudian nanti dia juga daftar kemari untuk kita buat Kartu Anggota. Jadi yang resmi mendaftar pasti punya Kartu anggotanya sama rompi kita juga beri. Soalnya juga belum ada ketentuan mengenai juru parkirnya. Jadi untuk menentukan kualifikasi tertentu kita tidak bisa. Yang penting dia tahu tugas-tugasnya juru parkir apa. Lalu bagaimana cara menata parkir. Sedangkan untuk koordinator itu istilahnya yang dituakan di situ mbak. Dia juga menjabat sebagai juru parkir”

Hal tersebut di perkuat oleh Bu Yeni selaku staf pelaksana bidang perparkiran yang mengatakan bahwa:

“ Untuk rekrutmen sih tidak ada mbak. mereka daftar sendiri kemari untuk di lokasi mana. Misalnya lokasi diponegoro, sebelumnya juga sudah harus berkomunikasi terlebih dahulu kepada yang koordinatornya. Kemudian untuk kualifikasi tertentu tidak ada paling ya kita lihat umurnya, soalnya kan yang daftar wajib punya KTP”

Kemudian lebih lanjut Pak Jarwoko selaku staf pelaksana juga mengungkapkan bahwa:

“Untuk kualifikasi sih hanya umum ya mbak, kita utamakan yang sudah lama jadi jukir. Soalnya pasti sudah berpengalaman. Kemudian sekalian itu kita juga lihat umurnya. Kita nggak mungkin mempekerjakan yang di bawah umur, minimal harus punya KTP. Paling nggak dia harus bisa menata parkir “

Berdasarkan hal tersebut diketahui bahwa tidak ada proses pengangkatan atau rekrutmen khusus yang dibuka untuk juru parkir. Juru parkir hanya perlu mendaftar kepada dinas perhubungan setelah berkomunikasi terlebih dahulu kepada koordinator parkir sesuai dengan lokasi yang diajukan dengan syarat mempunyai KTP dan diutamakan yang sudah lama menjadi juru parkir sebelumnya kemudian setelah terdaftar sebagai juru parkir akan di berikan Kartu Anggota dan rompi.



Gambar 4.7 Kartu Tanda Anggota Juru Parkir
Sumber : dokumentasi

Gambar 4.7 diatas merupakan contoh kartu anggota dari salah satu Juru parkir yang berada di lokasi Jalan Raya Payung. Kartu anggota ini di berikan ketika sudah resmi menjadi juru parkir di salah satu lokasi yang menjadi titik parkir di tepi jalan umum Kota Batu. Pada kartu anggota ini tercantum nama dari juru parkir kemudian nomor Kartu Tanda anggota, alamat serta Lokasi parkir, kemudian pada sisi belakang memuat beberapa ketentuan yang harus diatati oleh juru parkir.

d. Insentif.

Insentif merupakan salah satu teknik yang disarankan untuk mengatasi masalah sikap para pelaksana kebijakan. Insentif merupakan tunjangan tambahan yang diberikan sebagai penghargaan atas kinerja tertentu dalam melaksanakan suatu kebijakan atau program dari pemerintah. Hal ini tidak dapat dipungkiri akan bisa memacu aparatur untuk dapat melaksanakan kebijakannya dengan baik. Insentif yang diberikan dapat berupa tunjangan secara materi atau gaji yang sesuai serta pemberian penghargaan khusus dari pihak lain. Namun pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, insentif tidak di berikan kepada juru parkir selaku aparat pelaksana yang terlibat langsung dalam pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum di Kota Batu. Hal tersebut telah di jelaskan oleh Pak Ngat selaku koordinator parkir Kota Batu:

“Tidak ada insentif mbak. Padahal kita kerja untuk mereka. Makannya itu kenapa kita tarik dua ribu. Sekarang ya mbak, kalo kita tarik seribu kita dapat apa. Semua sudah naik. Sedangkan kita tidak mendappat apa-apa. Dari mereka juga nggak dapat gaji. Lalu kalo misalnya ada helm hilang kita juga yang di suruh ganti”

Hal tersebut di perkuat oleh Pak Buan selaku juru parkir mobil kota Batu:

“Kita memang tidak ada insentif mbak. Makanya kita dapetnya itu yaa istilahnya cari keuntungan sendiri. Padahal kita kerja juga untuk mereka. Nggak ada jaminan kesehatan dari mereka. Nggak ada jaminan keselamatan dari mereka juga. Belum lagi kalau ada helm yang hilang kan kita juga yang harus ganti. Kalau nggak kita cari keuntungan sendiri kita dapetnya apa mbak.”

Hal tersebut dibenarkan oleh Pak Bambang selaku kasi perparkiran Kota Batu yang mengungkapkan bahwa:

“Nggak ada mbak insentif untuk juru parkir. Karena memang tidak diatur. Kalo tidak diatur kita dapet dananya dari mana? Makanya tidak kaget kalo diluar yang harus disetorkan mereka cari keuntungan sendiri. Itu aja kadang mereka kalau disuruh setor juga susah. Pernah kita tegur juga karena menarik tidak sesuai aturan tapi mereka beralasan itu untuk keamanan helm. Apalagi sekarang kan memang helmnya orang bagus-bagus sama mahal-mahal.”

Berdasarkan hal tersebut diketahui bahwa tidak ada insentif untuk juru parkir. Sehingga juru parkir berusaha mendapatkan insentif dengan mencari keuntungan lain diluar tarif yang harus di setorkan kepada Dinas perhubungan. Hal tersebut menimbulkan dampak ketidakjujuran dalam memungut retribusi parkir. Selain itu hal tersebut menimbulkan lemahnya komitmen serta loyalitas dari juru parkir dalam melaksanakan tugasnya. Dalam hal ini pihak yang paling dirugikan adalah masyarakat. Hal tersebut seperti yang diungkapkan Pak Jarwoko selaku staf perparkiran yang menyatakan bahwa

“ Sebuah kebijakan itu bisa efektif jika para pelaksananya bisa jujur sera punya loyalitas untuk membangun kotanya sendiri. Tapi sekarang jika dilihat jukirnya sudah tidak jujur dengan menarik Rp, 2000 untuk sekali parkir bagi motor lalu koordinatonya juga kadang setorannya sedikit padahal kalau kita hitung potensi harusnya bisa lebih dari itu, belum lagi kadang ada yang janjinya setorannya mundur”

Hal tersebut juga di perkuat oleh Bu Sari warga asli Batu selaku pengguna Jasa Parkir mengatakan bahwa :

“ Saya sering parkir motor di mana aja, tapi mesti ya di tarik 2000. Setahu saya semua juga ditarik 2000 mbak. Kalau kita kasih Rp 1000, juru parkirnya marah-marah, alsannya bilang sekalian untuk penitipan helmnya. Apalagi alun-alun, biasanya kalau lagi ramai banget malah pernah Rp 3000. ”

Bu Yeni selaku staff perparkiran juga menjelaskan bahwa seringkali banyak petugas pengelola parkir yang menyetorkan tidak sesuai dengan kesepakatan yang telah dibuat, lebih lanjut beliau mengungkapkan bahwa:

“ Mereka itu kadang bandel mbak, kalau di suruh tapi nggak setor, kadang juga setornya tidak sesuai terus lagi kadang itu mereka nggak ngasih karcis ke pengguna jasa parkir. Itu kan juga bisa menimbulkan kecurangan. Padahalkan harusnya di kasih kalau misal mereka jujur. Itu udah kewajiban mereka memberikan tanda bukti parkir. Tapi kalau kita ingatkan kadang mereka marah-marah, jadi ya pinter-pinternya kita untuk berkomunikasi sama mereka, biar mereka nggak emosi”

Berdasarkan keterangan diatas, diketahui bahwa tidak insentif untuk juru parkir sehingga untuk mendapatkan insentif para juru parkir mencari keuntungan lain dengan menambah tarif yang lebih dari yang seharusnya di bayar para pengguna jasa retribusi parkir di tepi jalan umum. Hal tersebut menimbulkan kecurangan kecurangan yang dilakukan juru parkir, hal ini bisa dilihat dari sikap juru parkir yang menarik tarif tidak sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 kemudian selain itu tidak memberikan karcis kepada pengguna jasa parkir, sehingga hasil yang setor tidak sesuai dengan kondisi yang sesungguhnya. Tidak adanya insentif ini menimbulkan dampak ketidakjujuran serta kurangnya komitmen dan loyalitas terutama dari juru parkir. Hal tersebut dapat menjadi penghambat dari keberhasilan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010

8. Struktur Birokrasi

Menurut Edward III, variabel keempat setelah komunikasi, sumber daya, dan diposisi adalah struktur birokrasi. Struktur birokrasi merupakan salah satu aspek penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan. Selain karena rendahnya sumber daya untuk melaksanakan kebijakan, para pelaksana yang bersikap negatif, kelemahan dalam struktur organisasi juga dapat menimbulkan kendala dalam implementasi kebijakan. Aspek struktur birokrasi ini melingkupi dua hal yaitu *Standard*

Operational Procedurel (SOP) dan fragmentasi. SOP akan dijadikan pedoman bagi setiap pelaksana implementasi kebijakan dalam melakukan tindakan atau perbuatan agar dalam pelaksanaana kebijakan sesuai dengan tujuan dan sasaran kebijakan. Sedangkan fragmentasi merupakan penyebaran tanggung jawab aparatur ke beberapa unit kerja yang berkaitan dengan pelaksanaan suatu kebijakan sehingga memerlukan koordinasi. Semakin besar koordinasi yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan, akan cenderung melemahkan pengawasan dan menyebabkan prosedur birokrasi terlalu panjang serta rumit. Kondisi birokrasi yang demikian akan mengakibatkan rendahnya fleksibilitas sehingga pelaksanaan kebijakan akan terhambat.

c. *SOP (Standard Operational Procedure)*

SOP digunakan oleh para pelaksana dapat mengoptimalkan waktu yang tersedia dan dapat berfungsi untuk menyeragamkan tindakan-tindakan pejabat dalam organisasi yang kompleks dan tersebar luas, selain itu SOP juga dijadikan sebagai pedoman dalam melaksanakan kebijakan agar berjalan dengan sistematis. Pelaksana Pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di tepi Jalan Umum telah diatur dalam prosedur dasar kerja atau *Standart Operating Procedure (SOP)*. Hal ini sesuai dengan keterangan yang di ungkapkan oleh Pak Bambang selaku kepala seksi Perparkiran sebagai berikut:

“ Iya mbak, kita dalam artian dishub ini dalam melakukan tugas ada SOP nya sebagai acuan dan pedoman pelaksanaan dalam melaksanakan perda tersebut sehingga dalam pelaksanaanya tidak menyimpang dan sesuai dengan koridor. Selain itu juga dalam melaksanakan tugas kita juga harus berdasarkan surat perintah atasan misalnya ketika terdapat kegiatan operasi gabungan atau penertiban.”

Hal ini juga di ungkapkan oleh Bu Yeni selaku staff perparkiran

“Untuk melaksanakan kegiatan kita ada dua acuan mbak SOP dan perintah dari atasan. Untuk SOP ya kita pasti memiliki mbak. Karena untuk melaksanakan tugas sesuai tupoksi masing-masing harus berpedoman pada itu agar bisa menjalankan dengan maksimal. SOP nya setiap seksi juga berbeda misalnya seperti seksi perparkiran pasti beda dengan seksi pengendalian dan operasi. Kita juga harus ada dasar dalam melakukan tugas misalnya harus ada Surat perintah dari atasan .”

Berdasarkan keterangan diatas bahwa dalam pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010, sudah tersedia SOP bagi pelaksana kebijakan retribusi parkir untuk dinas perhubungan sebagai instansi yang berwenang dalam retribusi parkir. SOP tersebut sebagai acuan dalam melaksanakan dan pedoman dalam melaksanakan peraturan daerah agar dalam pelaksanaannya dapat maksimal. Selain dari SOP sebagai acuan dalam melaksanakan tugas. Surat perintah dari pejabat atas juga sebagai pedoman dalam melakukan kegiatan. Sedangkan untuk juru parkir sebagai aparat pelaksana yang terlibat langsung dalam pemungutan retribusi parkir tidak ada dokumen tertulis untuk pedoman pelaksanaan. Hal tersebut diungkapkan oleh Pak Mat juru parkir motor kota Batu:

“Untuk prosedur tertulis ya tidak ada mbak. Tapi kan kita tahu tugas kita ngapain aja. Seperti menata parkir, menjaga keamanan parkir, mengatur jalan keluarnya parkir. Kan seperti itu. Juru parkir kan pasti mengetahui hal-hal seperti itu. Kemudian kita juga harus menarik tarif parkir setelah itu kan sebagai timbal balik. Jadi sebenarnya kita sudah hafal tanpa perlu dokumen tertulis”

Hal tersebut di benarkan oleh Pak Buan selaku Juru parkir mobil Kota Batu:

“ Kalau secara tertulis ya tidak ada mbak pastinya. Cuma untuk prosedur pasti sudah tahu. Kita menata kendaraan, mengatur kendaraan, kemudian membantu yang parkir ketika keluar. Membantu memarkirkan, ya pasti seperti itu. Selama ini juga seperti itukan mbak. Kalau untuk tertulis tidak ada”

Hal tersebut dibenarkan oleh Bu Yeni selaku staff perparkiran :

“Mereka pasti taulah kalo misalnya tugas mereka pasti yang menata parkir, menjaga kamanan parkir, caranya bagaimana. Mereka sudah tau semua mbak. kalo ngga gitu yang satu nggk bisa jadi Juru Parkir. Apalagi yang sudah berpengalaman kan. Kalau untuk prosedur bagi juru parkir pasti kalau mendaftar pasti mereka sudah tau. Selain karena mereka sudah berpengalaman sebelumnya mereka pasti juga melihat juru parkir lainnya. Lalu dari kita kan juga sudah ada surat perjanjian dengan koordinator dengan ketentuan tertentu dimana masing-masing juga tidak sama“

Berdasarkan keterangan tersebut diketahui bahwa untuk juru parkir tidak ada dokumen tertulis terkait prosedur pelaksanaan untuk pemungutan retribusi parkir. Namun Para juru parkir sudah mengetahui prosedur terkait pelaksanaan parkir selain itu terdapatnya surat perjanjian antara koordinator parkir sebagai dasar dalam prosedur pelaksanaan retribusi parkir bagi juru parkir.

d. Fragmentasi

Dalam suatu pelaksanaan kebijakan publik, fargmentasi merupakan penyebaran tanggung jawab suatu kebijakan kepada beberapa instnasi atau badan yang berbeda sehingga memerlukan koordinasi. Pada umumnya semakin besar koordinasi yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan, semakin berkurang kemungkinan keberhasilan program atau kebijakan.

Pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, pihak-pihak yang terkait sebagai pelaksana kebijakan yaitu petugas pengelola parkir di tepi jalan umum dan Dinas perhubungan. Dalam hal ini petugas pengelola tempat parkir yang bertanggung jawab langsung kepada Dinas perhubungan terkait dengan penyeteran hasil pemungutan retribusi. Hal tersebut seperti yang diungkapkan oleh Bapak Bambang selaku Kasi perparkiran Dinas Perhubungan Kota Batu:

“Jadi gini mbak, Koordinator itu bertanggung jawab langsung kepada kita. Kalau misal ada apa-apa kita nggak langsung juru parkirnya tapi kita ke koodinatornya. Nanti Koordinator yang akan menyampaikan kepada juru parkirnya. Nah untuk sistem pemungutan itu yang bertugas langsung ya juru parkirnya. Koordinator juga bisa merangkap jadi juru parkir. Lalu seperti yang saya bilang kemudian penyetoran hasil retribusi yang juru parkir tadi tidak langsung di berikan kepada dinas perhubungan tapi ke koodinator. Nanti dari koordinator di kumpulkan jadi satu berapa hasil hari itu, kemudian baru diserahkan kepada dinas perhubungan”

Hal tersebut juga sebagaimana yang diungkapkan oleh Bu Yeni selaku staf pelaksana seksi perpajakan Kota Batu:

“Untuk tanggung jawab itu sebenarnya urutannya begini, jadi mulai juru parkir itu yang turun langsung dalam artian yang memungut retribusi dari pengguna jasa parkir di tempat umum. Kemudian dia yang bertanggung jawab langsung kepada koordinator. Jadi hari itu berapa hasil penyetoran dia bukan langsung kedinasnya tapi ke koordinatornya. Nah kumpulan dari juru parkir pada hari itu sama koordinator baru disetorkan kepada dinas perhubungan. Kita juga begitu kalau ada apa-apa kita ke koordinator tidak langsung juru parkir. Nanti biar koordinator yang mengatur juru parkirnya.”

Lebih lanjut, hal tersebut juga dibenarkan oleh Pak Budi selaku koordinator Kota Batu :

“ Kalau proses penyetoran kita memang nggak langsung ke dinas perhubungan mbak, kecuali kalau kayak sosialisasi itu dinas perhubungan langsung turun lapangan atau diskusi gitu, tapi kalau untuk penyetoran kita ke koordinator dulu. Nanti sisanya ya urusan koordinator sama dinas perhubungan. Kemudian misal ada apa-apa gitu mereka juga menyampaikan lewat koodinator baru nanti disampaikan ke kita.ya memang terkadang bisa langsung ke juru parkirnya tapi kan urutannya seperti itu mbak”

Berdasarkan keterangan diatas diketahui bahwa dalam implementasi Peraturan Daerah Kota Batu penyebaran tanggung jawab hanya di lakukan oleh pihak terkait seperti juru parkir, petugas pengelola tempat parkir, dan Dinas Perhubungan. Berdasarkan wawancara di jelaskan bahwa dalam melakukan penyetoran hasil retribusi juru parkir tidak melakukan langsung kepada Dinas Perhubungan namun

bertanggung jawab langsung kepada koordinator parkir, begitu pula dengan koordinator yang bertanggung jawab langsung kepada dinas perhubungan.

4. Faktor penghambat Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010

Dalam melaksanakan kebijakan publik maka tidak akan terlepas dari suatu permasalahan yang disebabkan dengan adanya penghambat dalam pelaksanaannya. Hambatan tersebut dapat berupa kendala yang dihadapi oleh pelaksana kebijakan serta sasaran kebijakan yakni masyarakat pengguna jasa parkir di tepi jalan umum di Kota Batu. Salah satu faktor penghambat pelaksanaannya adalah kurangnya sumber daya manusia serta sarana prasarana parkir. Hal ini sebagaimana yang disampaikan oleh Pak Anton selaku staf pelaksana dari seksi perparkiran Kota Batu:

“ Salah satu penghambat lagi ya sumber daya mbak. Sumber daya itu menjadi salah satu faktor penting. Seperti yang saja jelaskan sebelumnya di lihat dari kuantitasnya hanya 5 orang yang turun lapangan sedangkan kita membawahi sekitar 68 Koordinator. Apalagi kalau salah satu diantara mereka tidak jujur. Kita juga yang repot, kemudian dari sarana prasarana juga kurang memadai salah satunya pos pantau tidak ada, padahal kan juga penting untuk mendukung dalam melakukan pengawasan”

Kemudian faktor lain yang menjadi penghambat Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 adalah para pelaksana kebijakan dalam hal ini juru parkir yang bersikap negatif. Masih ditemukan juru parkir yang tidak jujur dalam menarik tarif parkir, hal ini disebabkan karena isi kebijakan khususnya

terkait tarif yang tidak sesuai dengan kondisi saat ini. Hal ini disampaikan oleh Pak Ngat selaku koordinator parkir:

“Iya, kita tahu mbak, kalo memang sesuai dengan Perda Kota Batu itu Nomor 10 Tahun 2010 itu tarifnya Rp 1000 untuk motor. Tapi kalau misal cuma segitu, kita dapat apa mbak. Kita juga nggak di gaji dari sananya. Terus dari sisi keamanannya kita yang tanggung jawab. Sedangkan semua kebutuhan juga naik. Di mana-mana tarifnya juga sudah Rp. 2000 mbak. Soalnya kalau kita narik seribu kita nggak dapat apa-apa.

Keterangan yang serupa juga di sampaikan oleh Pak Buan selaku Juru parkir Kota Batu :

“ Kalau menarik tarif tergantung kondisi mbak. Kalo mobil ya Rp 3000,- sampai Rp 4000,-. Relatiflah mbak. Kalau untuk setorannya kita buat rata-rata ajalah. Tapi kalau misal ada masyarakat yang ngasih Rp 2000,- ya kita memang minta tambah. Ya gimana mbak kalau kita pake tarif sesuai perda kita nggak dapat apa-apa dong. ” (Hasil wawancara 4 Januari 2018)

Dari keterangan diatas, dapat diketahui bahwa para pelaksana kebijakan khususnya juru parkir menolak isi kebijakan terkait dengan tarif parkir. Hal ini juga menjadi penghambat dalam implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum.

H. Analisis dan Interpretasi

Pada sub bab ini, peneliti akan menjelaskan pembahasan dari hasil penelitian. Pembahasan akan di jelaskan berdasarkan temuan di lapangan saat penelitian dilakukan serta menguraikan hasil penelitian berdasarkan teori-teori yang digunakan. Peneliti akan memfokuskan implementasi peraturan daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum Kota Batu beserta faktor yang menghambat pelaksanaannya. Setelah itu, peneliti

akan menarik kesimpulan masing-masing sesuai dengan rumusan masalah dan fokus Penelitian yang telah diteliti.

1. Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di tep jalan Umum.

- d. Komunikasi

Menurut Edward III dalam (Agustino, 2008 :149-54) variabel pertama yang menentukan keberhasilan suatu kebijakan adalah komunikasi. Implementasi akan berjalan efektif apabila kebijakan tersebut dapat dipahami oleh individu-individu yang bertanggung jawab pencapaian tujuan kebijakan. Komunikasi, sebagai variabel utama bagi implementasi kebijakan karena pelaksana kebijakan sudah mengetahui apa yang akan mereka lakukan. Selain itu kebijakan yang dikomunikasikan harus tepat, akurat, serta konsisten maksud dan tujuannya. Menurut Edwards III dalam Agustino (2008;121-130) terdapat indikator yang terdapat pada faktor komunikasi yaitu transmisi, kejelasan informasi, dan konsistensi Pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 komunikasi dilakukan antara Dinas Perhubungan, petugas parkir, dan masyarakat

Pada transmisi atau proses penyampaian informasi terkait Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan parkir di Tepi Jalan Umum berawal dari rancangan perda yang diajukan oleh pemerintah Kota Batu, kemudian dilakukan pembahasan serta melakukan kajian. Setelah melakukan kajian dalam bentuk draft di lakukan oleh Pemerintah kepada instansi pelaksana kebijakan, dalam hal ini adalah dinas perhubungan selaku instansi yang

berwenang dalam mengelola retribusi parkir, kemudian di teruskan kepada juru parkir dan masyarakat, hal tersebut di lakukan agar Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 dapat tertransformasikan secara tepat. Transmisi tersebut berawal dari adanya Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Dari peraturan tersebut Dinas Perhubungan menyampaikan informasi terkait kebijakan tersebut kepada pihak-pihak yang terkait seperti petugas pengelola parkir dan juru parkir serta masyarakat. Namun sebelumnya para staf pelaksana harus mengerti dan paham terlebih dahulu terkait kebijakan tersebut sebelum menyampaikan.

Transmisi kepada petugas parkir dilakukan dengan cara sosialisasi dan diskusi. Kegiatan sosialisasi dilakukan dengan mengundang para petugas parkir ke dalam forum maupun diskusi untuk menyampaikan informasi terkait kebijakan retribusi parkir. Kemudian oleh petugas pengelola tempat parkir akan di sampaikan kepada juru parkir. Selain itu diskusi terkait kebijakan retribusi parkir juga masih sering dilakukan dengan terjun ke lapangan maupun dilakukan di kantor dinas perhubungan. Sedangkan transmisi yang dilakukan kepada masyarakat juga melalui kegiatan sosialisasi. Sosialisasi tersebut di lakukan dengan mengundang masyarakat dalam sebuah forum dan disebarluaskan melalui media cetak agar masyarakat dapat mengetahui kebijakan retribusi parkir dan mendatangi langsung tempat-tempat pelaku usaha untuk mensosialisasikan kebijakan retribusi parkir. Namun, berdasarkan penelitian terdapat masyarakat dan juru parkir yang mengaku tidak mendapat sosialisasi terkait Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di tepi Jalan

Umum. Hal ini menunjukkan bahwa transmisi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan masih belum merata dilakukan kepada masyarakat maupun juru parkir.

Selain transmisi, kejelasan informasi juga merupakan faktor penting dalam menentukan keberhasilan implementasi kebijakan pada variabel komunikasi. Kejelasan informasi dapat diterima dengan jelas dan dapat dimengerti melalui metode penyampaian informasi secara langsung maupun tidak langsung. Metode langsung seperti diadakannya sosialisasi maupun diskusi, Sedangkan metode tidak langsung dilaksanakan melalui media cetak, marka peraturan parkir, agar masyarakat dapat mengetahui informasi tentang kebijakan tersebut dengan jelas. Seperti diketahui bahwa upaya terkait kejelasan informasi sudah dilakukan, namun masih terdapat kelompok sasaran yang masih belum memahami informasi terkait kebijakan retribusi parkir. Hal ini ditunjukkan dari beberapa masyarakat maupun juru parkir yang tidak memahami informasi terkait Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Masyarakat sebagai pengguna jasa parkir merasa bingung karena penarikan tarif oleh juru parkir tidak sesuai dengan fakta, begitu pula dengan juru parkir yang belum sepenuhnya paham akan informasi dari Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum karena dalam pelaksanaannya hanya mengikuti perintah dari koordinator parkir.

Kemudian dari konsistensi dari para pelaksana kebijakan juga turut andil dalam menentukan keberhasilan implementasi kebijakan. Perintah yang diberikan dalam pelaksanaan suatu komunikasi harus konsisten dan jelas untuk ditetapkan

atau dijalankan. Dinas perhubungan melakukan rapat rutin serta melaporkan hasil pemantauan sebagai usaha untuk menjaga konsistensi, namun hal itu tidak dilakukan oleh juru parkir. Para juru parkir kurang konsisten dalam menerapkan peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 dengan menarik tarif kepada pengguna jasa parkir tidak sesuai dengan peraturan yang telah dibuat. Hal ini mengakibatkan kebingungan bagi sasaran kelompok dalam hal ini adalah masyarakat pengguna jasa parkir di tepi jalan umum karena penarikan tarif parkir yang dilakukan oleh juru parkir di lapangan tidak sesuai dengan peraturan yang ada.

e. Sumber daya

Menurut Edward III (dalam Agustino, 2008:151-152) Variabel kedua yang menentukan keberhasilan suatu kebijakan adalah sumber daya. Pada pembahasan mengenai hasil dalam faktor sumber daya yang terdapat pada implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, peneliti juga menguraikan ke dalam dua indikator yaitu sumber daya manusia dan sarana prasarana. Implementasi kebijakan tidak akan berhasil tanpa adanya dukungan dari sumber daya manusia yang cukup kualitas dan kuantitasnya. Kualitas sumber daya manusia berkaitan dengan kompetensi, profesional, serta berkomitmen dalam melakukan pekerjaan. Sedangkan kuantitas berkaitan dengan jumlah sumber daya manusia untuk melingkupi seluruh kelompok sasaran.

Sumber daya manusia sangat berpengaruh dalam keberhasilan sebuah kebijakan, karena sumber daya manusia yang sedikit dan kurang berkompeten akan memperlambat keberhasilan implementasi, begitupun sebaliknya ketika

sumberdaya manusia terlalu banyak juga akan memperlambat jalannya implementasi dan tidak memberikan hasil yang efektif. Sumber daya manusia (*staff*) yang dimaksud dalam implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 tahun 2010 adalah pegawai Dinas Perhubungan selaku instansi yang berwenang mengelola retribusi parkir. Sebagai tim pelaksana lapangan, *staff* pada dinas perhubungan harus bekerja secara tegas dan bertanggung jawab agar dapat mencapai hasil yang efektif dan efisien.

Pada Dinas perhubungan seksi perpajakan hanya terdapat 9 orang yang terdiri dari 1 orang kepala seksi dan 8 orang staff pelaksana. 9 orang pegawai seksi perpajakan membawahi sekitar 68 petugas pengelola parkir. Selain itu, hanya lima orang tidak pegawai yang terjun langsung melakukan pengawasan rutin kepada petugas pengelola maupun juru parkir terkait ketertiban parkir. Hal tersebut dapat memberikan dampak yaitu lengahnya pengawasan yang disebabkan sumber daya manusia yang kurang sehingga berakibat banyak juru parkir yang melakukan tindakan kecurangan. Hal ini menjadi salah satu penghambat dalam keberhasilan Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Selain itu, menurut Edward III (dalam Agustiono : 2008) kewenangan pada umumnya harus bersifat formal agar perintah dapat dilaksanakan secara efektif. Di satu pihak efektivitas kewenangan diperlukan dalam implementasi kebijakan; tetapi di sisi lain, efektivitas akan menyusut manakala wewenang diselewengkan oleh para pelaksana demi kepentingannya sendiri. Hal ini terlihat pada Juru parkir yang mempunyai kewenangan dalam untuk terlibat langsung dalam pemungutan

retribusi parkir di Kota Batu. Kewenangan tersebut diselewengkan untuk mencari keuntungan sendiri dengan menarik tarif tidak sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010.

Impelementasi sebuah kebijakan cenderung tidak efektif apabila dalam pelaksanaannya tidak didukung oleh fasilitas atau sarana dan prasarana yang digunakan dalam proses pelaksanaan. Pada Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, sarana prasarana menjadi salah satu hal penting yang mempengaruhi kelancaran dalam implementasinya. Berdasarkan hasil penelitian di ketahui bahwa fasilitas pendukung pada impelementasi Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 ini masih kurang. Seperti terbatasnya papan petunjuk parkir, papan himbuan perda yang hanya terdapat di alun-alun kota batu, tidak adanya pos pantau retribusi parkir, serta keamanan parkir yang kurang memadai. Fasilitas-fasilitas tersebut penting dibutuhkan untuk mendukung pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, namun belum terpenuhi. Hal tersebut merupakan salah satu yang dapat menghambat keberhasilan sebuah kebijakan.

f. Disposisi

Menurut Edward III (dalam Agustino:2008 :152-154) Variabel ketiga yang menentukan keberhasilan implementasi kebijakan adalah disposisi. Disposisi merupakan kecenderungan sikap, keinginan dan komitmen pelaksana kebijakan untuk melaksanakan sebuah kebijakan yang ditetapkan. Disposisi pelaksana kebijakan akan mempengaruhi kinerja kebijakan sebab jika pelaksanaan kebijakan didasari oleh sikap, keinginan dan komitmen untuk melaksanakan kebijakan dengan baik, maka keberhasilan implementasi kebijakan akan semakin besar.

Namun berdasarkan penelitian kecenderungan pelaksana kebijakan menunjukkan adanya sikap yang negatif yang dilihat dari juru parkir yang tidak menarik tarif parkir sesuai dengan peraturan selain itu juru parkir juga tidak melakukan tugasnya sebagaimana mestinya salah satunya tidak mengatur jalan keluarnya parkir.

Sehingga untuk mencermati lebih lanjut, Edward III (dalam Agustino, 2008 :152) menjelaskan hal yang perlu dicermati pada variabel disposisi adalah rekrutmen pengurus dan insentif. Berdasarkan hasil penelitian bahwa rekrutmen atau pengangkatan untuk pegawai dinas perhubungan khusus bidang perparkiran harus melalui tahap seleksi sesuai dengan aturan yang telah ditentukan dengan melakukan analisis kebutuhan pegawai sesuai yang kemudian di koordinasikan kepada BKPSDM (Badan Kepegawaian dan Sumber Daya Manusia). Namun apabila sedang benar membutuhkan pegawai, maka akan diadakan perekrutan sendiri dengan melihat kompetensi serta kemampuan sesuai dengan tupoksi yang dibutuhkan. Sedangkan juru parkir dan koordinator tidak ada rekrutmen khusus yang dibuka. Para calon juru parkir hanya perlu mendaftar dan melapor terlebih dahulu kepada koordinator parkir kemudian mendaftarkan diri kepada Dinas perhubungan. Ketentuan untuk menjadi juru parkir hanya sebatas mempunyai KTP dan diutamakan bagi yang berpengalaman.

Menurut Edward III dalam Agustino (2008:152-154) pemilihan dan pengangkatan personil pelaksana kebijakan haruslah orang-orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan seperti juru parkir belum cukup baik. Namun dapat diketahui bahwa pemilihan juru parkir hanya berdasar umur

yang cukup serta pengalaman tanpa adanya tahap seleksi untuk mengetahui komitmen serta dedikasi terhadap tugas yang dilaksanakan, lebih khusus lagi untuk kepentingan masyarakat. Hal tersebut pada akhirnya menimbulkan banyaknya kecurangan yang dilakukan oleh juru parkir seperti tidak memberi karcis sebagai tanda bukti parkir kepada pengguna jasa parkir, hasil penyetoran dengan kondisi yang sebenarnya. Kemudian masyarakat juga mengeluhkan pemungutan tarif parkir yang tidak sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, dimana untuk sekali parkir motor dikenakan tarif sebesar Rp. 2000,- bahkan hingga Rp. 3000,- jika keadaan ramai, padahal apabila sesuai dengan peraturan yang ada, tarif sekali parkir untuk motor dikenakan Rp. 1000,- serta penyetoran hasil parkir yang tidak sesuai dengan jadwal yang telah disepakati. Hal ini akan memberikan dampak negatif terhadap implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 serta merugikan masyarakat sebagai pengguna jasa parkir di tepi jalan umum.

Menurut Edward III dalam Agustino (2008:152-154) insentif merupakan salah satu teknik untuk mengatasi kecenderungan dalam pelaksana. Dengan cara memberikan gaji atau penghargaan tertentu yang akan menjadi faktor pendorong untuk melaksanakan perintah dengan baik. Namun berdasarkan penelitian tidak ada insentif yang ditujukan bagi juru parkir. Kemudian juru parkir juga mengeluhkan terkait tidak adanya jaminan keselamatan baik juru parkir dan keamanan yang menjadi resiko yang harus ditanggung oleh juru parkir. Hal ini menyebabkan juru parkir melakukan tugas tidak sesuai dengan peraturan Daerah Kota batu Nomer 10 tahun 2010 untuk mendapatkan keuntungan sendiri dengan menarik tarif lebih

dari yang ditentukan. Hal ini akan menjadi penghambat keberhasilan implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010.

g. Struktur Birokrasi

Menurut Edward III dalam Agustino (2008 :152-154) variabel keempat yang menentukan keberhasilan implementasi kebijakan adalah struktur birokrasi. Implementasi kebijakan yang bersifat kompleks menuntut adanya kerjasama banyak pihak. Ketika struktur birokrasi tidak kondusif terhadap implementasi suatu kebijakan, maka hal ini akan menyebabkan ketidakefektifan dan menghambat jalannya pelaksanaan kebijakan. adalah Struktur birokrasi. Menurut Edward III dalam Agustino (2008 :152-154) terdapat dua karakteristik utama dari birokrasi yaitu *Standard Operational Procedure* (SOP) dan Fragmentasi. Pelaksanaan suatu kebijakan dapat berjalan dengan baik apabila adanya *Standard Operating Procedure* yang digunakan sebagai pedoman pelaksanaan agar berjalan dengan sistematis

Pada pembahasan terkait faktor struktur birokrasi yang terdapat pada implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, struktur birokrasi mencakup dimensi standar prosedur operasional yang akan memudahkan dan menyeragamkan tindakan dari pelaksana kebijakan dalam melaksanakan apa yang menjadi tugasnya. Dari hasil penelitian diketahui bahwa dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa dalam implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, telah diatur prosedur-prosedur dasar pelaksanaan, prosedur dasar kerja atau *Standart Operating Procedure* (SOP) sangat dibutuhkan dalam pelaksanaan suatu kebijakan. Prosedur-prosedur dasar kerja adalah prosedur atau

standar yang dijadikan acuan dalam pelaksanaan suatu kebijakan. Adanya prosedur-prosedur dasar kerja maka implementasi kebijakan dapat sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya.

Pelaksana pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 telah diatur dalam prosedur kerja atau *Standard Operating Procedure* (SOP). SOP tersebut sebagai acuan dalam melaksanakan peraturan daerah Nomor 10 Tahun 2010 agar dalam pelaksanaannya dapat maksimal. Selain dari SOP yang digunakan sebagai acuan, surat perintah dari pejabat atas juga digunakan sebagai pedoman untuk melakukan kegiatan. Hal ini sesuai dengan yang diungkapkan oleh (Winarno, 2005:150) yang mengatakan bahwa ukuran dasar SOP atau prosedur kerja ini biasa digunakan digunakan untuk menanggulangi keadaan umum diberbagai sektor publik maupun swasta. Dengan menggunakan SOP, para pelaksana dapat mengoptimalkan waktu yang tersedia dan dapat berfungsi untuk menyeragamkan tindakan-tindakan pejabat dalam organisasi yang kompleks dan tersebar luas.

Sifat kedua dari struktur organisasi adalah fragmentasi. Menurut Edward III dalam Agustino (2008:153-154) fragmentasi merupakan upaya penyebaran tanggung jawab kegiatan atau aktivitas pegawai diantara beberapa unit kerja. Pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010, pihak-pihak yang terkait sebagai pelaksana kebijaka yaitu juru parkir, koordinator parkir, dan dinas perhubungan. Dalam melakukan penyetoran hasil retribusi juru parkir tidak melakukan langsung kepada dinas perhubungan namun bertanggung jawab langsung kepada koordinator parkir, begitu pula dengan koordinator yang

bertanggung jawab langsung kepada Dinas Perhubungan. Fragmentasi pada implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tidak terlalu banyak sehingga koordinasi antar pihak juga tidak terlalu lebar, hal ini memungkinkan keberhasilan kebijakan akan lebih besar.

2. Faktor Penghambat Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010.

Dalam melaksanakan kebijakan publik maka tidak akan terlepas dari suatu permasalahan yang disebabkan dengan adanya penghambat dalam pelaksanaannya. Hambatan tersebut dapat berupa kendala yang dihadapi oleh pelaksana kebijakan serta sasaran. Berdasarkan hasil penelitian salah satu faktor penghambat Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 adalah kurangnya sumber daya manusia serta sarana prasarana. Jumlah pegawai Dinas perhubungan seksi parkir hanya terdiri 9 orang dengan 1 orang kepala seksi dan 8 orang staff pelaksana. Dari 8 orang staff pelaksana hanya 5 orang yang terjun ke lapangan untuk melakukan pemantauan. Ini menjadi penghambat karena dengan jumlah pegawai yang terbatas membawahi sekitar 68 koordinator dan 68 titik parkir. Hal ini menimbulkan langkahnya pengawasan yang berdampak pada terjadinya tindakan kecurangan-kecurangan yang dilakukan oleh juru parkir. Selain itu sarana prasarana untuk mendukung implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 juga belum memadai. Tidak adanya pos pantau pada setiap titik parkir membuat pengawasan tidak efektif

Kemudian juga di jelaskan menurut Edward III dalam Winarno (2014:142-143) yang mengemukakan “disposisi merupakan salah satu faktor yang

mempunyai konsekuensi penting bagi implementasi kebijakan yang efektif”. Jika para pelaksana bersikap begatif atau menolak terhadap implementasi kebijakan maka implementasi kebijakan akan mengalami kendala yang serius. Hal inilah yang terjadi dalam Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 yaitu para pelaksana kebijakan dalam hal ini juru parkir yang bersikap negatif. Kurangnya dukungan juru parkir terhadap isi kebijakan khususnya dari segi tarif parkir dianggap sudah tidak sesuai dengan kondisi saat ini, menjadi kendala dan penyebab sikap ketidak jujuran juru parkir dalam menarik tarif parkir implementasi kebijakan akan mengalami kendala yang serius. Hal inilah yang terjadi dalam Implementasi Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 yaitu para pelaksana kebijakan dalam hal ini juru parkir yang bersikap negatif. Kurangnya dukungan juru parkir terhadap isi kebijakan khususnya dari segi tarif parkir dianggap sudah tidak sesuai dengan kondisi saat ini, menjadi kendala dan penyebab sikap ketidak jujuran juru parkir dalam menarik tarif parkir