

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN RETRIBUSI PARKIR
BERDASARKAN PERATURAN KOTA BATU NOMOR
10 TAHUN 2010 TENTANG RETRIBUSI PELAYANAN
PARKIR DI TEPI JALAN UMUM**

(Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Batu)

SKRIPSI

Diajukan Untuk Menempuh Ujian Skripsi
Pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya

Iriansyah Marthin Pratama

135030101111179



Dosen Pembimbing

Prof. Dr. Sjamsiar Sjamsuddin

**JURUSAN ADMINISTRASI PUBLIK
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
MALANG**

2020



MOTTO

“Tidak ada kesuksesan melainkan
dengan pertolongan Allah.”

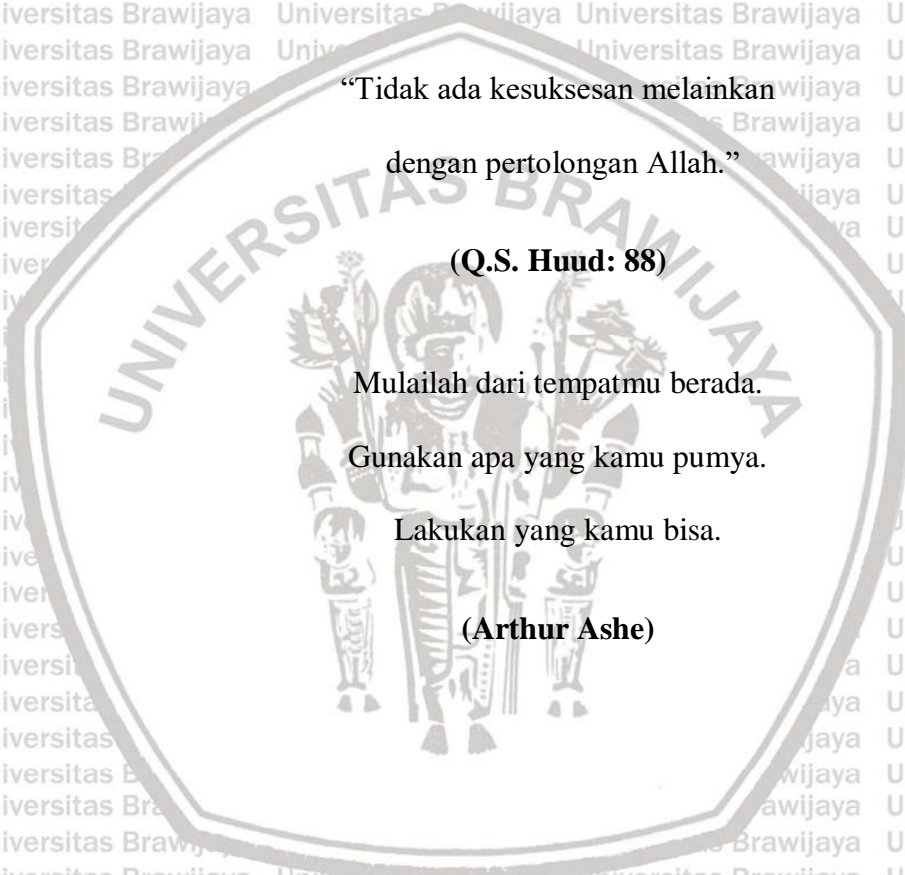
(Q.S. Huud: 88)

Mulailah dari tempatmu berada.

Gunakan apa yang kamu punya.

Lakukan yang kamu bisa.

(Arthur Ashe)





TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul : Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Berdasarkan Peraturan Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum

Disusun Oleh : Iriansyah Marthin Pratama

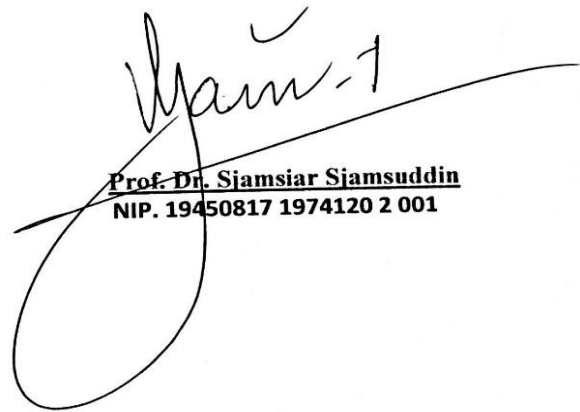
NIM : 135030101111179

Fakultas : Ilmu Administrasi

Jurusan : Administrasi Publik

Prodi : Ilmu Administrasi Publik

Malang, 25 Juni 2020
Komisi Pembimbing,



Prof. Dr. Sjamsiar Sjamsuddin
NIP. 19450817 1974120 2 001

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi Fakultas Ilmu
Administrasi Universitas Brawijaya, pada :

Hari : Kamis

Tanggal : 30 Juli 2020

Waktu : 08.00-09.00 WIB

Skripsi Atas Nama : Iriansyah Marthin Pratama

Judul : Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Berdasarkan
Peraturan Kota Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi
Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum (Studi pada Dinas
Perhubungan Kota Batu)

Dan dinyatakan

LULUS

majelis penguji

Ketua


Prof. Dr. Sjamstar Sjamsuddin
NIP. 19450817 197412 2 001

Anggota

Anggota



Ike Arni Noventi, S.AP
NIP. 198610092019032012



Wike, S.Sos, M.Si, DPA
NIP. 19701126200212 2 005



PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam naskah ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh pihak lain untuk mendapatkan karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar Pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah diperoleh (S1) dibatalkan, serta proses dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan Pasal 70).

Malang, 25 Juni 2020



Iriansyah Marthin Pratama
13503010111179

Iriansyah Marthin Pratama, 2020. **Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Berdasarkan Peraturan Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di tepi Jalan Umum (Study pada Dinas Perhubungan Kota Batu).**Skripsi. Jurusan Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya. Dosen Pembimbing : Prof. Dr. Sjamsiar Sjamsuddin. 135 halaman + xvi

RINGKASAN

Sejak diterapkannya konsep otonomi daerah, pemerintah daerah semakin memperoleh peluang untuk mengurus rumah tangganya sendiri sesuai dengan kemampuan daerah. Oleh karena itu, pemerintah daerah dituntut untuk memiliki kemampuan dalam mengelola seluruh potensi daerah agar mereka mampu menjalankan roda pemerintahannya sesuai dengan pelaksanaan otonomi daerah. Salah satu kewenangan yang dimiliki oleh pemerintah daerah sekarang ini adalah kewenangan untuk mengelola potensi daerah dalam rangka menggali pendapatan asli daerah (PAD). Mengingat retribusi parkir merupakan salah satu sumber pendapatan yang dikelola secara optimal dapat menunjang Pendapatan Asli Daerah dari hal tersebut melatarbelakangi Pemerintah Kota Batu menetapkan kebijakan tentang Penyelenggaraan perparkiran berupa Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Pelayanan Retribusi Parkir Tepi Jalan. Dengan harapan pelayanan parker di Kota Batu lebih optimal dalam menunjang PAD serta terciptanya keamanan dan kelancaran lalu lintas.

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif dengan dua fokus penelitian, yakni: implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Kota Batu Berdasarkan Model Merilee S. Grindle; dan Faktor penghambat dan pendukung pengelolaan Retribusi Parkir. Penelitian ini menggunakan metode analisis data model interaktif Miles, Huberman dan Saldana.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan retribusi parkir berdasarkan Peraturan Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di tepi jalan umum dinilai belum efektif memenuhi target penerimaan retribusi secara signifikan karena pelaksanaan di lapangan khususnya mengenai penarikan retribusi parkir. Hal ini diperkuat dengan adanya beberapa komponen yang menghambat diantaranya adalah sumber daya manusia yang tidak memadai, rendahnya kesadaran masyarakat untuk tetap pada aturan yang berlaku baik oleh pihak pengelola maupun pengguna jasa parkir, selain itu rendahnya sistem pengawasan yang membuat Peraturan Kota Batu dinilai gagal dalam mengatur retribusi parkir. Perlu adanya pembenahan atau evaluasi terhadap peraturan yang telah berlaku selama ini dan adanya ketegasan dalam penerapan aturan yang meliputi tugas, fungsi, dan struktur organisasi, serta pemberian sanksi tegas bagi pelanggar dan peningkatan kenyamanan dalam penggunaan jasa parkir.

Kata Kunci: Kebijakan, Implementasi, Retribusi Pelayanan Parkir, Evaluasi

Iriansyah Marthin Pratama, 2020. **The Implementation of Parking Retribution Policy Based on Batu City Regulation Number 10 of 2010 concerning Parking Service Retributions on the Side of Public Roads (Study at the Batu City Department of Transportation)**. Thesis. Department of Public Administration, Faculty of Administrative Sciences, Brawijaya University. Supervisor: Prof. Dr. Sjamsiar Sjamsuddin. 135 pages + xvi

SUMMARY

Since the implementation of the concept of regional autonomy, local governments had the opportunity to manage their own households in accordance with regional capabilities. Therefore, local governments are required to have an ability to manage all the potential region in order to run the wheels of government in accordance with regional autonomy. One of the authorities currently held by regional governments is the authority to manage regional potentials in order to extracting locally-generated revenue (PAD). Considering that parking fees are one of the revenue sources that can be managed optimally to support locally-generated revenue. Hence, Batu City Government established a policy on parking management in the form of Batu City Regulation Number 10 of 2010 concerning Roadside Parking Retribution Services. With expectations that parking services in Batu City are more optimal in supporting PAD and creating traffic safety and smoothness.

This research uses descriptive research with a qualitative approach with two research focuses, namely: the implementation of the Batu City Parking Levy Policy Based on the Merilee S. Grindle Model; and inhibiting factors and supporting the management of parking fees. This study uses an interactive model of data analysis of Miles, Huberman and Saldana.

The result of this research showed that the retributions policy based on Batu City Regulation No. 10 of 2010 concerning Parking Service Levies on the side of the public road was deemed ineffective to reach the target of receiving a significant levy due to the implementation in the field, specifically regarding the withdrawal of parking fees. This is strengthened by the presence of several inhibiting components including inadequate human resources, low public awareness to stick to the rules both by the management and parking service users, other than that the low supervision system makes Batu City Regulations considered fail in regulating parking fees. There is a need of improvement or evaluation in the regulations that have been implemented all this time and the firmness in the application of rules that cover the duties, functions and organizational structure, as well as providing strict penalty for violators and increased comfort in the use of parking services.

Keywords: Policy, Implementation, Parking Service Retribution, Evaluation

DAFTAR ISI

MOTTO	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
RINGKASAN	vii
SUMMARY	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	9
D. Kontribusi Penelitian	10
E. Sistematika Penulisan	11
BAB II KAJIAN PUSTAKA	
A. Administrasi Negara Dan Administrasi Publik	13
1. Pengertian Administrasi	13
2. Pengertian Administrasi Negara dan Pengertian Administrasi publik	14
3. Ruang Lingkup Administrasi Publik	14
B. Kebijakan Pulik	15
1. Pengertian Kebijakan Publik	15
2. Ciri-Ciri Kebijakan Publik	16
3. Teori Tahap-Tahap Kebijakan	18
C. Implementasi Kebijakan Publik	23
1. Konsep Implementasi Kebijakn Pubik	23
2. Pendekatan Implementasi Kebijakan Publik	24
3. Model Implementasi Kebijakan Publik	27
4. Faktor Pendukung Dan Penghambat Implementasi Kebijakan	35
D. Pendapatan Asli Daerah	38
1. Sumber-Sumber Pendapatan Asli Daerah	39
2. Peran Pendapatan Asli Daerah	40
E. Terminologi Retribusi Daerah	41
F. Definisi Retribusi Daerah	42

G. Objek dan Golongan Retribusi.....	43
H. Retribusi Parkir.....	43
I. Prinsip dan Sasaran Dalam Penetapan Struktur dan Besarnya Tarif.....	44
J. Tata Cara Pemungutan Retribusi Parkir.....	45

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian.....	47
B. Fokus Penelitian.....	48
C. Lokasi dan Situs Penelitian.....	49
D. Jenis Dan Sumber Data.....	51
E. Teknik Pengumpulan Data.....	53
F. Instrumen Penelitian.....	55
G. Analisis Data.....	57

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Batu.....	61
1. Tugas, Fungsi dan Struktur Organisasi.....	61
2. Kinerja Pelayanan SKPD.....	61
3. Struktur Organisasi.....	62
B. Penyajian Data dan Fokus Penelitian.....	64
1. Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum.....	64
2. Faktor Penghambat dan Pendukung dalam Pengelolaan Retribusi Parkir Di Kota Batu.....	82
C. Pembahasan Data Fokus Penelitian.....	91
1. Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum.....	91
2. Faktor Penghambat dan Pendukung dalam Pengelolaan Retribusi Parkir Di Kota Batu.....	105

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....	118
B. Saran.....	119

DAFTAR PUSTAKA	121
-----------------------------	-----

LAMPIRAN	123
-----------------------	-----

DAFTAR TABEL

1. Tabel 1 Target dan Realisasi Retribusi Parkir Kota Batu 7



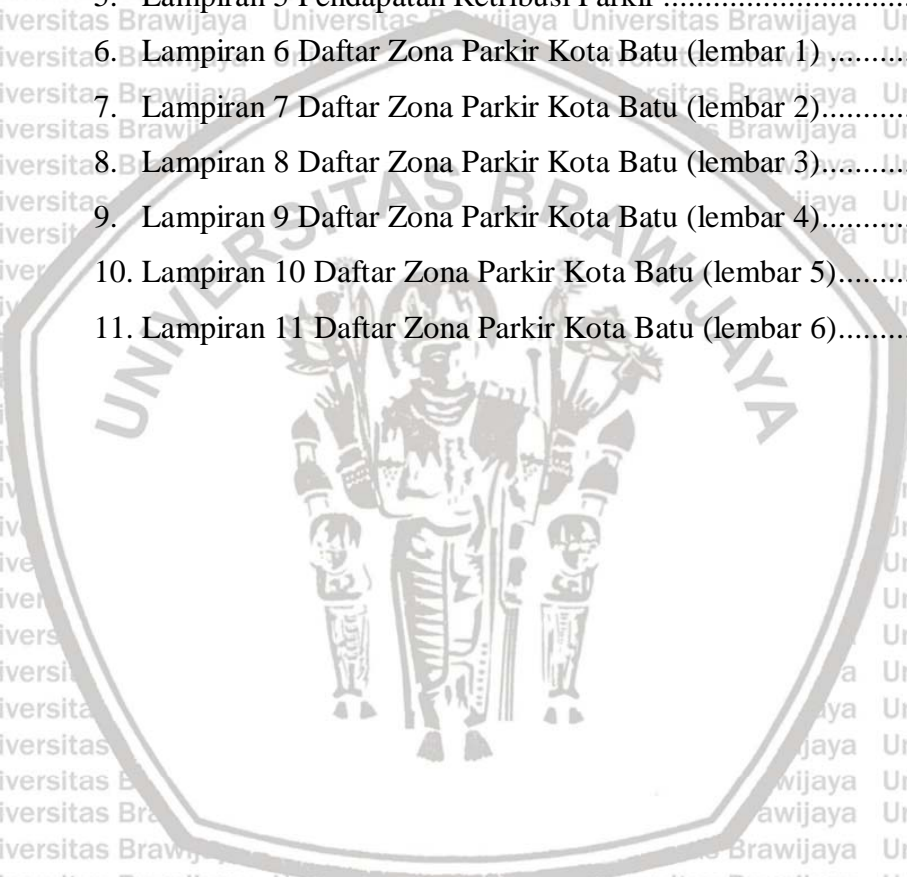
DAFTAR GAMBAR

1. Gambar 1 Tahap Pembuatan Kebijakan 19
2. Gambar 2 Model Rasional Sederhana Patton-Savicky..... 22



DAFTAR LAMPIRAN

1. Lampiran 1 Pedoman Wawancara.....	123
2. Lampiran 2 SOP Perizinan Pengelolaan Parkir.....	124
3. Lampiran 3 SOP Penarikan Retribusi Parkir.....	125
4. Lampiran 4 SOP Pengendalian dan Pengawasan Peparkiran.....	126
5. Lampiran 5 Pendapatan Retribusi Parkir.....	127
6. Lampiran 6 Daftar Zona Parkir Kota Batu (lembar 1).....	128
7. Lampiran 7 Daftar Zona Parkir Kota Batu (lembar 2).....	129
8. Lampiran 8 Daftar Zona Parkir Kota Batu (lembar 3).....	130
9. Lampiran 9 Daftar Zona Parkir Kota Batu (lembar 4).....	131
10. Lampiran 10 Daftar Zona Parkir Kota Batu (lembar 5).....	132
11. Lampiran 11 Daftar Zona Parkir Kota Batu (lembar 6).....	133





BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Administrasi publik dipresepsikan sebagai “*the work of government*”, memiliki peran atau pengaruh yang sangat vital dalam suatu negara. Menurut Sjamsuddin, (2006:113) Administrasi adalah administrasi (terjemahan bahasa latin) adalah suatu kegiatan yang bersifat memberikan pelayanan atau servis sesuai dengan kebijakan yang memberikan tugas, kewajiban dan tanggungjawab kepadanya. Administrasi (terjemahan bahasa inggris) adalah suatu kegiatan yang punya makna luas meliputi segenap aktifitas untuk menetapkan kebijakan serta pelaksanaannya.

Administrasi Publik sekarang ini telah digunakan sebagai acuan dalam merumuskan, memilih dan mengimplementasikan kebijakan pada skala publik. Nilai - nilai yang terkandung dalam Ilmu Administrasi Publik mampu mendasari semua permasalahan yang ada. Namun begitu Administrasi Publik juga memiliki ruang lingkup atas disiplin ilmu yang dimilikinya. Menurut Nicholas Henry dalam Pasolong (2012:64) ruang lingkup Administrasi: Publik dapat dilihat dari topik-topik yang dibahas selain perkembangan ilmu administrasi publik itu sendiri, antara lain :

- a) Organisasi Publik, pada prinsipnya berkenaan dengan model-model organisasi dan perilaku organisasi.
- b) Manajemen Publik, yaitu berkenaan dengan system dan ilmu

manajemen, evaluasi program dan produktifitas, anggaran publik dan manajemen sumber daya manusia.

- c) Implementasi, yaitu menyangkut pendekatan terhadap kebijakan publik dan implementasinya, privatisasi, administrasi antar pemerintahan dan etika birokrasi.

Adanya ruang lingkup administrasi publik akan memudahkan seseorang dalam menganalisis dimana sebenarnya administrasi publik idealnya diimplementasikan. Ruang lingkup administrasi publik secara spesifik mampu mengidentifikasi masalah yang ada pada skala publik dengan dinamis maka ruang lingkup administrasi publik sangat diperlukan dalam identifikasi masalah publik yang ada.

Produk dari kebijakan publik yaitu regulasi dan ketentuan-ketentuan yang mengatur secara menyeluruh bagi setiap masyarakat. Menurut Winarno (2014:22) kebijakan publik adalah serangkaian instruksi dari para pembuat keputusan kepada pelaksana kebijakan yang menjelaskan tujuan-tujuan dan cara-cara untuk mencapai tujuan tersebut. Sedangkan menurut ahli lain seperti Adisasmita, 2014:6 Kebijakan publik merupakan agenda yang akan dilakukm pemerintah untuk memenuhi kepentingan publik, yaitu untuk mewujudkan masyarakat yang sejahtera.

Dua pendapat ahli diatas menunjukkan bahwa kebijakan publik bersifat mengikat serta umum dan memberikan pengaruh yang sangat nyata bagi kehidupan masyarakat. Dalam mengimplementasikan kebijakan publik seringkali *stakeholder* mendapat masalah yang mengganggu implementasi

kebijakan tersebut yang bisa berawal dari karakter masyarakat, jenis pendekatan yang dilakukan, lingkungan yang tidak mendukung dan salah dalam merumuskan kebijakan yang seharusnya menjadi solusi dari permasalahan yang ada. Identifikasi kebijakan publik dapat diketahui dari ciri-ciri kebijakan publik, dengan mengetahui ciri-ciri kebijakan publik maka *stakeholder* dan masyarakat akan memahami mana yang merupakan kebijakan mana yang bukan, serta dapat dengan tepat menyelesaikan masalah yang ada.

Indonesia merupakan salah satu negara yang menganut sistem desentralisasi dalam pembagian kekuasaan pemerintahannya seperti yang tertera dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dimana urusan pemerintahan dilaksanakan berdasarkan asas desentralisasi. Pelaksanaan urusan pemerintah secara desentralisasi dimaksudkan untuk melindungi kepentingan individu maupun kelompok agar terhindar dari tindakan pemerintah yang sewenang-wenang dari konsentrasi kekuasaan ekonomi dan politik yang sangat besar dengan membagi kekuasaan pemerintah, Muluk (2009: 32). Desentralisasi sangat erat kaitannya dengan Otonomi daerah yang tidak lain adalah perwujudan pendelegasian wewenang dan tanggung jawab, dimana setiap daerah diberikan wewenang untuk mengurus rumah tangganya sendiri.

Ciri utama yang menunjukkan daerah otonom mampu berotonomi terletak pada kemampuan keuangan daerahnya. Artinya, daerah otonom harus memiliki kewenangan dan kemampuan untuk menggali sumber-sumber

keuangan sendiri, mengelolah, dan menggunakan keuangan sendiri yang cukup memadai untuk membiayai penyelenggaraan pemerintah daerahnya, Tangkilisan Hessel (2007:72).

Sejak diterapkannya konsep otonomi daerah, pemerintah daerah semakin memperoleh peluang untuk mengurus rumah tangganya sendiri sesuai dengan kemampuan daerah. Oleh karena itu, pemerintah daerah dituntut untuk memiliki kemampuan dalam mengelola seluruh potensi daerah agar mereka mampu menjalankan roda pemerintahannya sesuai dengan pelaksanaan otonomi daerah. Salah satu kewenangan yang dimiliki oleh pemerintah daerah sekarang ini adalah kewenangan untuk mengelola potensi daerah dalam rangka menggali pendapatan asli daerah (PAD).

Hal ini sangat penting untuk dilakukan karena penerimaan pendapatan asli daerah merupakan salah satu faktor utama dalam memenuhi sumber penerimaan daerah menurut undang-undang nomor 32 tahun 2004 tentang pemerintahan daerah. Anggaran pendapatan daerah bersumber dari pendapatan asli daerah dan penerimaan dana yang bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara. Pendapatan asli daerah yang antara lain berupa pajak daerah dan retribusi daerah diharapkan menjadi salah satu sumber pembiayaan penyelenggaraan pemerintah dan pembangunan daerah untuk meningkatkan dan meratakan kesejahteraan masyarakat dan pertumbuhan ekonomi. Dalam penyelenggaraan pemerintahan di daerah dan peningkatan pelayanan kepada masyarakat serta melaksanakan pembangunan daerah, maka daerah membutuhkan sumber-sumber penerimaan yang cukup memadai. Sumber-

sumber penerimaan daerah ini dapat berasal dari bantuan dan sumbangan pemerintah pusat maupun penerimaan yang berasal dari daerah sendiri. Namun, perlu digaris bawahi bahwa tidak semua daerah memiliki kekayaan alam. Hal ini tentu akan membuat daerah yang kaya akan potensi daerah yang dimiliki akan semakin maju yang mana tentunya bertolak belakang bagi daerah yang memiliki potensi kurang. Kiranya dengan ini asas ini pemerintah perlu memberikan jalan keluar agar seluruh daerah yang ada di Indonesia berkembang secara merata. Sumber-sumber penerimaan daerah dalam pelaksanaan otonomi daerah sesuai dengan undang-undang nomor 32 tahun 2004 pasal 6 ayat 1 terdiri dari :

1. Hasil pajak daerah.
2. Hasil retribusi daerah.
3. Hasil perusahaan milik daerah dan hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan.
4. Lain-lain pendapatan daerah yang sah.

Peranan pemerintah daerah dalam menggali dan mengembangkan berbagai potensi daerah sebagai sumber penerimaan daerah akan sangat menentukan keberhasilan pelaksanaan tugas pemerintah, pembangunan, dan pelayanan masyarakat di daerah. Dalam mewujudkan peran pemerintah daerah tersebut, satu hal yang harus dimiliki oleh daerah adalah kemampuan dalam penyediaan pembiayaan pembangunan yang bertumpu pada sumber pendapatan daerah yang lebih besar. Dari sumber-sumber pendapatan asli daerah tersebut

sesuai dengan undang-undang no 32 tahun 2004, salah satu pendapatan daerah yang potensial adalah retribusi parkir.

Mengingat retribusi parkir merupakan salah satu sumber pendapatan yang bila dikelola secara optimal dapat menunjang Pendapatan Asli Daerah, hal inilah yang kemudian melatarbelakangi Pemerintahan Kota Batu menetapkan kebijakan tentang penyelenggaraan perparkiran yang berupa Peraturan Daerah, sebagai pengganti dari Peraturan Daerah lama yaitu Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 45 Tahun 2003 tentang Retribusi Parkir Ditepi Jalan Umum yang sudah tidak relevan. Dengan harapan pelayanan Parkir di Kota Batu lebih optimal, dalam menunjang Pendapatan Asli Daerah (PAD) serta terciptanya keamanan dan kelancaran lalu lintas. Kebijakan dimaksud yakni Perda Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Pelayanan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum.

Keberadaan wilayah Parkir di Kota Batu sangat berkembang seiring Kota Batu sebagai salah satu tujuan wisata di Indonesia, khususnya di Jawa Timur. Hampir seluruh kota besar di Indonesia, termasuk Kota Batu, mempunyai problem di bidang parkir. Tidak dapat disangkal pesatnya perkembangan dan pertumbuhan sebuah kota membawa dampak sekaligus resiko yang tinggi dalam masalah perparkiran ini. Pengelolaan perparkiran di Kota Batu menjadi kewenangan Dinas Perhubungan Kota Batu yang menjadi pelaksana teknis pengelola perparkiran yaitu melaksanakan pengelolaan

perparkiran sesuai ketentuan peraturan daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum.

Tetapi pada kenyataannya masih terdapat banyak kendala mengenai retribusi parkir di Kota Batu, dapat dilihat dari belum optimalnya pendapatan yang di terima dari retribusi parkir yang selama enam tahun terakhir selalu tidak memenuhi target. Dalam kurun enam tahun terakhir, terhitung sejak tahun 2011 sampai 2016, belum pernah retribusi parkir mencapai target.

Tabel 1.1

Target dan Realisasi Retribusi Parkir

Kota Batu Tahun 2011-2016

No	Tahun	Target	Realisasi	Prosentase (%)
1	2011	Rp. 550.000.000	Rp. 405.812.000	73,78%
2	2012	Rp. 470.000.000	Rp. 291.494.000	62,02%
3	2013	Rp. 470.000.000	Rp. 314.806.000	66,98%
4	2014	Rp. 620.000.000	Rp. 334.366.000	53,93%
5	2015	Rp. 669.000.000	Rp. 349.763.000	52,28%
6	2016	Rp.996.000.000	Rp. 365.140.000	36,66%

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Batu

Pada tahun 2011 target retribusi parkir sebesar Rp 550 juta, yang tercapai Rp 405.812.000 (73.78 persen). Sedangkan tahun 2012 dan 2013 target

retribusi diturunkan menjadi Rp. 470 juta dan itu juga belum dapat tercapai.

Sedangkan tahun 2015, dari target Rp 669 juta, tercapai Rp 349.763.000 (52.28 persen). Sementara pada tahun 2016 target meningkat dengan cukup signifikan yaitu Rp 996 juta yang hanya dapat terealisasi Rp 365.140.000 (36.66 persen).

Dari data tersebut dapat dilihat kendati target belum tercapai namun setiap tahun target tersebut terus dinaikan dan prosentase penepatan dari tahun ke tahun cenderung menurun.

Pada Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Ditepi Jalan Umum bab 1 pasal 1 ayat 4 dijelaskan bahwa dinas yang menjalankan peraturan daerah ini adalah Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dan pegawai yang diberi tugas tertentu di bidang retribusi daerah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pada ayat ke delapan dijelaskan bahwa bendahara penerima retribusi parkir adalah bendahara penerima pada Dinas Perhubungan, komunikasi dan informatika. Pembayaran atas penggunaan tempat parkir di tepi jalan umum di tetapkan Wali Kota sebagai kepala daerah dan retribusi daerah di tetapkan dengan menggunakan Surat Ketetapan Retribusi Daerah (SKRD). SKRD adalah surat ketetapan retribusi yang menentukan besarnya pokok retribusi, dan setiap juru parkir harus memiliki SKRD dalam menjalankan tugasnya.

Kemudian, pada Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Ditepi Jalan Umum bab 5 pasal 7 ayat 1, Prinsip dan sasaran dalam penetapan tarif retribusi ditetapkan dengan memperhatikan biaya penyediaan jasa yang bersangkutan, kemampuan masyarakat, aspek

keadilan, dan efektivitas pengendalian atas pelayanan tersebut. Kemudian pada ayat 2 menjelaskan tentang tarif parkir di tempat umum untuk kendaraan bermotor roda 2 dan roda 3 Rp 1.000 sekali parkir. Sedangkan taksi, mobil pribadi dan pick up dikenakan Rp 2.000. Sementara itu, bus mini, truck, mobil barang Rp 5.000, dan bus Rp 10.000 sekali parkir. Dan pada kenyataan di lapangan ada beberapa titik parkir yang memungut tarif lebih tinggi dari tarif yang tertera pada peraturan daerah tersebut. Berdasarkan uraian di atas, penulis berkeinginan untuk melaksanakan penelitian dan penulisan skripsi dengan judul **“Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Di Kota Batu (Studi Pada**

Dinas Perhubungan Kota Batu)”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum?
2. Apa faktor pendukung dan penghambat dalam pengelolaan retribusi parkir di Kota Batu?

C. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan perumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui, mendiskripsikan Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum.

2. Mengetahui, mendiskripsikan, dan menganalisa faktor-faktor pendukung dan penghambat dalam pengelolaan retribusi parkir di Kota Batu.

D. Kontribusi Penelitian

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi sebagai berikut:

1. Kontribusi Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan bagi peneliti dan juga pembaca dalam pengembangan ilmu administrasi publik. Selain itu juga memberikan kontribusi atau manfaat referensif dan sumbangan informasi komparatif bagi peneliti lain yang berkaitan dengan pengelolaan retribusi parkir.

2. Kontribusi Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat membantu pihak-pihak terkait dalam pengelolaan retribusi parkir serta dapat menjadi pertimbangan dalam mengatasi masalah yang terjadi mengenai retribusi parkir itu sendiri.

E. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam penelitian ini ditunjukkan untuk mempermudah dalam memberikan gambaran umum secara garis besar mengenai susunan dari penelitian ini.

1. BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini peneliti menjelaskan mengenai latar belakang masalah penelitian, rumusan masalah penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, Sistematika Pembahasan yang berhubungan dengan penelitian tentang implementasi kebijakan retribusi parkir.

2. BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi mengenai berbagai kajian teori atau konsep dasar yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Terdapat beberapa teori pokok yang dicantumkan dalam penelitian ini yaitu teori administrasi publik, teori kebijakan publik, teori implementasi kebijakan publik dan konsep pembagian keuangan pusat.

3. BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini akan membahas tentang metode penelitian yang digunakan dalam yang terdiri: jenis penelitian, fokus penelitian, lokasi dan situs penelitian, teknik pengumpulan data, sumber data, metode analisis data dan keabsahan data.

4. BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan hal-hal yang berhubungan dengan seluruh hasil penelitian yang diperoleh peneliti. Di dalamnya berisi tentang analisis

berdasarkan model implementasi kebijakan dan pemecahan masalah yang dikaji terkait dengan fokus penelitian yaitu : Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Di Kota Batu Berdasarkan Model Merilee S. Grindle. Berhasil tidaknya kebijakan tersebut yang dilihat dari *content of policy* yang terdiri dari: (a) *Interest Affected* (Kepentingan-Kepentingan yang Mempengaruhi), (b) *Type of Benefits* (Tipe Manfaat), (c) *Extent of Change Envision* (Derajat Perubahan yang Ingin Dicapai), (d) *Site of Decision Making* (Letak Pengambilan Keputusan), (e) *Program Implementer* (Pelaksana Program), (f) *Resources Committed* (Sumber-Sumber Daya yang Digunakan). Kemudian untuk mengetahui apa saja yang menjadi faktor pendukung dan faktor penghambat dari implementasi kebijakan tersebut.

5. BAB V : PENUTUP

Bab ini merupakan bagian terakhir dari penulisan skripsi yang terdiri dari kesimpulan dan saran. Pada bagian kesimpulan merupakan uraian hal umum secara garis besar. Sedangkan pada bagian saran merupakan masukan dalam upaya pemecahan masalah.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Administrasi Negara Dan Administrasi Publik

1. Pengertian Administrasi

Hubungan manusia dengan dunia perkantoran dapat dikatakan selalu mengalami dinamika yang tersapat didalamnya. Urusan perkantoran yang berhubungan dengan publik seringkali disebut dengan istilah administrasi.

Menurut Sjamsuddin, (2006:113) Administrasi adalah administrasi (terjemahan bahasa latin) adalah suatu kegiatan yang bersifat memberikan pelayanan atau servis sesuai dengan kebijakan yang memberikan tugas, kewajiban dan tanggungjawab kepadanya. Administrasi (terjemahan bahasa inggris) adalah suatu kegiatan yang punya makna luas meliputi segenap aktifitas untuk menetapkan kebijakan serta pelaksanaannya. Pendapat ahli tentang administrasi diatas mengimpretasikan bahwa sebenarnya kegiatan administrasi yang selalu behubungan dengan perkantoran yang menghasilkan pelayanan untuk masyarakat. Sehingga dalam implementasinya kegiatan adminstrasi selalu akan relevan dengan perkembangan kehidupan masyarakat sekarang ini. Hal ini ditunjang dengan adanya peningkatan dan inovasi yang harus selalu dilakukan dalam administrasi yang ada sehingga output dari kegiatan administrasi akan dapat dirasakan dan bermanfaat bagi masyarakat.

2. Pengertian Administrasi Negara dan Pengertian Administrasi Publik

Hakikat administrasi sebagai output dari pelayanan yang diberikan kepada masyarakat mengalami perkembangan dan fokusnya. Administrasi publik merupakan bagian dari hasil perkembangan tersebut. Administrasi Negara sering juga disebut sebagai Administrasi Publik, namun para ahli memiliki pendapat masing-masing mengenai Administrasi Negara dan Administrasi Publik.

Pendapat tersebut dikemukakan oleh Moekijat, (1984:1) Administrasi Negara adalah "alat pemerintah untuk menangani masalah-masalah sosial yang bersifat umum. Sedangkan menurut ahli lainnya Sjamsuddin, (2006:113) Administrasi Publik adalah terjemahan dari bahasa Inggris *public administration* yang sering juga diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia menjadi administrasi Negara.

Dua pendapat ahli di atas tentu dapat dipertanggungjawabkan secara akademis namun demikian sebenarnya pengertian antara Administrasi Negara dan Administrasi Publik memiliki tupoksi yang sama yaitu outputnya adalah pelayanan yang diberikan kepada masyarakat. Namun karena Administrasi Negara mengalami pergeseran paradigma maka Administrasi Publik dianggap lebih revolusioner dibandingkan Administrasi Negara.

3. Ruang Lingkup Administrasi Publik

Administrasi Publik sekarang ini telah digunakan sebagai acuan dalam merumuskan, memilih dan mengimplementasikan kebijakan pada skala publik.

Nilai-nilai yang terkandung dalam Ilmu Administrasi Publik mampu mendasari semua permasalahan yang ada. Namun begitu Administrasi Publik

juga memiliki ruang lingkup atas disiplin ilmu yang dimilikinya. Menurut Nicholas Henry dalam Pasolong (2012:64) ruang lingkup Administrasi: Publik dapat dilihat dari topik-topik yang dibahas selain perkembangan ilmu administrasi publik itu sendiri, antara lain :

- 1) Organisasi Publik, pada prinsipnya berkenaan dengan model-model organisasi dan perilaku organisasi.
- 2) Manajemen Publik, yaitu berkenaan dengan system dan ilmu manajemen, evaluasi program dan produktifitas, anggaran publik dan manajemen sumber daya manusia.
- 3) Implementasi, yaitu menyangkut pendekatan terhadap kebijakan publik dan implementasinya, privatisasi, administrasi antar pemerintahan dan etika birokrasi.

Adanya ruang lingkup administrasi publik akan memudahkan seseorang dalam menganalisis dimana sebenarnya administrasi publik idealnya diimplementasikan. Ruang lingkup administrasi publik secara spesifik mampu mengidentifikasi masalah yang ada pada skala publik dengan dinamis maka ruang lingkup administrasi publik sangat diperlukan dalam identifikasi masalah publik yang ada.

B. Kebijakan Publik

1. Pengertian Kebijakan Publik

Kebijakan publik menjadi batasan sekaligus pedoman bagi setiap orang yang akan berpikir, berucap maupun bertindak. Produk dari kebijakan publik yaitu regulasi dan ketentuan-ketentuan yang mengatur secara menyeluruh bagi setiap

masyarakat. Menurut Winarno (2014:22) kebijakan publik adalah serangkaian instruksi dari para pembuat keputusan kepada pelaksana kebijakan yang menjelaskan tujuan-tujuan dan cara-cara untuk mencapai tujuan tersebut. Sedangkan menurut ahli lain seperti Adisasmita, 2014:6 Kebijakan publik merupakan agenda yang akan dilakukm pemerintah untuk memenuhi kepentingan publik, yaitu untuk mewujudkan masyarakat yang sejahtera.

Dua pendapat ahli diatas menunjukkan bahwa kebijakan publik bersifat mengikat serta umum dan memberikan pengaruh yang sangat nyata bagi kehidupan masyarakat. Dalam mengimplementasikan kebijakan publik seringkali *stakeholder* mendapat masalah yang mengganggu implementasi kebijakan tersebut yang bisa berawal dari karakter masyakakat, jenis pendekatan yang dilakukan, lingkungan yang tidak mendukung dan salah dalam merumuskan kebijakan yang seharusnya menjadi solusi dari pemasalahan yang ada. Identifikasi kebijakan publik dapat diketahui dari ciri-ciri kebijakan publik, dengan mengetahui ciri-ciri kebijakan publik maka *stakeholder* dan masyarakat akan memahami mana yang merupakan kebijakan mana yang bukan, serta dapat dengan tepat menyelesaikan masalah yang ada.

2. Ciri-Ciri Kebijakan Publik

Kebijakan Publik memiliki ciri-ciri karena tanpa ciri-ciri maka keputusan yang diambil sulit diidentifikasi sebagai produk kebijakan publik atau hanya keputusan biasa. Anderson dalam Abidin 2012:22-23 memberikan ciri-ciri kebijakan publik yaitu :

1) *Public policy is purposive, goal-oriented behavior rather than random or chance behavior.* Setiap kebijakan harus ada tujuannya Artinya, pembuatan suatu kebijakan tidak boleh sekadar asal buat atau karena kebetulan ada kesempatan membuatnya. Tanpa ada tujuan tidak perlu ada kebijakan.

2) *Public policy consist of courses of action-rather than separate, discreate decision, or actions performed by government officials.* Artinya, suatu kebijakan tidak berdiri sendiri, terpisah dari kebijakan yang lain, Namun berkaitan dengan berbagai kebijakan dalam masyarakat, dan berorientasi pada implementasi, interpretasi, dan penegakan hukum.

3) *Policy is what government do-not what they say will do or what they intend to do.* Kebijakan adalah apa yang dilakukan oleh pemerintah, bukan apa yang masih ingin atau dikehendaki untuk dilakukan oleh pemerintah.

4) *Public policy may either negative or positive,* Kebijakan dapat berbentuk negatif atau melarang dan juga dapat berupa pengarahan untuk melaksanakan atau menganjurkan.

5) *Public policy is based on law and is authoritative.* Kebijaksanaan harus berdasarkan hukum, sehingga mempunyai kewenangan untuk memaksa masyarakat mengikutinya.

Penjelasan tersebut memberikan referensi untuk pemerintah dalam merumuskan, mengambil dan mengimplementasikan kebijakan yang ada.

Berdasarkan pendapat diatas maka pemerintah dalam hal ini sebagai yang berwenang harus mampu :

1) Mengidentifikasi tujuan dari dibuatnya kebijakan,

- 2) Dalam membuat kebijakan pemerintah harus memperhatikan lingkungan sekitar dan tidak boleh berpihak pada kepentingan sepihak.
- 3) Dalam mengambil keputusan pemerintah tidak boleh ragu-ragu dan bebas dari intervensi namun tetap harus terbuka dalam menerima saran dan kritik dari pihak lainnya termasuk dari masyarakat.
- 4) Kebijakan yang dibuat pemerintah harus memperhatikan dampak dan evaluasi dari kebijakan sebelumnya yang sudah diambil, hal ini akan bermanfaat untuk pemerintah dalam mengidentifikasi apakah kebijakan yang diambil telah efektif untuk mengatasi masalah yang ada atau belum.
- 5) Dasar hukum pengambilan keputusan tentu menjadi dasar pemerintah untuk menjadi pertimbangan

3. Teori Tahap-Tahap Kebijakan

Membuat kebijakan tentu adalah kewenangan pemerintah dalam merumuskan, memilih serta mengimplementasikan produk kebijakan yang dihasilkan. Namun perkembangan zaman modern seperti sekarang ini dan faktor lain pendukung berkembangnya zaman, secara tidak langsung masyarakat modern telah memaksa pemerintah untuk lebih kompleks dalam membuat alur dari produk kebijakan yang dibuat. Memperhatikan alur atau tahapan yang ada pada proses formulasi kebijakan akan membuat pemerintah mendapatkan banyak keuntungan didalamnya karena pemerintah akan lebih mudah dalam mencapai keberhasilan dari kebijakan yang dibuat. Maka penting bagi pemerintah untuk terus berinovasi dalam membuat kebijakan dengan memperhatikan tahapan, identifikasi masalah,

untuk dapat masuk ke dalam agenda kebijakan. Pada akhirnya, beberapa masalah masuk ke agenda kebijakan para perumus kebijakan. Pada tahap ini suatu masalah mungkin tidak disentuh sama sekali, sementara masalah yang lain ditetapkan menjadi fokus pembahasan atau ada pula masalah karena alasan-alasan tertentu ditunda untuk waktu yang lama.

2) Tahap Formulasi Kebijakan

Masalah yang telah masuk ke agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para pembuat kebijakan. Masalah-masalah tadi didefinisikan untuk kemudian dicari pemecahan masalah terbaik. Pemecahan masalah tersebut berasal dari berbagai alternatif atau pilihan kebijakan (*policy alternatives/policy options*) yang ada. Sama halnya dengan perjuangan suatu masalah untuk masuk ke dalam agenda kebijakan, dalam tahap perumusan kebijakan masing-masing alternatif bersaing untuk dapat dipilih sebagai kebijakan yang diambil untuk memecahkan masalah. Pada tahap ini, masing-masing aktor akan “bermain” untuk mengusulkan pemecahan masalah terbaik.

3) Tahap Adopsi Kebijakan

Dari sekian banyak alternatif kebijakan yang ditawarkan oleh para perumus kebijakan, pada akhirnya salah satu dari alternatif kebijakan tersebut diadopsi dengan dukungan dari mayoritas legislatif, konsensus antara direktur lembaga atau keputusan pengadilan.

4) Tahap Implementasi Kebijakan

Suatu program kebijakan hanya akan menjadi catatan-catatan elit, jika program tersebut tidak diimplementasikan. Oleh karena itu, keputusan program kebijakan yang

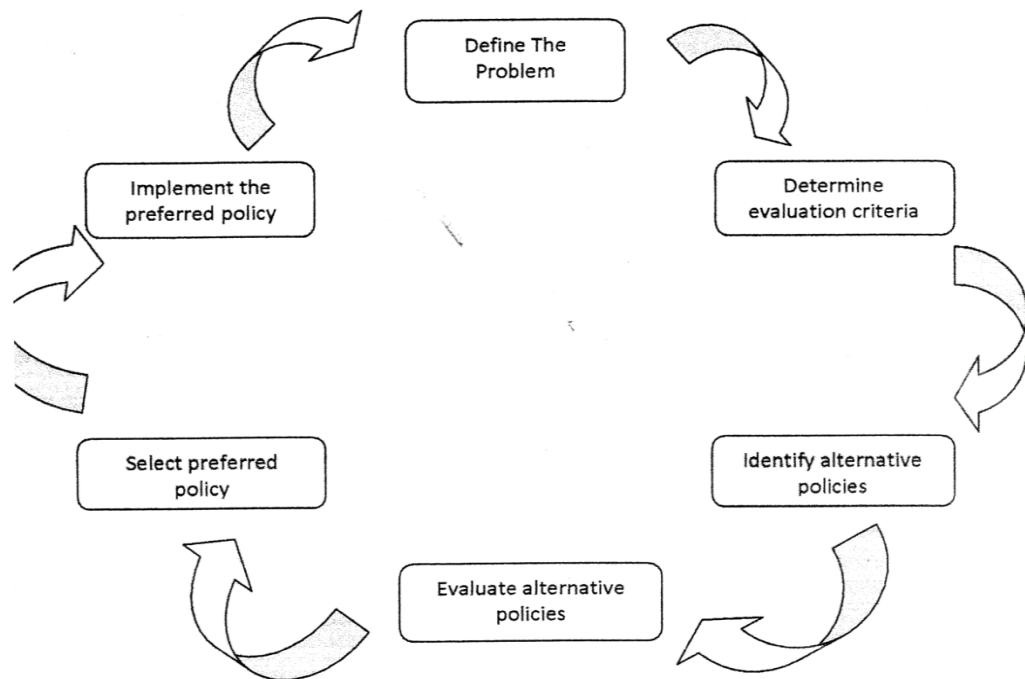
telah diambil sebagai alternatif pemecahan masalah harus diimplementasikan, yakni dilaksanakan oleh badan-badan administrasi maupun agen-agen pemerintah ditingkat bawah. Kebijakan yang telah diambil dilaksanakan oleh unit-unit administrasi yang memobilitaskan sumber daya finansial dan manusia. Pada tahap implementasi ini berbagai kepentingan akan saling bersaing. Beberapa implementasi kebijakan mendapat dukungan para pelaksana (*implements*), namun beberapa yang lain mungkin akan ditentang oleh para pelaksana.

5) Tahap Evaluasi Kebijakan

Pada tahap ini kebijakan yang telah dijalankan akan dinilai atau dievaluasi, untuk melihat sejauh mana kebijakan yang dibuat telah mampu memecahkan masalah. Kebijakan publik pada dasarnya dibuat untuk meraih dampak yang diinginkan. Dalam hal ini, memecahkan masalah yang dihadapi masyarakat. Oleh karena itu, ditentukanlah ukuran-ukuran atau kriteria-kriteria yang menjadi dasar untuk menilai apakah kebijakan publik telah meraih dampak yang diinginkan.

Selain teori diatas ada juga teori yang membahas dan menawarkan bagaimana sebaiknya perumusan kebijakan itu dirancang sesuai dengan konsep yang ideal.

Teori ini dikemukakan oleh (*Carl Patton & David Savicky dalam nugroho* 2009:425-426)



Gambar 2. Model Rasional Sederhana Patton – Savicky

Sumber : Carl Paton & David Savicky dalam Nugroho (2009: 425-426)

Dua teori tersebut relevan dengan permasalahan perumusan kebijakan yang sering dialami oleh pemerintah. Teori ini menawarkan tahapan serta tata cara memproduksi kebijakan yang ideal. Perumusan kebijakan yang ideal tentu akan menghasilkan kebijakan yang bagus serta dapat mengakomodir kepentingan masyarakat luas sehingga, kualitas stakeholder juga menjadi penting mengingat kedua komponen tersebut saling berhubungan. Komponen yang dimaksud adalah ilmu/teori dan pemerintah sebagai subyek pembuat kebijakan tersebut. Dua kombinasi penjelasan tersebut merupakan hal mutlak yang diperlukan agar bisa menghasilkan kebijakan yang berkualitas.

C. Implementasi Kebijakan Publik

1. Konsep Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi kebijakan secara sederhana dapat diartikan sebagai proses menerjemahkan peraturan ke dalam bentuk tindakan. Dalam praktiknya implementasi kebijakan merupakan suatu proses yang begitu kompleks bahkan tidak jarang bermuatan politis karena wujudnya intervensi berbagai golongan (Agustino, 2016:126).

Winarno dalam bukunya *Kebijakan Publik Era Globalisasi* (2016:134), 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 di mana berbagai actor, organisasi, prosedur, dan teknik bekerja bersama-sama untuk menjalankan menjalankan kebijakan dalam upaya meraih tujuan-tujuan kebijakan atau program-program.

Kemudian A. Daniel Mazmanian dan Paul A. Sabatier dalam Wahab (2015:135), menjelaskan makna implementasi kebijakan ini dengan mengatakan bahwa:

“Memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program dinyatakan berlaku atau dirumuskan merupakan fokus perhatian implementasi kebijakan, yakni kejadian-kejadian dan kegiatan-kegiatan yang timbul sesudah disahkannya pedoman-pedoman kebijakan publik yang mencakup baik usaha-usaha untuk mengadministrasikannya maupun untuk

menimbulkan akibat atau dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian. Sedangkan Van Meter dan Van Horn dalam Agustino (2016:128) mengidentifikasi implementasi kebijakan sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang berorientasi pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijaksanaan.

2. Pendekatan Implementasi Kebijakan Publik

1) Pendekatan Struktural

Pusat perhatian kini diberikan pada keyakinan bahwa struktur organisasi tertentu hanya cocok pada tipe tugas dan lingkungan tertentu. Untuk menyederhanakan masalah ini, kita perlu menarik perbedaan antara perencanaan mengenai perubahan (*planning of change*) dan perencanaan untuk melakukan perubahan (*planning for change*). Perencanaan mengenai perubahan mengandung arti bahwa perubahan ditimbulkan dari dalam organisasi, atau sepenuhnya berada dalam kendali organisasi, baik arah, maupun waktunya. Di sini, implementasi dipandang sebagai persoalan teknis atau persoalan manajerial. Perencanaan untuk melakukan perubahan itu dipaksakan dari luar, seperti organisasi lain dan kekuatan-kekuatan lingkungan, atau jika proses perubahan itu sukar untuk diramalkan, dikontrol, atau dibendung (Wahab, 2015:235).

Secara umum, dapat dikatakan bahwa struktur yang bersifat organis tampaknya amat cocok untuk situasi-situasi implementasi, di mana kita perlu merancang bangun struktur yang mampu melaksanakan suatu kebijakan yang senantiasa berubah, bila dibandingkan dengan merancang bangun struktur khusus untuk program yang sekali selesai. Namun, karena pertimbangan-pertimbangan tertentu, bentuk struktur yang organis seringkali tidak mudah diterima di kalangan dinas-dinas pemerintah, semisal kebutuhan-kebutuhan pertanggungjawaban dan keharusan untuk selalu terlihat konsisten dan seragam dalam menangani kasus-kasus yang serupa. Untuk itu, bentuk struktur yang bersifat kompromis barangkali adalah struktur matrik, dimana departemen-departemen vertical bersilangan dengan tim-tim proyek departemen horizontal, semisal satuan-satuan tugas, kelompok-kelompok program, dan sebagainya yang dikepalai oleh pemimpin-pemimpin proyek (Wahab, 2015:236).

2) Pendekatan Prosedural dan Manajerial

Implementasi seringkali dipandang sebagai semata-mata masalah teknis atau manajerial. Di sini, prosedur-prosedur yang dimaksud termasuk di antaranya yang menyangkut penjadwalan (scheduling), perencanaan (planning), dan pengawasan (control). Dengan demikian, logikanya bahwa sesudah identifikasi masalah dan pemilihan kebijakan yang dilihat dari sudut biaya dan efektifitasnya yang paling memenuhi syarat, maka, tahap implementasi itu akan mencakup urutan-urutan langkah sebagai berikut:

- 1) Merancang bangun (mendesain) program serta rincian tugas dan perumusan tujuan yang jelas, penentuan ukuran prestasi, kerja, biaya, dan waktu;
- 2) Melaksanakan program, dengan mendayagunakan struktur-struktur dan personalia, dana, sumber-sumber, prosedur-prosedur, dan metode-metode yang tepat;
- 3) Membangaun system penjadwalan, monitoring, dan sarana-sarana pengawasan yang tepat, guna menjamin bahwa tindakan-tindakan yang tepat dan benar dapat segera dilaksanakan.

Namun, pendekatan ini mengasumsikan bahwa adanya tingkat kemampuan pengawas yang sangat tinggi atas pelaksanaan dan hasil akhir suatu program, dan dianggap terisolasi dari pengaruh lingkungan (Wahab 2015:237-238)

Selain itu menurut Hogwood dan Gun dalam Wahab (2015:167-176), untuk dapat mengimplementasikan kebijakan publik secara sempurna, diperlukan beberapa persyaratan tertentu. Syarat-syarat yang dimaksud adalah sebagai berikut:

- 1) Kondisi eksternal yang dihadapi oleh instansi pelaksana tidak akan menimbulkan gangguan yang serius;
- 2) Untuk pelaksanaan program, tersedia waktu dan sumber sumber yang cukup memadai;
- 3) Perpaduan sumber-sumber yang diperlukan benar-benar tersedia;
- 4) Kebijakan yang akan diimplementasikan didasari oleh sesuatu

hubungan kausalitas yang andal;

5) Hubungan kausalitas bersifat langsung hanya sedikit mata rantai penghubungnya;

6) Hubungan saling ketergantungan harus kecil;

7) Pemahaman yang mendalam dan kesepakatan terhadap tujuan.

8) Tugas-tugas diperinci dan ditempatkan dalam urutan yang tepat;

9) Komunikasi dan koorninasi yang sempurna;

10) Pihak-pihak yang memiliki wewenang kekuasaan dapat menuntut dan mendapatkan kepatuhan yang sempurna.

3. Model Implementasi Kebijakan Publik

1) Model George C. Edward III

Dalam pendekatan yang di teoremakan oleh Edward III dalam Agustino (2016:136) terdapat empat variabel yang sangat menentukan keberhasilan implementasi suatu kebijakan, yaitu: (i) komunikasi; (ii) sumber daya; (iii) disposisi; dan (iv) struktur birokrasi.

Variabel pertama yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan menurut George C. Edward III dalam Agustino (2016:137), adalah komunikasi. Komunikasi, menurutnya lebih lanjut, sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik. Selain itu kebijakan yang dikomunikasikan pun harus tepat, akurat, dan konsisten. Komunikasi atau pentransmisian informasi diperlukan agar para pembuat keputusan dan para implementator akan akan

semakin konsisten dalam melaksanakan setiap kebijakan yang akan di terapkan dalam masyarakat. Terdapat tiga indikator yang digunakan dalam mengukur keberhasilan variabel komunikasi, yaitu:

- 1) Transmisi; Penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula.seringkali yang terjadi dalam penyaluran komunikasi adalah kesalahan pengertian (miskomunikasi), hal tersebut disebabkan karena komunikasi telah melalui beberapa tingkat birokrasi, sehingga apa yang diharapkan terdistorsi di tengah jalan.
- 2) Kejelasan; Komunikasi yang di terima oleh para pelaksana kebijakan (street-level-bureuacrats) haruslah jelas dan tidak membingungkan (tidak ambigu/mendua). Ketidakjelasan pesan kebijakan tidak selalu menghalangi, pada tataran tertentu para pelaksana membutuhkan fleksibilitas dalam melaksanakan kebijakan, tetapi pada tataran yang lain hal tersebuttersebut justru akan menyelewengkan tujuan yang hendak dicapai oleh kebijakan yang telah diterapkian.
- 3) Konsistensi; Perintah yang diberikan dalam pelaksanaan suatu komunikasi haruslah konsisten dan jelas (untuk diterapkan atau dijalankan). Karena jika perintah yang diberikan sering berubah-ubahmakan dapat menimbulkan kebingungan para pelaksana di lapangan.

Variabel kedua yang mempengaruhi keberhasilan implementasi suatu

kebijakan adalah sumber daya. Sumber daya merupakan hal penting lainnya, menurut George C. Edward III dalam Agustino (2016:138), dalam mengimplementasikan kebijakan. Indikator sumber daya terdiri dari beberapa elemen, yaitu:

- 1) Staff; Sumber daya utama dalam implementasi kebijakan adalah staff atau sumber daya manusia (SDM). Kegagalan yang terjadi dalam implementasi kebijakan salah satunya disebabkan oleh staff yang tidak mencukupi, memadai, ataupun tidak kompeten dibidangnya. Penambahan jumlah staff dan implementator saja tidak mencukupi, tetapi diperlukan pula kecukupan staff dengan keahlian dan kemampuan yang diperlukan (kompeten dan kapabilitas) dalam mengimplementasikan kebijakan atau melaksanakan tugas yang diinginkan oleh kebijakan itu sendiri.
- 2) Informasi; Dalam implementasi kebijakan, informasi mempunyai dua bentuk yaitu, pertama informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan, implementor harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan disaat mereka diberi perintah untuk melakukan tindakan. Kedua, informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah yang telah ditetapkan. Implementor harus mengetahui apakah orang lain yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan tersebut patuh terhadap hukum.
- 3) Wewenang; Pada umumnya kewenangan harus bersifat formal agar perintah dapat dilaksanakan. kewenangan adalah otoritas atau legitimasi

bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik. Jika wewenang itu nihil, maka kekuatan para implementator dimata politik tidak terlegitimasi, sehingga dapat menggagalkan proses implementasi kebijakan.

- 4) Fasilitas; Fasilitas fisik juga merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan. Implementor mungkin memiliki staff yang mencukupi, mengerti apa yang harus dilakukanya, dan memiliki wewenang untuk melaksanakanya, tetapi tanpa adanya fasilitas pendukung (sarana dan prasarana) maka implementasi kebijakan tersebut tidak akan berhasil.

Variabel ketiga yang mempengaruhi tingkat keberhasilan implementasi kebijakan publik, bagi George C. Edward III dalam Agustino (2016:139) adalah disposisi. Disposisi sikap dari pelaksana kebijakan adalah faktor penting ketiga dari pendekatan mengenai pelaksanaan kebijakan publik. Jika pelaksanaan suatu kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang akan dilakukan tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melaksanakanya, sehingga dalam praktiknya tidak terjadi bias. Hal-hal yang perlu dicermati pada variabel disposisi, menurut George C. Edward III adalah:

- 1) Efek disposisi; Disposisi atau sikap para pelaksana akan menimbulkan hambatan-hambatan yang nyata terhadap implementasi kebijakan bila personil yang ada tidak melaksanakan kebijakan-kebijakan yang diinginkan oleh pejabat-pejabat tinggi. Karena itu pemilihan dan

pengangkatan personil pelaksana kebijakan haruslah orang-orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan, lebih khusus lagi pada kepentingan warga.

2) Melakukan pengaturan birokrat; Dalam konteks ini Edward III mensyaratkan bahwa implementasi kebijakan harus dilihat juga dalam pengaturan birokrasi. Ini merujuk pada penunjukan dan pengangkatan staff dalam birokrasi yang sesuai dengan kemampuan, kapabilitas, dan kompetensinya. Selain itu pengaturan birokrasi juga bermuara pada pembentukan sistem pelayanan publik yang optimal, penilaian personil dalam bekerja, hingga metode *bypassing personil*.

3) Insentif; George C. Edward III menyatakan bahwa salah satu teknik yang disarankan untuk mengatasi masalah kecenderungan para pelaksana adalah dengan memanipulasi insentif. Oleh karena itu, pada umumnya orang bertindak menurut kepentingan mereka sendiri, maka manipulasi insentif oleh para pembuat kebijakan mempengaruhi tindakan para pelaksana kebijakan melaksanakan perintah dengan baik.

Hal ini dilakukan sebagai upaya memenuhi kepentingan pribadi (self interest) atau organisasi.

Variabel keempat menurut George C. Edward III dalam Agustino (2016:140), yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan publik adalah struktur birokrasi. Walaupun sumber-sumber daya untuk melaksanakan suatu kebijakan tersedia, atau para pelaksana kebijakan mengetahui apa yang seharusnya dilakukan, dan mempunyai keinginan

untuk melaksanakan suatu kebijakan, kemungkinan kebijakan tersebut tidak dapat terlaksana atau terealisasi karena terdapat kelemahan dalam struktur birokrasi. Kebijakan yang begitu kompleks menuntut adanya kerjasama banyak orang, ketika struktur birokrasi tidak kondusif pada kebijakan yang tersedia, maka hal ini akan menyebabkan sumber-sumber daya tidak efektif dan tidak termotivasi sehingga menghambat jalannya kebijakan. Birokrasi sebagai pelaksana sebuah kebijakan harus dapat mendukung kebijakan yang telah diputuskan secara politik dengan jalan melakukan koordinasi yang baik.

Menurut Edward III dalam Agustino (2016:141), terdapat dua karakteristik yang dapat mendongkrak kinerja struktur birokrasi atau organisasi ke arah yang lebih baik adalah:

1. Membuat *Standar Operating Prosedures* (SOPs) yang lebih fleksibel; SOPs adalah suatu prosedur atau aktivitas terencana rutin yang memungkinkan para pegawai (pelaksana kebijakan seperti aparatur, administrator, atau birokrat) untuk melaksanakan melaksanakan kegiatan-kegiatan pada setiap harinya sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.
2. Melaksanakan fragmentasi, tujuannya untuk menyebar tanggungjawab berbagai aktivitas, kegiatan, atau program pada beberapa unit kerja yang sesuai dengan bidangnya masing-masing. Dengan menfragmentasi struktur birokrasi, maka implementasi akan lebih efektif karena dilaksanakan oleh organisasi yang kompeten dan

kapabel.

2. Model Merilee S. Grindle

Pendekatan Merilee S. Grindle dalam Agustino (2016:142) dikenal dengan *Implementation as A Political and Administrative Procces*. Keberhasilan suatu implementasi kebijakan dapat diukur dari proses pencapaian *outcomes* (yaitu tercapainya atau tidaknya tujuan yang ingin diraih). Yang mana hal ini dapat dilihat dari dua hal berikut:

- 1) Dilihat dari prosesnya, dengan mempertanyakan apakah pelaksanaan kebijakan sesuai dengan yang ditentukan (*design*) dengan merujuk pada aksi kebijakannya.
- 2) Apakah tujuan kebijakan tercapai. Dimensi ini diukur dengan melihat dua faktor, yaitu :
 - a. Dampak atau efeknya pada masyarakat secara individu dan kelompok
 - b. Tingkat perubahan yang terjadi serta penerimaan kelompok sasaran dan perubahan yang terjadi

Keberhasilan suatu implementasi kebijakan publik, juga menurut Grindle, amat ditentukan oleh tingkat *implementability* kebijakan itu sendiri, yang terdiri atas *Content of Policy* dan *Context of policy* (Merilee S. Grindle dalam Agustino, 2016:143)

- 1) *Content of Policy* menurut Grindle adalah:

- a. *Interest Affected* (Kepentingan-Kepentingan yang Mempengaruhi)

Interst affected berkaitan dengan berbagai kepentingan yang mempengaruhi suatu implementasi kebijakan.

Indikator ini berargumen bahwa suatu kebijakan dalam pelaksanaannya pasti melibatkan banyak kepentingan, dan sejauh mana kepentingan-kepentingan tersebut membawa pengaruh terhadap implementasinya, hal inilah yang ingin diketahui lebih lanjut.



b. *Type of Benefits* (Tipe Manfaat)

Pada poin ini *content of policy* berupaya untuk menunjukkan atau menjelaskan bahwa dalam suatu kebijakan harus terdapat beberapa jenis manfaat yang menunjukkan dampak positif yang dihasilkan oleh pengimplementasian kebijakan yang hendak dilaksanakan.

c. *Extent of Change Envision* (Derajat Perubahan yang Ingin Dicapai)

Setiap kebijakan memiliki target yang hendak dan ingin dicapai. *Content of policy* yang ingin dijelaskan pada poin ini adalah bahwa sejauh mana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan haruslah memiliki skala yang jelas.

d. *Site of Decision Making* (Letak Pengambilan Keputusan)

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

e. *Program Implementer* (Pelaksana Program)

Dalam menjalankan suatu kebijakan atau program harus didukung dengan adanya pelaksana kebijakan yang kompeten dan kapabel demi keberhasilan suatu kebijakan.

Dan ini harus sudah terdata atau terpapar dengan baik.

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

Pelaksanaan kebijakan harus didukung oleh sumber-sumberdaya yang mendukung agar pelaksanaannya berjalan dengan baik.

2) *Context of Policy* menurut Grindle adalah:

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

Dalam suatu kebijakan perlu dipertimbangkan pula kekuatan atau kekuasaan, kepentingan serta strategi yang digunakan oleh para aktor yang terlibat guna memperlancar jalannya pelaksanaan suatu implementasi kebijakan. Bila hal ini tidak diperhitungkan dengan matang, sangat besar kemungkinan program yang hendak diimplementasikan akan jauh hasilnya dari yang diharapkan.

b. *Institution and Regime Characteristic* (Karakteristik lembaga dan rezim yang sedang berkuasa)

Lingkungan dimana suatu kebijakan tersebut dilaksanakan juga berpengaruh terhadap keberhasilannya, maka pada bagian ini ingin dijelaskan karakteristik dari suatu lembaga yang akan turut mempengaruhi suatu kebijakan.

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

Hal lain yang dirasa penting dalam proses pelaksanaan suatu kebijakan adalah kepatuhan dan respon dari para pelaksana, maka yang hendak dijelaskan pada poin ini adalah sejauhmana kepatuhan dan respon dari pelaksana dalam menanggapi suatu kebijakan.

4. Faktor Pendukung Dan Penghambat Implementasi Kebijakan Publik

Tidak semua implementasi kebijakan bisa berjalan dengan baik, setiap implementasi kebijakan pasti mengandung resiko kegagalan. Hoogwood dan Gunn dalam Wahab (2008:61-62) telah membagi pengertian kegagalan kebijakan (policy failure) dalam dua kategori

1) *Non Implementation* (tidak terimplementasikan), artinya bahwa suatu kebijakan tidak dilaksanakan sesuai rencana, dimungkinkan karena, pihak- pihak yang terlibat dalam pelaksanaannya tidak mau bekerja sama, atau mereka telah bekerja sama secara tidak efisien, setengah hati, ataupun karena mereka tidak sepenuhnya menguasai permasalahan.

2) *Unsuccesfull Implementation* (implementasi yang tidak berhasil), artinya manakala kebijakan tertentu tidak dilaksanakan sesuai dengan rencana, namun mengingat kondisi eksternal ternyata tidak menguntungkan. Kebijakan tersebut tidak berhasil dalam mewujudkan dampak atau hasil akhir yang dikehendaki. Biasanya kebijakan yang memiliki resiko untuk gagal tersebut disebabkan oleh faktor-faktor berikut: Pelaksanaanya yang buruk (*bad execution*), kebijakan itu sendiri yang buruk (*bad policy*) dan kebijakan itu bernasib buruk (*bad luck*).

Soenarko (2000:185) berpendapat bahwa kegagalan pelaksanaan kebijakan disebabkan oleh beberapa masalah, yaitu:

- 1) Teori yang menjadi dasar kebijakan itu tidak tepat, karenanya harus dilakukan reformulation terhadap kebijakan tersebut.
- 2) Sarana yyang dipilih untuk pelaksanaan tidak efektif.
- 3) Sarana itu mungkin tidak tau bahkan kurang dipergunakan sebagaimana mestinya.
- 4) Isi kebijakan itu bersifat samar-samar

- 5) Ketidakpastian faktor internal dan eksternal
- 6) Kebijakan yang diterapkan itu mengandung banyak lubang, dalam pelaksanaannya kurang memperhatikan masalah-masalah teknis.
- 7) Adanya kekurangan atau tersedianya sumber-sumber pembantu (waktu, uang, dan sumber daya manusia).

Berdasarkan penjelasan tentang hal-hal yang dapat menyebabkan kegagalan dalam melaksanakan keebijakan tersebut, maka dapat diketahui bahwa suatu kebijakan tersebut tidaklah semata-mata hanya disebabkan oleh ketidakmampuan para pelaksana atau implementor, melainkan dapat pula disebabkan oleh pembentukan kebijakan yang tidak sempurna. Dari sini implementor berperan penting dalam mengambil kebijakan, dan untuk mencapai tujuan pokok kebijakan tersebut, maka perlu diadakan reformulasi.

Selain faktor penghambat tersebut, juga terdapat faktor-faktor pendukung dalam implementasi kebijakan. Anderson dalam Islamy (2009:108) menjelaskan sebab-sebab anggota masyarakat melaksanakan kebijakan, yaitu:

- 1) Respek anggota masyarakat terhadap otoritas dan keputusan-keputusan badan pemerintah.
- 2) Adanya kesadaran untuk menerima kebijakan
- 3) Adanya keyakinan bahwa kebijakan tersebut secara sah, konstitusional dan dibuat oleh pejabat pemerintah yang berwenang melalui prosedur yang telah ditetapkan
- 4) Sikap menerima dan melaksanakan kebijakan publik karena kebijakan-kebijakan kontroversional yang lebih banyak mendapat

penolakan warga masyarakat dalam pengimplementasiannya.

Menurut Sunarko (2000:186) faktor pendukung keberhasilan suatu keberhasilan suatu implementasi kebijakan meliputi:

- 1) Persetujuan, dukungan, dan kepercayaan masyarakat
- 2) Isi dari kebijakan haruslah dimengerti secara jelas terlebih dahulu
- 3) Pelaksanaan harus mempunyai informasi yang cukup, terutama mengenai kondisi dan kesadaran masyarakat yang menjadi kelompok sasaran
- 4) Pembagian pekerjaan yang efektif dalam pelaksanaannya
- 5) Pembagian kekuasaan dan wewenang yang rasional dalam pelaksanaan kebijakan
- 6) Pemberian tugas-tugas dan kewajiban-kewajiban yang memadai dalam pelaksanaan kebijakan

D. Pendapatan Asli Daerah

Pengertian Pendapatan Asli Daerah berdasarkan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 yaitu sumber keuangan daerah yang digali dari wilayah daerah yang bersangkutan yang terdiri dari hasil pajak daerah, hasil retribusi daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan dan lain-lain pendapatan aslidaerah yang sah.

Menurut Mardiasmo (2011), menjelaskan bahwa: "Pendapatan Asli Daerah adalah penerimaan daerah dari sektor pajak daerah, retribusi daerah, hasil

perusahaan milik daerah, hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan, dan lain lain pendapatan asli daerah”.

Berdasarkan uraian di atas menyatakan bahwa pendapatan asli daerah adalah salah satu sumber dana pembiayaan pembangunan daerah. Dalam undang-undang nomor 33 tahun 2004, menjelaskan bahwa pemerintah daerah dalam mengurus rumah tangganya sendiri diberikan sumber-sumber pendapatan atau penerimaan daerah untuk membiayai seluruh aktivitas dalam rangka pembangunan daerah untuk kesejahteraan masyarakat secara adil dan makmur.

1. Sumber-Sumber Pendapatan Asli Daerah

Adapun sumber-sumber pendapatan asli daerah menurut Undang-Undang Republik Indonesia nomor 32 tahun 2004, yaitu :

- 1) Hasil Pajak Daerah, yaitu pungutan daerah menurut peraturan yang ditetapkan oleh daerah untuk pembiayaan rumah tangganya sebagai badan hukum publik. Pajak daerah sebagai pungutan yang dilakukan pemerintah daerah yang hasilnya digunakan untuk pengeluaran umum yang balas jasanya tidak langsung diberikan sedang pelaksanaannya bisa dapat dipaksakan.
- 2) Hasil Retribusi Daerah yaitu pungutan yang telah secara sah menjadi pungutan daerah sebagai pembayaran pemakaian atau karena memperoleh jasa atau karena memperoleh jasa pekerjaan, usaha atau milik pemerintah daerah bersangkutan. Retribusi daerah mempunyai sifat-sifat yaitu pelaksanaannya bersifat ekonomis, ada imbalan langsung walau harus memenuhi persyaratan-persyaratan formil dan materil, tetapi ada alternatif untuk mau tidak membayar, merupakan pungutan yang sifat budgetary nya tidak menonjol, dalam hal-hal

tertentu retribusi daerah adalah pengembalian biaya yang telah dikeluarkan oleh pemerintah daerah untuk memenuhi permintaan anggotamasyarakat.

- 3) Hasil Perusahaan Milik Daerah dan Hasil Pengelolaan Kekayaan Daerah yang Dipisahkan. Hasil perusahaan milik daerah merupakan pendapatan daerah dari keuntungan bersih perusahaan daerah yang berupa dana pembangunan daerah dan bagian untuk anggaran belanja daerah yang disetor ke kas daerah, baik perusahaan daerah yang dipisahkan sesuai dengan motif pendirian dan pengelolaan, maka sifat perusahaan daerah adalah suatu kesatuan produksi yang bersifat menambah pendapatan daerah, memberi jasa, menyelenggarakan kemanfaatan umum, dan mengembangkan perekonomian daerah.
- 4) Lain-lain Pendapatan Daerah yang Sah ialah pendapatan-pendapatan yang tidak termasuk dalam jenis-jenis pajak daerah, retribusi daerah, pendapatan dinas-dinas. Lain-lain usaha daerah yang sah mempunyai sifat yang membuka bagi pemerintah daerah untuk melakukan kegiatan yang menghasilkan baik berupa materi dalam kegiatan tersebut bertujuan untuk menunjang, melapangkan, atau memantapkan suatu kebijakan daerah disuatu bidang tertentu. Misalnya, sumbangan pihak ketiga kepada daerah yang dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2. Peran Pendapatan Asli Daerah

Berdasarkan Undang-Undang nomor 33 tahun 2004 tentang perimbangan keuangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah dijelaskan bahwa untuk membiayai pembangunan di daerah, penerimaannya bersumber dari

pendapatan asli daerah. Besarnya penerimaan daerah dari sektor pendapatan asli daerah akan membantu pemerintahan dalam melaksanakan kegiatan pembangunan daerah serta dapat mengurangi ketergantungan pemerintah daerah terhadap pemerintah pusat sesuai dengan harapan yang diinginkan dalam otonomi daerah.

E. Terminologi Retribusi Daerah

Pemungutan retribusi daerah yang saat ini didasarkan pada undang-undang nomor 34 tahun 2000 sebagai perubahan undang-undang nomor 18 tahun 1997 mengatur beberapa istilah yang umum digunakan, sebagaimana disebutkan di bawah ini :

- 1) Daerah otonom, selanjutnya disebut daerah adalah kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas daerah tertentu, berwenang mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dalam ikatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.
- 2) Peraturan daerah adalah peraturan yang ditetapkan oleh kepala daerah dengan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah.
- 3) Retribusi daerah, yang selanjutnya disebut retribusi, adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan.
- 4) Pemungutan adalah suatu rangkaian kegiatan mulai dari penghimpunan data objek dan subjek retribusi yang terutang, sampai dengan kegiatan penagihan retribusi atau retribusi yang terutang kepada wajib retribusi yang terutang serta pengawasan penyetorannya.

- 5) Masa retribusi adalah suatu jangka tertentu yang merupakan batas waktu bagi wajib retribusi untuk memanfaatkan jasa dan perizinan tertentu dari pemerintah daerah yang bersangkutan.

F. Definisi Retribusi Daerah

Retribusi daerah sebagaimana halnya pajak daerah merupakan salah satu pendapatan asli daerah yang diharapkan menjadi salah satu sumber pembiayaan penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan daerah, untuk meningkatkan dan pemeratakan kesejahteraan masyarakat. Daerah provinsi, kabupaten/kota diberi peluang dalam menggali potensi sumber-sumber keuangannya dengan menetapkan jenis retribusi selain yang telah ditetapkan, sepanjang memenuhi kriteria yang telah ditetapkan dan sesuai dengan aspirasi masyarakat (Ahmad Yani, 2002).

Seperti halnya pajak daerah, retribusi daerah dilaksanakan berdasarkan undang-undang nomor 28 tahun 2009 tentang pajak daerah dan retribusi daerah dan peraturan pemerintah nomor 66 tahun 2001 tentang peraturan umum retribusi daerah dan undang-undang nomor 12 tahun 2008 tentang pokok-pokok pemerintah di daerah. Selanjutnya untuk pelaksanaannya di masing-masing daerah, pungutan retribusi daerah dijabarkan dalam bentuk peraturan daerah yang mengacu kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Demikian pula, dapat diikhtisarkan ciri-ciri pokok retribusi daerah sebagai berikut :

- 1) Retribusi di pungut oleh daerah
- 2) Dalam pungutan retribusi terdapat prestasi yang diberikan daerah yang langsung dapat ditunjuk.

- 3) Retribusi dikenakan kepada siapa saja yang memanfaatkan, atau mengenyam jasa yang disediakan daerah.

G. Objek dan Golongan Retribusi Daerah

Undang-Undang nomor 34 tahun 2000 pasal 18 ayat 1 menentukan bahwa objek retribusi adalah berbagai jenis jasa tertentu yang disediakan oleh pemerintah daerah. Tidak semua jasa yang diberikan oleh pemerintah daerah dapat dipungut retribusinya, tetapi hanya jenis-jenis jasa tertentu yang menurut pertimbangan sosial-ekonomi layak dijadikan sebagai objek retribusi.

Penggolongan jenis retribusi dimaksudkan guna menetapkan kebijakan umum tentang prinsip dan sasaran dalam penetapan tarif retribusi daerah. Sesuai undang-undang nomor 28 tahun 2009 pasal 108 ayat 2-4, yang dikutip oleh Siahaan (2010) ada tiga golongan retribusi daerah, antara lain :

- 1) Retribusi Jasa Umum.
- 2) Retribusi Jasa Usaha
- 3) Retribusi Perizinan Tertentu.

H. Retribusi Parkir

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu Nomer 10 Tahun 2010 didefinsikan bahwa :

“Parkir adalah keadaan kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya”.

“Retribusi Parkir yang selanjutnya disebut Retribusi adalah

pembayaran atas penggunaan tempat parkir di jalan umum yang ditetapkan oleh Kepala Daerah”.

I. Prinsip dan Sasaran Dalam Penetapan Struktur dan Besarnya Tarif

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu Nomer 10 Tahun 2010 bab 5 pasal 7 ayat 1 menerangkan bahwa Prinsip dan sasaran dalam penetapan tarif Retribusi ditetapkan dengan memperhatikan biaya penyediaan jasa yang bersangkutan, kemampuan masyarakat, aspek keadilan, dan efektivitas pengendalian atas pelayanan tersebut.

Besarnya tarif sebagaimana dimaksud ayat (1) adalah sebagai berikut :

1) Parkir di Tempat Parkir Umum.

a. Kendaraan bermotor roda 2 atau roda 3Rp. 1.000,00

(seribu rupiah) Untuk Sekali Parkir.

b. Taksi, Mobil Pribadi, Pick Up,Rp. 2.000,00

(dua ribu rupiah) Untuk Sekali Parkir.

c. Bus Mini, Truck, Mobil Barang,Rp. 5.000,00

(lima ribu rupiah) Untuk Sekali Parkir.

TRUK DAN MOBIL BARANG (Pengertiannya sama)

Lebih dari 8 orang termasuk sopir (MPU) dikatakan sudah mini bus.

d. Bus,Rp. 10.000,00

(sepuluh ribu rupiah) Untuk Sekali Parkir.

2) Parkir di Tempat Parkir Insidental

- a. Kendaraan bermotor roda 2 atau roda 3Rp. 2.000,00
(dua ribu rupiah) Untuk Sekali Parkir.
- b. Taksi, Mobil Pribadi, Pick up, Rp. 3.000,00
(tiga ribu rupiah) Untuk Sekali Parkir
- c. Bus Mini, Truck, Mobil Barang, Rp. 10.000,00
(sepuluh ribu rupiah) Untuk Sekali Parkir
- d. Bus, Rp. 15.000,00
(lima belas ribu rupiah) Untuk Sekali Parkir.

J. Tata Cara Pemungutan Retribusi Parkir

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu Nomer 10 Tahun 2010 bab 11 pasal 11 menyatakan bahwa tata cara pemungutan retribusi parkir adalah sebagai berikut:

- 1) Retribusi dipungut dengan menggunakan SKRD atau dokumen lain yang dipersamakan.
- 2) Dokumen lain yang dipersamakan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa karcis, kupon, dan kartu langganan
- 3) Dalam hal Wajib Retribusi tertentu tidak membayar tepat pada waktunya atau kurang membayar, dikenakan sanksi administratif berupa bunga sebesar 2% (dua persen) setiap bulan dari Retribusi yang terutang yang tidak atau kurang dibayar dan ditagih dengan menggunakan STRD.
- 4) Penagihan Retribusi terutang sebagaimana dimaksud pada ayat (3) didahului dengan Surat Teguran.

5) Tata cara pelaksanaan pemungutan Retribusi ditetapkan dengan Peraturan Kepala Daerah.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian yang digunakan oleh seorang penulis untuk mengetahui dan memahami masalah yang ada sehingga penulis dapat mencari solusi atas permasalahan yang ada. Untuk menyusun sebuah skripsi tentu seorang penulis diwajibkan mengerti jenis penelitian apa yang digunakan untuk membuat sebuah skripsi agar dalam melakukan penelitian seorang penulis bisa memahami permasalahan yang ada.

Begitu halnya dengan skripsi ini penulis menggunakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Menurut Pasolong (2012:72)

Penelitian Deskriptif yaitu penyelidikan yang dilakukan terhadap variabel mandiri atau satu variabel, yaitu tanpa membuat perbandingan, atau menghubungkan dengan variabel yang lainnya. Dalam menggunakan penelitian deskriptif penulis juga menjelaskan berbagai ciri-ciri yang ada pada penelitian deskriptif sehingga dapat dijadikan acuan bagi penulis dalam mengkualifikasikan penelitian deskriptif dengan benar. Menurut Nawawi

(1993) dalam Pujileksono (2015:20) ciri-ciri penelitian deskriptif yaitu :

1. Memusatkan perhatian pada pemecahan masalah-masalah yang bersifat aktual dan pernah dilakukan pada lokasi penelitian.
2. Menggambarkan fakta-fakta tentang masalah yang diselidiki sebagaimana adanya, diiringi dengan interpretasi rasional.

Tujuan dari penelitian deskriptif memungkinkan penulis untuk mengumpulkan data secara acak, membuat deskripsi, menginterpretasikan permasalahan yang ada secara faktual dan mendetail sesuai dengan data yang didapatkan di Dinas Perhubungan Kota Batu terkait retribusi parkir.

Penelitian Kualitatif adalah satu model penelitian humanistik, yang menempatkan manusia sebagai subyek utama dalam peristiwa sosial/budaya (Pasolong, 2012:32) Penulis memilih menggunakan pendekatan penelitian kualitatif bertujuan untuk secara langsung melakukan pengamatan dilapangan. Kemudian penelitian deskriptif kualitatif digunakan penulis untuk mengidentifikasi Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir yang menjadi wewenang Dinas Perhubungan Kota Batu untuk memberikan data bagi penulis dalam menyusun karya ilmiah berupa skripsi ini.

B. Fokus Penelitian

Dengan tidak tercapainya target retribusi parkir selama enam tahun terakhir tersebut maka penulis ingin mengetahui terlebih dahulu tentang pengelolaan retribusi parkir di Kota Batu berdasarkan Perda No 10 Tahun 2010. Dengan mengetahui tahapan pengelolaan retribusi parkir serta memahami faktor penghambat dan pendukung tersebut penulis berharap mampu mengidentifikasi masalah dan fenomena yang ada di Kota Batu terkait retribusi parkir..

Peneliti menentukan fokus penelitiannya pada :

1) Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Kota Batu Berdasarkan

Model Merilee S. Grindle

a) *Interest Affected* (Kepentingan-Kepentingan yang Mempengaruhi)

b) *Type of Benefits* (Tipe Manfaat)

c) *Extent of Change Envision* (Derajat Perubahan yang Ingin Dicapai)

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

e) *Program Implementer* (Pelaksana Program)

f) *Resources Committed* (Sumber-Sumber Daya yang Digunakan)

2) Faktor Penghambat dan Pendukung Pengelolaan Retribusi Parkir.

a) Faktor Pendukung Pengelolaan Retribusi Parkir Di Kota Batu

b) Faktor Penghambat Pengelolaan Retribusi Parkir Di Kota Batu

Dengan mengetahui serta memahami fokus penelitian yang ada maka penulis berharap dapat mengidentifikasi masalah yang ada sesuai dengan proporsional masalah yang terkandung dalam rumusan masalah yang disusun oleh penulis. Selanjutnya akan memudahkan penulis dalam mencari berbagai variabel terkait masalah yang ada berdasarkan fakta dan kejadian yang ada dilapangan. Solusi yang menjadi tujuan dari penelitian juga akan dapat diketahui oleh penulis jika terlebih dahulu dapat mengetahui dan memahami fokus penelitian.

C. Lokasi dan Situs Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Tempat peneliti melakukan penelitian disebut lokasi penelitian.

Lokasi penelitian menjadi subjek dari penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Oleh karena itu penting bagi peneliti mengidentifikasi terlebih

dahulu permasalahan yang ada pada lokasi tersebut guna mencari data yang diperlukan oleh peneliti. Lokasi penelitian yang diteliti oleh penulis berlokasi di Kota Batu Provinsi Jawa Timur. Peneliti memiliki alasan memilih melakukan penelitian di Kota Batu karena selama beberapa tahun terakhir target retribusi parkir di Kota Batu tidak pernah tercapai padahal Kota Batu merupakan destinasi wisata yang memiliki potensi retribusi parkir yang cukup tinggi sehingga penulis tertarik bagaimana sebenarnya regulasi yang diterapkan dan bagaimana model SOP (*standart operating procedure*) yang digunakan oleh pemerintah Kota Batu.

2. Situs Penelitian

Situs penelitian merupakan tempat didapatkannya data dan informasi yang berkaitan dengan penelitian sesuai dengan keadaan nyata yang ada dilapangan. Dengan pertimbangan yang ada maka penulis memilih situs penelitian yaitu pada: Dinas Perhubungan Kota Batu.

Penulis memiliki pertimbangan untuk melakukan penelitian di lingkungan Kota Batu karena peneliti ingin mengetahui tentang selama beberapa tahun terakhir target retribusi parkir di Kota Batu tidak pernah tercapai padahal Kota Batu merupakan destinasi wisata yang memiliki potensi retribusi parkir yang cukup tinggi sehingga penulis tertarik bagaimana sebenarnya regulasi yang diterapkan. Penulis ingin mengetahui pengelolaan retribusi parkir tersebut apakah telah sesuai dengan regulasi yang berlaku. Selain itu peneliti juga tertarik untuk mengetahui fenomena

apa saja yang dapat ditemukan terkait implementasi kebijakan retribusi parkir.

D. Jenis dan Sumber Data

Dalam melakukan penelitian seorang peneliti harus memiliki sumber data yang berguna untuk mendapatkan data yang sesuai dengan penelitian yang dilakukan dilapangan. Menyusun penelitian tentu membutuhkan sumber data yang kredibel, valid serta akurat dan sumber data dapat diperoleh melalui lingkungan sekitar, masyarakat, orang-orang sekitar, jurnal maupun sumber lainnya yang diperlukan oleh peneliti. Pada penyusunan penelitian ini peneliti mendapatkan sumber data melalui Dinas Perhubungan Kota Batu. Adapun jenis data yang digunakan peneliti ada dua jenis yaitu data sekunder dan data primer. Menurut Pasolong (2012:70) data sekunder dan data primer adalah.

1) Data Primer adalah data yang diperoleh langsung oleh pengepul data (peneliti) dari objek penelitiannya. Jadi data primer yaitu data yang dikumpulkan dan diolah sendiri oleh organisasi yang menerbitkan atau menggunakannya. Berikut daftar sumber data primer yang diperoleh dengan cara wawancara secara mendalam sebagai berikut:

- a) Pihak Dinas Perhubungan Kota Batu
- b) Pihak Juru Parkir
- c) Pihak Masyarakat

2) Data Sekunder adalah sumber data merupakan seseorang yang dipilih sebagai narasumber untuk mendapatkan data serta dokumen-dokumen

yang berkaitan dalam penelitian. Penelitian kualitatif meletakkan data sebagai sesuatu yang penting. Menurut Lofland dan Lofland dalam Moleong (2014:157) bahwa sumber data utama dalam penelitian kualitatif ialah berbentuk kata-kata, dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan yang meliputi dokumen, foto, dan sebagainya. Sumber data dalam penelitian ini merupakan tempat dimana ditemukan informasi dan data tambahan yang penting dan dapat menunjang penelitian darimana data diperoleh, yang menjadi sumber data dari penelitian adalah:

- a) Informan, untuk menentukan informasi kunci dalam penelitian ini, peneliti perlu melaksanakan penelitian lapangan. Pencarian informan dalam penelitian ini menggunakan teknik sampling purposeful yang digunakan untuk memilih individu-individu dan tempat untuk diteliti karena mereka dapat secara spesifik memberi pemahaman tentang problem riset dan fenomena dalam studi tersebut (Cresswell, 2015:217).
- b) Dokumen, merupakan sumber data yang diperoleh secara tidak langsung, melainkan telah dikumpulkan oleh pihak lain atau telah diolah atau bisa disebut dengan jelas data sekunder. Sumber data bertujuan untuk melengkapi, mendukung dan memperkaya data primer yang berkaitan dengan fokus penelitian.
- c) Peristiwa, informasi atau data dapat diperoleh melalui pengamatan pada peristiwa yang berhubungan dengan permasalahan penelitian.

E. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam suatu penelitian merupakan komponen penting yang harus diperhatikan oleh peneliti dan harus dipenuhi. Upaya yang dilakukan oleh peneliti dalam mengumpulkan data menjadi sangat penting karena data menjadi sebuah acuan apakah penelitian yang dilakukan berkualitas atau tidak. Kualitas yang ada pada penelitian membutuhkan data yang harus didapatkan oleh peneliti yang bertujuan untuk menyusun penelitian. Peneliti dalam menyusun penelitian ini menggunakan teknik seperti :

1) Penelitian lapangan (Observasi)

Dalam membuat karya ilmiah seperti skripsi, maka hal yang paling penting untuk menguatkan fakta yang ada dalam karya ilmiah tersebut adalah melaksanakan penelitian. Menurut Pasolong (2012:69) penelitian lapangan adalah penyelidikan yang dilakukan dalam kehidupan yang sebenarnya. Penelitian lapangan ini pada dasarnya merupakan metode untuk menemukan secara spesifik dan realistis tentang apa yang sebenarnya terjadi ditengah-tengah masyarakat.

2) Wawancara

Kegiatan penelitian bertujuan untuk mencari fakta sesuai yang terjadi dilapangan, maka diperlukan wawancara untuk mendapatkan informasi sesuai fakta yang ada dilapangan. Menurut Nasution (1988:72-73) wawancara ialah untuk mengetahui apa yang terkandung dalam pikiran dan hati orang lain, bagaimana pandangannya tentang dunia, yaitu hal-hal yang tidak dapat kita ketahui melalui observasi. Selanjutnya Nasution

menjelaskan tentang jenis wawancara yaitu :

- a) Wawancara tidak terstruktur adalah responden mendapat kebebasan dan kesempatan untuk mengeluarkan buah pikiran, pandangan, dan perasaannya tanpa diatur ketat oleh peneliti.
- b) Wawancara terstruktur adalah wawancara yang disusun berdasarkan apa yang telah disampaikan oleh responden.

3) Dokumentasi

Dalam melaksanakan penelitian langsung dilapangan, seorang peneliti harus memberikan bukti yang real serta relevan guna mendukung hasil penelitiannya, maka yang diperlukan oleh seorang peneliti adalah melakukan usaha dokumentasi. Menurut Paul Olet 1895 dalam Notopuro (1987:1-2) dokumentasi adalah pengumpulan, penyusunan, dan penyebaran dokumen dari segala bentuk dan dari bidang apa saja. Dalam melakukan kegiatan dokumentasi yang dimaksudkan meliputi :

- a) Penyediaan keterangan/catatan, baik yang ditulis, maupun dikutip, di foto copy atau dicetak, direkam maupun sebagai saduran, seluas-luasnya sebagai keaktifan manusia.
- b) Pemberitahuan dan penyampaian berita tersedianya keterangan-keterangan tersebut kepada masyarakat.
- c) Penyusunan suatu dokumen baru sebagai tindak lanjut dari usaha yang dimaksud pada huruf a, baik atas permintaan maupun tidak.
- d) Penyimpanan bahan dan pemeliharannya.

Dalam mengumpulkan data, peneliti mengumpulkan data melalui arsip dan dokumen dari Dinas Perhubungan Kota Batu. Selanjutnya peneliti

mendokumentasikan seluruh data yang didapat oleh peneliti melalui kamera *handphone* yang dimiliki oleh peneliti. Dokumentasi berupa foto menguatkan fakta dilapangan atas penelitian yang dilaksanakan oleh peneliti.

F. Instrumen Penelitian

Kegiatan penelitian lapangan yang dilakukan oleh seorang peneliti bertujuan untuk mendapatkan data yang valid sesuai dengan fakta yang ada dilapangan. Seorang peneliti harus menggunakan instrument penelitian guna mengetahui apa saja yang menjadi subjek serta objek dari penelitian yang dibutuhkan. Dengan memahami seluruh subjek serta objek yang dibutuhkan dalam penelitian maka peneliti telah mampu menganalisa kegiatan penelitian yang dilakukannya. Sehingga instrumen penelitian dapat digunakan sesuai dengan kebutuhan peneliti. Menurut Gay (1983) dalam Sukardi (2003:121) suatu instrumen dikatakan valid jika instrumen yang digunakan dapat mengukur apa yang hendak diukur. Maka dengan dasar tersebut peneliti memberikan penjelasan dari instrumen penelitian ini sebagai berikut:

1) Pelaku Penelitian

Instrumen paling penting dalam penelitian adalah pelaku penelitian. Karena pelaku penelitian menentukan sumber data yang akan diperoleh peneliti guna menyusun penelitian sesuai sistematika yang diinginkan oleh peneliti.

2) Narasumber

Narasumber yang dimaksud dalam penelitian bisa berupa informan. Informan menurut Pujileksono (2015:10) adalah orang yang memberikan informasi kepada peneliti tentang segala hal/peristiwa/fenomena diluar diri informan dan tentang kehidupannya/dirinya. Informan cenderung biasanya dipergunakan dalam penelitian kualitatif, untuk membedakan dengan istilah responden. Posisi informan dapat juga dijadikan sebagai sumber data primer ataupun sebagai pihak untuk melakukan pemeriksaan data (*data cross check*). Maka peran narasumber juga sangat penting dalam instrumen penelitian.

3) Peralatan Pendukung

Berkaitan dengan instrumen penelitian peralatan pendukung juga merupakan faktor yang dapat menunjang seorang peneliti melakukan penelitian. Maka peralatan pendukung yang dimaksud oleh peneliti yaitu :

- a) Alat tulis kantor : berupa pensil, bolpoint, penghapus, kerta, *notebook* dan peralatan lain yang berhubungan dengan alat tulis kantor.
- b) Alat Digital : berupa kamera dan *handphone* yang digunakan oleh peneliti untuk mendokumentasikan data primer yang didapatkan peneliti dilapangan.
- c) Akomodasi: berupa motor yang digunakan peneliti untuk menuju ketempat penelitian.

G. Analisis data

Menulis sebuah penelitian merupakan karya ilmiah yang harus dapat dipertanggung jawabkan kebenarannya. Dalam membuat penulisan penelitian seorang penulis harus mampu menganalisis penelitian yang ada pada study kasus yang akan diteliti. Selanjutnya penelitian yang dilakukan oleh penulis bertujuan untuk mencari jawaban atas fenomena yang terjadi dari penelitian yang dilakukan sehingga dalam membuat analisis penelitian penting bagi penulis untuk memperhatikan teori yang berkaitan dengan analisis agar dapat dijadikan panduan atas penelitian yang dilakukannya. Kualitas dari penelitian juga dipengaruhi dari bagaimana cara penulis menganalisis penelitian yang dilakukan. Menurut Nasution (1988:126) Analisis adalah proses menyusun data agar dapat ditafsirkan.

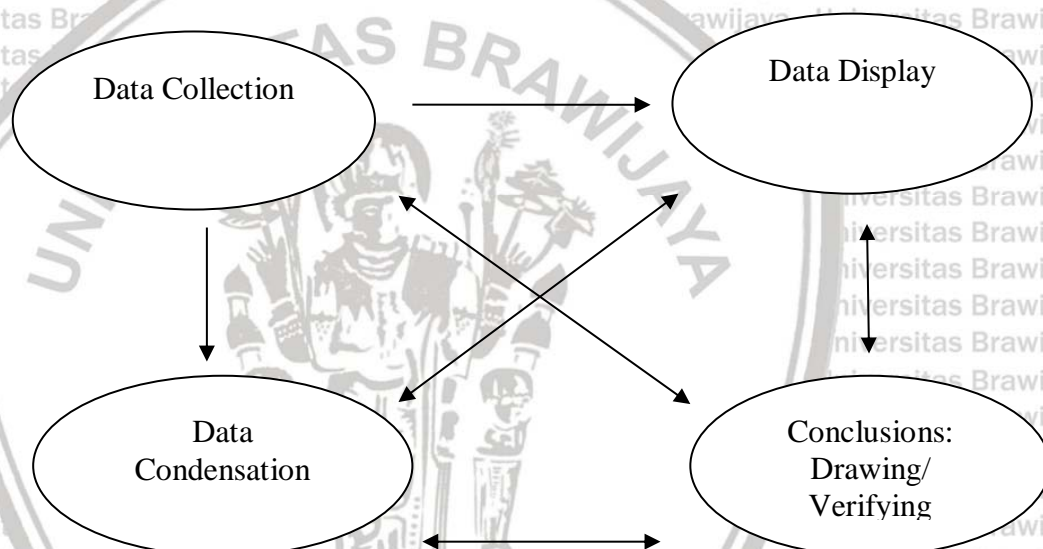
Dalam melaksanakan penelitian, penulis menggunakan metode penelitian deskriptif selanjutnya penulis menggunakan pendekatan kualitatif yang mampu mengarahkan penulis dalam menganalisa penelitian yang disusun sebelumnya. Menurut Bogdan dan Biklen, 1982 dalam Moloeng (2008:248) yang dikutip Pujileksono (2015:151) Analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan memutuskan apa yang dapat diceritakan.

Teori penelitian yang digunakan dalam membuat penelitian sangat penting untuk diperhatikan oleh penulis mengingat hal tersebut

sangat membantu penulis dalam menyusun penelitian yang dilakukannya.

Penulis tertarik menggunakan analisis data dengan model interaktif dan Miles, Huberman dan Saldana (2014:33). Model analisis data interaktif menurut penulis sangat mudah untuk dimengerti dan dapat memberikan panduan bagi penulis untuk membuat penelitian sesuai dengan sistematika dan sesuai fakta yang ada dilapangan.

Dibawah ini adalah gambar analisis dari model interaktif Miles, Huberman dan Saldana, sebagai berikut:



Gambar 3. Analisis Data Model Interaktif

Sumber : Miles, Huberman dan Saldana (2014)

Keterangan gambar tersebut mampu menjelaskan arah dari analisis kualitatif yang berarti:

1) Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti yaitu

menggunakan teknik wawancara, observasi atau penelitian langsung dilapangan. Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti akan memudahkan peneliti dalam mengumpulkan data yang akurat serta dapat dipercaya.

2) Kondensasi Data

Kondensasi data dalam penelitian kualitatif digunakan untuk memahami dan menelaah data yang telah didapatkan sehingga peneliti bisa memilih, menyederhanakan, memusatkan serta menginterpretasikannya menjadi tabel, rangkuman serta gambar kemudian disesuaikan berdasarkan fokus penelitian yang ada.

3) Penyajian Data

Penyajian data berarti mempersembahkan data yang ada bisa berbentuk uraian singkat, tabel dan bagan bisa juga menggunakan keterkaitan antar kategori yang ada. Dalam menyajikan data kualitatif yang sering digunakan yaitu bersifat naratif. Informasi akan mudah di transformasikan karena pada penyajian dalam bentuk teks naratif susunan data akan mudah diidentifikasi dan mudah dipahami oleh pembaca tentu dengan gaya bahasa yang harus sesuai dengan EYD di Indonesia.

4) Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi

Pada awalnya peneliti akan memahami terlebih dahulu penjelasan, alur, proporsi, sebab-akibat serta semua hal yang berhubungan dengan data yang diperoleh. dengan mencatatnya terlebih dahulu dan bisa berbentuk laporan atau uraian singkat namun demikian yang paling penting dalam penarikan kesimpulan adalah data yang akan disimpulkan harus bersifat

kredibel, aktual serta faktual.. Verifikasi dapat digunakan sebagai tinjauan ulang dari data yang sudah ada sesuai fakta yang ada dilapangan dan bermanfaat bagi penulis untuk mengingat data yang telah diperolehnya.



BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM DINAS PERHUBUNGAN KOTA BATU

1. Tugas, Fungsi, dan Struktur Organisasi

Dinas Perhubungan Kota Batu mempunyai tugas pokok melaksanakan sebagian urusan Pemerintahan Daerah di bidang Perhubungan berdasarkan asas otonomi dan pembantuan. Pada pelaksanaan tugas pokok tersebut, Dinas Perhubungan mempunyai fungsi:

- a) Perumusan kebijakan teknis di bidang Perhubungan;
- b) Pelaksanaan kebijakan teknis di bidang Perhubungan;
- c) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan dibidang perhubungan;
- d) Pelaksanaan administrasi Dinas dibidang perhubungan;
- e) Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Walikota terkait dengan tugas dan fungsinya.

2. Kinerja Pelayanan SKPD

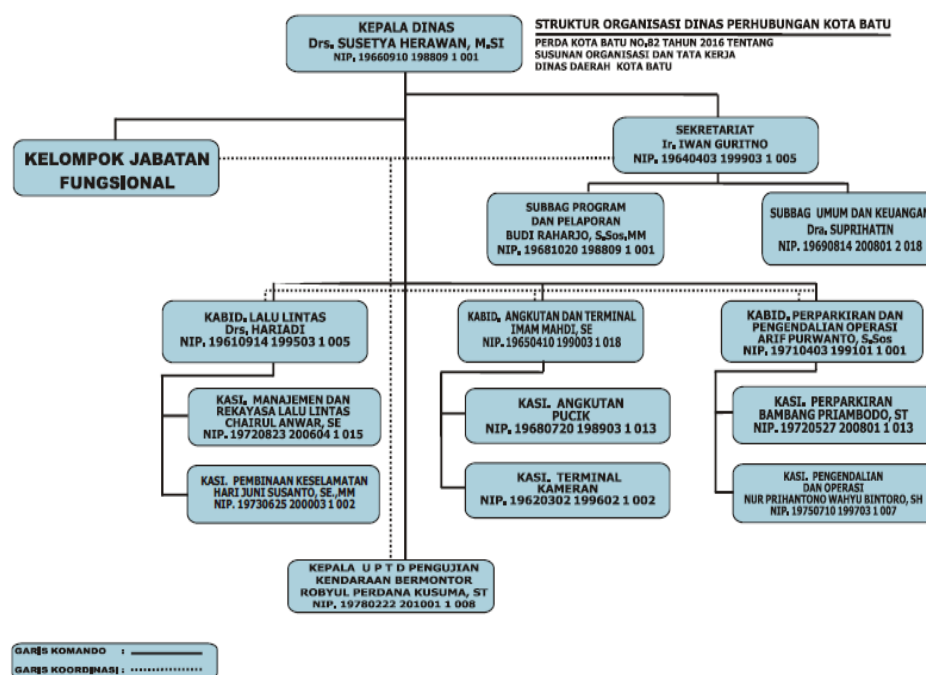
Adapun Indikator kinerja Dinas Perhubungan Kota Batu yang mengacu pada SPM (Standar Pelayanan Minimal) yaitu :

- a) Tersedianya Angkutan Umum yang melayani wilayah yang tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan kota.
- b) Tersedianya Halte pada setiap Kota yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek.

- c) Tersedianya terminal angkutan penumpang pada setiap Kota yang telah dilayani angkutan umum dalam trayek.
- d) Tersedianya fasilitas perlengkapan jalan (rambu, marka dan guardrill) pada jalan Kota.
- e) Tersedianya unit Pengujian Kendaraan bermotor bagi Kota yang memiliki populasi kendaraan wajib minimal 1000 (seribu) kendaraan wajib uji.
- f) Tersedianya SDM di bidang pengujian kendaraan bermotor yang telah melakukan pengujian berkala kendaraan bermotor.
- g) Tersedianya SDM di bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas, Evaluasi Andalalin, Pengelolaan Parkir.
- h) Tercapainya Indek Kepuasan masyarakat dengan baik.

3. Struktur Organisasi

Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Batu



- a. Unsur Pimpinan yaitu : Kepala Dinas
- b. Unsur Pembantu Pimpinan yang terdiri dari :

(1) Kepala Dinas

(2) Sekretariat, membawahi :

- a) Sub Bagian Program dan Pelaporan
- b) Sub Bagian Umum dan Keuangan

(3) Bidang Lalu Lintas, membawahi:

- a) Seksi Manajemen dan Rekeyasa Lalu Lintas
- b) Seksi Pembinaan Keselamatan

(4) Bidang Angkutan, membawahi:

- a) Seksi Angkutan Orang
- b) Seksi Angkutan Barang

(5) Bidang Perparkiran & Pengendalian Operasi, membawahi :

- a) Seksi Perparkiran
- b) Seksi Pengendalian dan Operasi
- c) UPTD PKB

B. PENYAJIAN DATA DAN FOKUS PENELITIAN

1. Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum.

Pelaksanaan pembangunan daerah di wisata Batu tentunya menimbulkan ketimpangan dalam proses tenaga kerja dewasa ini disebabkan karena tidak seimbangnya jumlah tenaga kerja dan lapangan kerja yang tersedia. Bekerja di sektor informal merupakan pilihan pekerjaan yang dianggap mampu mengangkat derajat masyarakat ekonomi lemah, paling tidak sektor ini sudah banyak menampung tenaga kerja yang awalnya sebagai pengangguran bahkan sebagai anggota masyarakat urban kemudian berinteraksi di perkotaan umumnya bekerja pada sektor informal, salah satunya adalah bekerja sebagai juru parkir atau selanjutnya disebut jukir.

Tingginya bangunan baru yang ada di lokasi kawasan wisata Kota Batu tentunya memberikan keuntungan bagi berbagai pihak salah satunya adalah jukir dimana kota Batu sebagai Kota Wisata dengan tingkat kepadatan arus kendaraan yang cukup tinggi tentu juga menyediakan kawasan parkir khusus dan mengelola parkir di tepi jalan umum dengan baik dan benar, sehingga nantinya tidak menghambat arus lalu lintas di jalan raya. Adapun hal inilah yang maenjadi keuntungan masyarakat yang bekerja sebagai juru parkir.

Di Kawasan Batu sendiri, ada beberapa kawasan yang perlu mendapatkan penataan parkir secara serius diantaranya adalah kawasan perniagaan dan perkantoran dengan kondisi ruas badan jalan yang sempit serta tingkat arus kendaraan yang tinggi,serta beberapa objek wisata terbuka seperti alun-alun Kota Batu dimana tidak diperkenankan untuk melakukan parkir di tepi jalan namun masih saja tetap memadati jalan karena ruas jalan sempit, sehingga harus diberikan area parkir secara khusus karena kawasan tersebut kerap menjadi sumber kemacetan.

Dalam hal ini, justru seringkali masyarakat tidak memahami aturan-aturan dalam penggunaan parkir tepi jalan, dimana justru menggunakan badan jalan yang tidak seharusnya dipergunakan sebagai tempat parkir kendaraannya, atau memarkir kendaraan secara sembarangan. Fenomena tersebut tentu membawa dampak nyata bahwa kebutuhan parkir kendaraan relatif tinggi yang tidak dibarengi dengan penataan kawasan parkir yang menjadi salah satu faktor munculnya kawasan parkir yang tidak dibawah naungan Dishub atau adapula yang dibawah naungan Dishub namun tetap melakukan penarikan retribusi yang melanggar aturan. Hal ini tentu menimbulkan berbagai macam polemik dalam urusan lalu lintas dan perparkiran Kota Batu karena adanya jukir yang tidak jujur, jukir liar atau premanisme di beberapa pusat pembelanjaan, restoran,cafe hotel, bahkan di gerai ATM maka ini menimbulkan berbagai macam kerugian bagi setiap pengguna lalu lintas dimulai dari adanya kerugian waktu, biaya bahan bakar kendaraan,

psikologis pengguna lalu lintas terganggu dan juga mempengaruhi kualitas hidup warga kota Batu.

Selain itu tentu hal ini akan bersebrangan dengan kebijakan Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum bahwa retribusi ada aturan proses penarikannya. Adapun dalam fokus penelitian ini akan menguraikan Model implementasi yang digunakan untuk mengetahui implementasi retribusi parkir di Kota Batu menggunakan model implementasi Merille S.

Grindle. Model Grindle ini lebih menitik beratkan pada kebijakan itu sendiri, khususnya yang menyangkut dengan implementor, sasaran dan arena konflik yang mungkin terjadi di antara para aktor implementasi serta tingkat kepatuhan dari kelompok sasaran. Adapun indikator-indikator yang digunakan untuk melihat keberhasilan implementasi kebijakan dari sisi *content* (isi) adalah sebagai berikut, yaitu :

a) *Interest Affected* (Kepentingan-Kepentingan yang Mempengaruhi)

Suatu kebijakan dibuat untuk memperoleh perubahan ke arah yang lebih baik dari kondisi sebelumnya. Setiap kebijakan publik yang dibuat akan membawa dampak tertentu terhadap kelompok sasaran. Perubahan yang terjadi sangat berkaitan dengan sejauh mana isi dari kebijakan dapat mencakup kepentingan dari kelompok sasaran yang telah ditetapkan. Ketika sebuah kebijakan telah dibuat tentunya kebijakan juga harus diimplementasikan dan hasilnya sedapat mungkin sesuai dengan apa yang diharapkan oleh pembuat kebijakan.

Maka dari itulah apabila suatu kebijakan divisualisasikan akan memiliki tujuan yang jelas sebagai wujud orientasi nilai kebijakan.

Adapun Tujuan implementasi kebijakan diformulasi ke dalam program aksi dan proyek tertentu yang dirancang dan dibiayai. Program dilaksanakan sesuai dengan rencana. Implementasi kebijakan atau program secara garis besar dipengaruhi oleh isi kebijakan dan konteks implementasi.

Dalam Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum dijelaskan bahwa dinas yang menjalankan peraturan daerah ini adalah Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dan pegawai yang diberi tugas tertentu di bidang retribusi daerah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dimana tujuannya adalah mencapai kepentingan masyarakat supaya tidak terbebani dengan retribusi yang ada. Hal ini tentu bahwa Isi dari kebijakan ini jelas sangat mendukung kepentingan dari masyarakat sebagai kelompok sasaran yakni kondisi lalu lintas yang lancar dan bebas dari juru parkir liar. Namun kenyataannya, implementasi yang terjadi kurang sesuai secara maksimal. Hal ini disampaikan oleh pihak narasumber Dinas Perhubungan sebagai berikut:

“Adapun untuk masalah penertiban parkir sudah jelas dibuat dalam agenda Dishub dimana setiap hari terkadang melakukan razia secara mendadak supaya menimbulkan efek jera pada pengemudi yang parkir sembarangan di tepi jalan umum serta pada jukir yang menarik retribusi tidak sesuai dengan aturan berlaku nah. Kita bisa liat sedikitnya lahan parkir yang tersedia di Kota Batu juga banyak tapi jumlah kendaraan setiap tahunnya juga semakin meningkat apalagi ditambah adanya ojek-ojek

online. Pada akhirnya lahan parkir yang sudah disiapkan menjadi terkesan sempit dan mengalami kemacetan.”

Selain memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat merupakan tugas dan kepentingan Dinas Perhubungan Kota Batu maka dalam Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum menjelaskan bahwa Dinas Perhubungan berwenang melakukan perencanaan, pengelolaan, pengendalian, dan pengawasan terhadap penyelenggaraan perparkiran. Tak dapat dipungkiri bahwa pengawasan memegang peranan penting dalam upaya meminimalisir ketimpangan-ketimpangan dalam pemungutan retribusi. Pengawasan merupakan proses pemantauan yang dilakukan sebagai langkah untuk mengetahui apakah kegiatan pelaksanaan di lapangan sudah sesuai dengan ketentuan. Dengan pengawasan yang baik maka ketimpangan-ketimpangan yang dapat mengurangi keberhasilan pemungutan retribusi parkir bisa diminimalisir.

Melalui kebijakan ini, permasalahan paling besar dalam bidang perhubungan yakni kemacetan karena menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir akan dapat diatasi. Selain itu juga ada beberapa masalah mengenai beberapa ketidasesuaian penarikan retribusi yang dilakukan jukir sehingga perlu penanganan khusus oleh Dinas Perhubungan. Selain itu, kepentingan dari aktor yang terlibat di dalamnya saling berkaitan. Berikut kutipan wawancara peneliti dengan Kasi Bidang Perpustakaan, Bapak Bambang Priambodo menyatakan bahwa :

“Dengan adanya kebijakan dari pihak Dinas Perhubungan Kota Batu sendiri maka kondisi perpustakaan dan lalu lintas di tepi jalan umum dapat teratur sehingga kepentingan

dan tugas dari Dishub dapat berjalan maksimal. Kebijakan ini juga memberikan manfaat yang sangat dibutuhkan oleh kita semua sebagai pengguna jalanan agar dapat menggunakannya dengan nyaman. Sehingga dapat dikatakan melalui kebijakan ini dapat mencakup kepentingan semua aspek bukan hanya kepentingan kami dari Dinas Perhubungan. Diantaranya kepentingan Satlantas untuk menertibkan lalu lintas dan juga Satpol PP agar pedagang kaki lima tidak lagi menggunakan badan jalan untuk berjualan serta para pihak jukir mengerti kewajibannya menarik retribusi sesuai aturan yang berlaku”

Adanya kebijakan penertiban perparkiran khususnya di Kota Batu ini dalam pengimplementasiannya secara keseluruhan sudah merata secara global namun, terkadang masih ada satu artau dua juru parkir yang dalam tanda kutip ‘nakal’ karena ada yang tidak sesuai dengan tarif aturan retribusi.

“Memang tidak bisa dipungkiri adakalanya kadang jukir mematok tarif tidak sesuai dengan ketentuan bahkan ada yang sampai membuat karcis parkir sendiri atau malah tidak diberi karcis yang dikeluarkan resmi oleh pihak Dishub padahal jika ditinjau dari aturan yang berlaku tujuan dari penerapan aturan perparkiran jelas demi masyarakat dan apabila masih ditemukan jukir demikian yang tidak sesuai aturan maka memang perlu diamankan dan ditegaskan jika perlu diganti karena tujuannya retribusi parkir yang seharusnya disetor ke dishub memang harus ditelisik keberadaannya mengingat kondisi kota Batu adalah kota wisata yang jelas padat akan pengunjung”

Kegiatan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum yang dilakukan oleh Petugas Parkir di Kota Batu masih belum optimal karena karcis yang menjadi tolak ukur penerimaan di bidang perparkiran tidak dijalankan sesuai dengan fungsinya, hal ini disebabkan karena enggan nya para pengguna jasa parkir untuk menerima bukti pembayaran atas

pelayanan yang diberikan, sehingga pihak Dinas Perhubungan tidak lagi melihat jumlah penerimaan pelayanan parkir dari karcis tetapi menargetkan pendapatan parkir perharinya sesuai dengan kondisi parkir.

b) *Type of Benefits (Tipe Manfaat)*

Manfaat dalam sebuah isi kebijakan merujuk pada apa yang diperoleh kelompok sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya. Kebijakan yang dirumuskan tentunya akan lebih bermanfaat jika sesuai dengan kebutuhan *target groups* atau kelompok sasaran. Dalam pengimplementasian kebijakan Retribusi Parkir Di Kota Batu mendatangkan manfaat bagi pelaksana yaitu melalui kebijakan ini tupoksi dari Dinas Perhubungan dapat berjalan maksimal. Adapun hasil wawancara yang disampaikan berikut ini :

“Manfaat yang diperoleh jelas kami menerima hasil dari penarikan retribusi dari beberapa titik perparkiran di Kota Batu namun yang membuat tidak memenuhi target adalah lokasi perparkiran umum yang dihiasi dengan beberapa jukir liar bahkan kurang pengawasan sehingga pada akhirnya dalam kurun waktu 6 tahun terakhir ini tidak memenuhi target karena penarikan retribusi tidak sesuai aturan berlaku karena di dalam undang undangya sendiri retribusi parkir disetorkan secara bruto yang artinya seluruh hasil yang didapatkan harus disetorkan semua kepada pihak dishub sedangkan untuk jukir sendiri tidak ada insentif ataupun gaji, yang artinya si jukir tidak mendapatkan sepeserpun jika mengikuti undang undang yang berlaku ya kita juga gak mungkim setega itu, sekarang jukirnya mau makan apa jilka dikasih ke dishub semua ya jadinya pembagiannya sewajarnya saja, jd karena tidak adanya pembagian yang jelas antara jukir dan dishub sehingga target tidak pernah tercapai meskipun setiap tahunnya pengunjung objek wisata di batu selalu meningkat.Intinya Perda dan pelaksanaannya belum maksimal belum ada pembagian jelas”

Manfaat pertama yang diperoleh Dinas Perhubungan adalah pendapatan atas retribusi parkir meskipun ada hasil dari penarikan retribusi parkir di beberapa titik lokasi yang masih tidak sesuai target namun manfaatnya cukup membantu pemerolehan dana retribusi. Adapun manfaat lain yang akan dicapai adalah tertib administrasi seperti uraian berikut:

“Ya adanya tipe manfaat adalah pada hal tertib administrasi karena dengan adanya kebijakan yang diterapkan Dishub maka diharapkan administrasinya disiplin lalu diharapkan tidak ada lagi jukir nakal supaya kami bisa mencapai target harian retribusi, jalanan juga tidak semrawutan. Selain itu dengan adanya penertiban ini tujuan pokok dari Dinas Perhubungan dapat tercapai”.

Pada dasarnya sebuah manfaat akan tercapai apabila implementasinya dilakukan secara maksimal dan salah satunya adalah dengan adanya kebijakan bisa menambah lapangan pekerjaan untuk para juru parkir. Adapun hasil wawancaranya adadalah sebagai berikut:

“Ya mas cukup banyak ya manfaat yang diterima Pihak Dishub dari adanya kebijakan ini, pertama yaitu mengurangi kemacetan di jalan raya khususnya tepi jalan lalu kedua menambah pemasukan daerah yang berasal dari retribusi parkir karena kendaraan yang parkir ada yang kadang tidak disetorkan uang parkirnya, dan yang ketiga jika kebijakan lebih tegas maka jukir nakal akan berkurang dan secara otomatis akan membutuhkan jukir baru yang lebih banyak sehingga akan menambah lowongan pekerjaan dan mengurangi jumlah pengangguran di Kota Batu.”

Masyarakat sebagai kelompok sasaran menerima manfaat yang sangat dibutuhkan dengan adanya kebijakan yang diterapkan oleh Kota Batu meskipun manfaatnya tidak banyak dalam hal penerimaan retribusi parkir namun setidaknya kebijakan yang diterapkan melalui Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir

Di Tepi Jalan Umum bisa menertibkan masyarakat khususnya masalah perparkiran di tepi jalan umum. Tujuan diadakannya parkir di tepi jalan umum adalah untuk mengatur kendaraan yang parkir di tepi jalan umum agar tidak terjadi kemacetan bagi pengguna jalan umum.

Sedangkan para pengguna jasa parkir di dalam area pasar diwajibkan untuk membayar pelayanan parkir dengan menggunakan landasan hukum parkir di tepi jalan umum.

Adapun implemetasi kebijakan retribusi perparkiran ini bermanfaat untuk mengurangi adanya juru parkir yang nakal dalam memungut biaya parkir lebih dan tidak memberikan karcis parkir sehingga kebijakan yang tegas dalam Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum dapat memberikan kesempatan bagi juru parkir resmi dapat terlepas dari stigma negatif masyarakat. Hal ini disampaikan dalam hasil wawancara sebagai berikut:

“Ya sejak adanya kebijakan retribusi parkir yang jelas melalui karcis parkir maka akan memberikan pelajaran bagi jukir yang nakal nah kalau implementasinya tegas nanti akan memberikan manfaat bagi jukir resmi bisa terhindar dari anggapan negatif masyarakat karena memiliki karcis dari Dishub akhirnya kan masyarakat percaya sedangkan yang gak pakai karcis kan jelas masyarakat ini menganggap kami sering melakukan pungli”.

Manfaat yang diterima dari kebijakan retribusi parkir oleh aktor pelaksana dan juga kelompok sasaran sangat besar. Peneliti melihat bahwa dalam pengimplementasiannya, kebijakan ini memberikan manfaat kolektif atau pada banyak orang. Melalui kebijakan ini semua pengguna

jalan akan mendapat rasa nyaman, terbebas dari adanya ulah jukir yang nakal melakukan pungli tanpa karcis .

c) *Extent of Change Envision* (Derajat Perubahan yang Ingin Dicapai)

Pada dasarnya setiap kebijakan pasti memiliki target yang hendak dan ingin dicapai. *Content of policy* yang ingin dijelaskan pada poin ini adalah bahwa sejauh mana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan haruslah memiliki skala yang jelas.

Salah satu perubahan yang ingin dicapai oleh aktor pelaksana yaitu lalu lintas di tepi jalan umum yang bebas dari jukir nakal disampaikan dalam hasil wawancara berikut ini:

“Kalau adanya kebijakan kan harapannya itu bisa lebih patuh pada aturan apalagi bagi pengemudi kendaraan serta yang bekerja jadi jukir supaya patuh juga nah untuk pengemudi harapannya supaya tertib dalam memarkirkan kendaraannya. Kalau untuk masalah jukir nakal sebenarnya yang illegal itu yang tidak punya karcis kalau yang tetep beri karcis namun ditarik 2,000 itu sudah atas sepengetahuan kami dengan syarat keamanan helm karena kewanaman yang terjadi di lapangan adalah tanggungjawab jukir tentunya dengan jukir berizin resmi namun kadang masyarakat ada yang tidak mau tau tentang hal ini. Melalui kebijakan ini juga diharapkan masyarakat bisa sadar bahwasanya tidak semua kawasan bisa dijadikan tempat parkir kendaraannya serta jukir yang resmi telah melakukan kewajibannya”.

Adanya derajat perubahan yang diinginkan tersebut tentunya tidak semuanya akan maksimal diterapkan di lapangan karena tentunya tidak semua orang akan memahami kondisi penarikan retribusi dengan alasan keamanan helm maka diharapkan tanpa adanya rambu retribusi sebenarnya

masyarakat harus sudah paham seperti uraian berikut dari pihak masyarakat:

“jadi gini lo kalau masyarakat pengetahuannya baik ya tentu masalah retribusi dia akan paham kan karena memang standarnya sesuai tarif jasa parkir di karcis nah jika ada tambahan jukir harus izin resmi ke pihak Dishub dan kartu karcis diganti supaya masyarakat juga tidak salah arah memaknai retribusi yah menurut saya sebenarnya aturan kebijakan sudah bagus tapi kesannya jadi tidak relevan kalau masih ditemui jukir nakal karena nyatanya target retribusi tidak terpenuhi”

Dari uraian tersebut di atas maka dapat disimpulkan bahwa implementasi peraturan daerah yang jauh berbeda dengan peraturan daerahnya ini juga menyalahi Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat Dan Pemerintah Daerah pasal 7 dijelaskan bahwa dalam upaya meningkatkan PAD, daerah dilarang menetapkan peraturan daerah tentang pendapatan yang menyebabkan biaya tinggi, dan menetapkan peraturan daerah tentang pendapatan yang menghambat mobilitas penduduk, lalu lintas barang dan jasa antar daerah, dan kegiatan impor/ekspor karena tidak jelasnya antara pembagian antara pihak jukir dan Dishub sehingga masih ada jukir yang tidak sesuai tarif. Karena tidak adanya pembagian hasil yang tepat maka banyak juru parkir yang tidak mengalami kesejahteraan yang merata. Hal ini diuraikan dalam hasil wawancara sebagai berikut;

“Ya mas dilihat ya missalkan ketika juru parkir di titik ramai pengunjung seperti kawasan Alun- Alun Kota Batu dan ruas Jalan munif dapat mengantongi Rp 50.000- Rp 100.000 per hari. Berbeda dengan bapak berinisial F di ruas jalan Diponegoro yang hanya mendapatkan pengasilan Rp 30.000 –Rp 45.000 per hari dan tak menentu. Sedangkan bapak berinisial U yang berlokasidi

depan Bank BRI ini memiliki pengasilan Rp 200.000 per hari dengan setoran ke DISHUB sebanyak Rp 20.000 per hari. Hal Ini bearti ada ketimpangan penghasilan dari para juru parkir dari pendapatannya mulai dari Rp 35.000 hingga Rp 200.000 tergantung pada titik parkir itu sendiri.

Juru parkir meraup keuntungan sebanyak-banyak nya setiap hari sedangkan yang di setor ke DISHUB sangat sedikit. Selain itu dari data yang penulis dapatkan banyak para jukir resmi yang menempati titik-titik parkir yang namanya tak sama dengan yang ada di lapangan. Contohnya di titik Alun Alun Barat di data tertulis bapak berinisial A namun di lapangan ternyata berbeda orang dan berinisial S. Nah hal ini menjadi tugas DISHUB untuk lebih mengevaluais secara tegas karena pada akhirnya tujuan yang ingin dicapai kan jadi berbeda. Inginnnya mensejahterakan masyarakat tapi juga ketimpangan juga tapi pihak masyarakat yang jadi jukir ada juga tidak mau ikut aturan pemerintah dan Dishub ini pelaksana”

Maka, dari pernyataan hasil wawancara di atas, derajat perubahan yang diharapkan melalui kebijakan ini ada yang sesuai apabila masyarakatnya memahami kondisi jukir namun menjadi tidak sesuai apabila jukir menggunakan kesempatan untuk tidak menyetorkan hasil retribusi ke Dishub sesuai target dengan alasan sedikit pendapatan.

Masyarakat masih mempunyai kekhawatiran bahkan terkadang rasa tidak percaya pada petugas parkir ketika memarkirkan kendaraan dan meninggalkan kendaraan tersebut ditempat parkir untuk beberapa waktu.

Hal ini sesuai dengan pernyataan pengguna jasa parkir sebagai berikut:

“Selama menggunakan jasa parkir, saya sebagai pengguna jasa parkir belum merasakan peningkatan dari segi pengamanan maupun fasilitas karena selama menggunakan jasa parkir saya masih merasa tidak tenang dan kurang percaya selama meninggalkan kendaraan saya di area parkir. Mungkin perencanaan pemerintah belum cukup optimal”

Pemerintah juga mempunyai tujuan dari adanya retribusi parkir yaitu meningkatkan pendapatan dari sektor parkir. Idealnya, jika masyarakat sudah memiliki kesadaran membayar retribusi maka dengan sendirinya pendapatan daerah dari sektor retribusi mengalami peningkatan. Pemerintah seharusnya lebih ketat dalam pengelolaan parkir agar dapat meningkatkan penghasilan dari retribusi, misalnya dengan cara memperluas area parkir dan mendata secara rapi wajib retribusi yang ada agar jangan sampai ada yang berstatus wajib retribusi namun tidak dipungut biaya retribusi.

d) Site of Decision Making (Letak Pengambilan Keputusan)

Berdasarkan struktur organisasi yang tercantum dalam Renstra Dinas Perhubungan tahun 2016-2021 aktor yang berwenang dalam mengambil keputusan yaitu Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu. Sedangkan yang menjadi pengambil keputusan di lapangan yaitu pengawas dan koordinator yang bertugas. Hal ini sesuai dengan kutipan wawancara peneliti sebagai berikut:

“Kalo di kantor yang menjadi pengambil keputusan adalah Kepala Dinas tapi kalo di lapangan adalah pengawas lapangan yang bertugas dan juga koordinator lapangan. Hingga saat ini kedua aktor tersebut mampu lah menurut saya untuk memecahkan masalah yang kita hadapi baik itu di kantor maupun di lapangan”

Kebijakan dibidang tertentu biasanya diputuskan oleh sejumlah besar unit pengambil kebijakan, sebaliknya ada kebijakan tertentu lainnya yang hanya ditentukan oleh sejumlah kecil unit pengambil kebijakan.

Implikasi dari jumlah pengambil keputusan adalah semakin banyak yang

terlibat akan semakin menyulitkan di dalam implementasi kebijakannya.

Kepala dinas sebagai pihak yang bertanggung jawab dalam implementasi kebijakan harus dapat memahami dan mengerti tentang keadaan masyarakat yang diperintahnya. Pengaruh pengambil keputusan sangat berpengaruh terhadap pelaksanaan kebijakan mengenai retribusi parkir.

Berikut kutipan wawancara peneliti:

“Kalo menurut saya sangat besar lah karena kan mereka lah orang yang memiliki hak penuh untuk mengambil kebijakan itu sendiri. Selain itu Kepala Dinas sebagai pengambil keputusan harus mampu bertindak objektif sehingga kebijakan penertiban retribusi parkir ini bisa berjalan maksimal.”

e) Program Implementer (Pelaksana Program)

Pelaksanaan atau penggerakan di dalam manajemen merupakan fungsi yang paling penting karena berkaitan langsung dengan pemanfaatan sumber daya manusia. Penggerakan adalah menggerakkan semua bawahan, agar mau bekerja sama dan bekerja efektif untuk mencapai tujuan. Masalah penggerakan atau pelaksanaan sangat berkaitan dengan manusia dan merupakan suatu masalah yang paling kompleks. Dengan demikian dalam pelaksanaan fungsi-fungsi manajemen, pelaksanaan merupakan kegiatan yang paling sering dilakukan. Dalam pelaksanaan suatu kebijakan atau program harus didukung dengan adanya pelaksana kebijakan yang memiliki kompetensi dan kapasitas demi keberhasilan kebijakan tersebut. Kebijakan implementasi retribusi parkir yang ada di Kota Batu dilaksanakan dengan koordinasi dari beberapa implementor yang kepentingannya saling berkaitan. Adapun dalam program yang

dilakukan oleh Dinas Perhubungan untuk mendukung Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum. Adalah mengadakan program sosialisasi terkait sosialisasi mengenai retribusi parkir ini dilakukan sebagai Solusi yang ditempuh Pemerintah daerah dalam mengurangi pelanggaran perda adalah melakukan sosialisasi perda secara berkesinambungan, memasang papan-papan informasi berkaitan dengan Perda, melakukan pengawasan dan pengendalian secara rutin, bekerja sama secara terkoordinasi. Seperti diuraikan sebagai berikut:

“Program yang dilaksanakan adalah sosialisasi mas khususnya untuk jukir dan kita juga memasang plang tarif parkir yang sesuai ketentuan di titik parkir potensial supaya masyarakat mengetahui tarif parkir yang seharusnya dimana pelaksana programnya adalah Dishub yang disesuaikan dengan aturan Perda Kota Batu tentang retribusi parkir di tepi jalan umum dan disini Dishub sebagai pelaksana akhirnya juga memiliki koordinasi dengan Satlantas, Sabhara atau PM (Polisi Militer) sama Satpol PP. Tujuannya untuk pengawasan dan evaluasi tepi jalan umum dan dishub adalah sebagai pengawasan bagi jukir, Nah prosedur yang seharusnya adalah si juru parkir menyetor hasil retribusi setiap hari ke dishub sesuai karcis parkir yang dikeluarkan, tetapi dishub mengambil inisiatif untuk jemput bola dan melakukan penarikan setiap hari langsung ke titik parkir sekaligus untuk melakukan pengawasan. Namun sosialisasi dishub dirasa belum maksimal karena tidak semua jukir dan masyarakat paham aturan tentang retribusi”

Program sosialisasi adalah dianggap sebagai yang tepat akan mempermudah pencapaian tujuan organisasi. Suatu strategi yang dipersiapkan dengan matang akan efektif memberikan manfaat bagi organisasi. UPT perparkiran Kota Batu yang bekerja sama dengan Dinas Perhubungan mempunyai strategi dalam mencapai tujuan organisasinya

seperti yang diungkapkan Sekretaris UPT Perparkiran Dinas Perhubungan sebagai berikut:

“Untuk mencapai tujuan organisasi, kami menyusun strategi dimana kami akan mensosialisasikan pemungutan retribusi parkir pada masyarakat pengguna parkir di tepi jalan umum, selanjutnya strategi kami dari pelaksanaan pemungutan retribusi parkir yang tepat, dan terakhir kami mempunyai strategi pemantauan terhadap pelaksanaan pemungutan retribusi parkir di lapangan”

Sosialisasi peraturan merupakan agenda pemerintah yang harus dikerjakan dengan baik, tanpa adanya sosialisasi masyarakat sulit untuk mengetahui peraturan yang berlaku di daerahnya. Terlebih jika itu adalah peraturan yang berkaitan dengan pendapatan daerah seperti pajak dan retribusi. Jika tidak ada sosialisasi yang dilakukan, bukan hanya pemerintah yang akan dirugikan tetapi juga masyarakat. Aturan tentang retribusi parkir di Kota Batu perlu untuk disosialisasikan kepada masyarakat agar mekanisme pelaksanaan pemungutan retribusi bisa dipahami oleh masyarakat dan tidak ada pihak yang dirugikan. Sosialisasi atas kebijakan sangat diperlukan dalam pengimplementasian suatu kebijakan agar masyarakat mengetahui keberadaan kebijakan yang telah ditetapkan. Kurangnya maksimalnya sosialisasi dalam pelaksanaan kebijakan ini membuat masyarakat enggan melakukan pembayaran.

Ketika ditanyakan tentang hal-hal yang direncanakan dalam pemungutan parkir lebih lanjut disampaikan hasil wawancara berikut ini :

“Ya UPT bidang perparkiran dishub mas yang melaksanakan program dan setiap tahun selalu menyusun rencana kerja yang berkaitan dengan pemungutan retribusi parkir yang pertama kami menetapkan masyarakat pengguna parkir ditepi jalan umum sebagai

target retribusi kami, sosialisasi pemungutan retribusi parkir ditepi jalan umum kepada pengguna jasa parkir, dan evaluasi kerja”.

Lebih lanjut disampaikan dalam hasil wawancara berikut, yaitu :

“Pada perencanaan penentuan target anggaran retribusi parkir terdapat langkah berupa kepala UPT perparkiran bersama kepala dinas perhubungan mengajukan usulan target anggaran kepada DPPKA (dinas pendapatan, pengelolaan keuangan dan asset), kemudian usulan tersebut diserahkan ke DPRD Kota Batu untuk dimusyawarahkan oleh para anggota DPRD. Setelah mencapai kesepakatan barulah target yang telah disetujui dapat direalisasikan.

f) Resources Committed (Sumber-Sumber Daya yang Digunakan)

Sumber daya merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam pengimplementasian suatu kebijakan. Sumber daya yang diperlukan dalam suatu kebijakan tidak hanya mengenai biaya. Akan tetapi, sumber daya juga terkait dengan sumber daya manusia, dan fasilitas yang disediakan. Pelaksana merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan karena apapun jenis kebijakan tersebut sangat memerlukan dukungan para pelaksana. Para pelaksana diharapkan paham apa tujuan dari pelaksanaan kebijakan. Tidak hanya dukungan staf dan para pelaksana, dukungan finansial, dan dukungan sarana dan prasarana juga sangat penting untuk lancarnya suatu implementasi kebijakan.

Unsur manusia merupakan unsur yang paling mendasar dan memegang peranan penting dalam pengorganisasian. Kualitas pegawai dalam melakukan tugasnya seharusnya menguasai apa yang dikerjakannya agar tujuan dari pelaksanaan tugasnya dapat dikerjakan dengan baik dan

secara kuantitas, semestinya dalam suatu organisasi jumlah pegawai harus seimbang dengan jumlah pekerjaan dalam organisasi tersebut dengan maksud bahwa jumlah pegawai tidak berlebihan agar tidak terjadi pemborosan dan tidak kurang agar pekerjaan dapat terselesaikan dengan baik.

Dalam pelaksanaan kebijakan implementasi retribusi parkir di Kota Batu jumlah sumber daya manusia masih sangat minim. Tenaga yang dibutuhkan dalam pelaksanaan kebijakan ini belum mencukupi mengingat banyaknya titik lokasi parkir yang ada di Kota Batu. Akibatnya hal ini membuat sumber daya yang ada sangat dimaksimalkan. Berikut hasil wawancara peneliti dengan narasumber:

“Ya jadi Petugas pengelola retribusi parkir yaitu aparat UPT perparkiran berstatus pegawai negeri sipil(PNS) lalu Petugas juru parkir berstatus tenaga kerja sukarela (TKS) dan inilah yang menjadi masalah karena tidak semua paham serta terampil dalam melakukan tugasnya sebagai jukir”.

Hal senada juga disampaikan dalam hasil wawancara sebagai berikut:

“Dalam implementasi kebijakan retribusi parkir dan yang paling dibutuhkan adalah sumber daya manusianya. Karena sebenarnya sumber daya manusia yang tersedia saat ini belum cukup. Tiap 5 lokasi wilayah parkir dikoordinasi kan hanya 1 koordinator lapangannya, sebenarnya yang 1 itu belum cukup untuk menertibkan tapi karena anggaran dari pihak pemerintah dinas tidak memadai ya apa boleh buat maka yang ada itu lah dimaksimalkan”

2. Faktor Pendukung Dan Penghambat Dalam Pengelolaan Retribusi Parkir Di Kota Batu

Pada dasarnya sebuah implementasi kebijakan dalam penerapannya tentu memiliki faktor pendukung dan penghambat karena tidak semua tujuan, visi serta misi akan sesuai karena ada yang menjadi dukungan maupun kendala. Adapun berikut ini beberapa hal yang menjadi faktor pendukung dan penghambat dalam pengelolaan retribusi parkir di Kota Batu yaitu sebagai berikut:

a. Faktor Pendukung

Proses Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 dipengaruhi oleh faktor-faktor tertentu. Dimana faktor-faktor tersebut bisa saja menyebabkan terjadinya kegagalan dan keberhasilan dalam mengimplementasikan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010. Dalam penelitian ini penulis mencoba mengkaji faktor-faktor yang mempengaruhi berdasarkan teori dari Meter and Horn serta Grindle. Teori mereka ini menjelaskan bahwa faktor yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan pada dasarnya dapat dilihat dari tiga faktor, yaitu faktor kebijakan itu sendiri, faktor lembaga atau instansi pelaksana dan faktor kepatuhan masyarakat yang diuraikan sebagai berikut:

(1) Faktor Kebijakan Itu Sendiri

Tujuan dan manfaat dalam penyusunan sebuah kebijakan biasanya sudah sangat jelas, karena sebuah kebijakan dibentuk atau dibuat memang memiliki tujuan dan manfaat tertentu, terutama dalam menyelesaikan permasalahan yang terjadi isu strategis daerah. Penerbitan Peraturan

Daerah Nomor 10 Tahun 2010 ini juga memiliki tujuan dan manfaat yang jelas. Sebab Peraturan Daerah ini diterbitkan dalam upaya menjawab kebutuhan daerah akan peraturan yang bisa memberikan sumbangsih dalam penghasilan asli daerah (PAD).

Pada dasarnya penentuan objek PAD ini dilakukan berdasarkan penelaahan dan penganalisaan sesuai dengan potensi yang dimiliki oleh daerah. Oleh karenanya tujuan diterbitkannya Peraturan Daerah Nomor 10

Tahun 2010 ini seyogianya adalah untuk memberikan kontribusi yang positif bagi penerimaan retribusi daerah di Kota Batu. Hal tersebut disampaikan dalam hasil wawancara berikut ini:

“Sebenarnya kita terkendala dengan kebijakan itu sendiri karena DPRD menaikkan target dibidang parkir Rp. 669.000.000 juta pada tahun 2015 bahkan sebanyak Rp.996.000.000 sedangkan realisasinya hanya sekitar rentang 300 juta sampai 365 juta saja lalu pada tahun 2014 tanpa ada perubahan kebijakan, sehingga mau tidak mau petugas pemungut parkir dengan sengaja menaikkan tarif karena posisi kami sendiri juga dilema dengan target yang semakin tinggi dan kami terbentur dengan kebijakan”.

Hal tersebut juga ditambahkan oleh Bapak Susetya Herawan selaku

Kepala Dishub sebagai berikut, yaitu :

“Menurut saya harus ada revisi terhadap undang-undangnya sendiri karena sudah tidak relevan dan dibuat aturan pembagian hasil yang jelas antara jukir dan pihak dishub sehingga kedepannya diharapkan dapat setidaknya meminimalisir jukir yang melanggar ketentuan sehingga target retribusi dapat tercapai”.

Bapak Bambang Priambodo selaku Pegawai Dishub Seksi Perparkiran juga menambahkan sebagai berikut:

“Karena di dalam undang undangnya sendiri retribusi parkir harus disetorkan secara bruto yang artinya seluruh hasil yang didapatkan harus disetorkan semua kepada pihak dishub sedangkan untuk jukir sendiri tidak ada insentif ataupun gaji, yang artinya si jukir tidak mendapatkan sepeserpun jika mengikuti undang undang yang berlaku ya kita juga gak mungkin setega itu, sekarang jukirnya mau makan apa jilka dikasih ke dishub semua ya jadinya pembagiannya sewajarnya saja, jd karena tidak adanya pembagian yang jelas antara jukir dan dishub sehingga target tidak pernah tercapai meskipun setiap tahunnya pengunjung objek wisata di batu selalu meningkat’.

Dalam penelitian dilakukan, ditemukan kesalahan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informasi sebagai pelaksana retribusi parkir, yaitu bentuk dan isi SKRD atau semacamnya berupa karcis. Dalam Karcis yang digunakan untuk parkir mobil berbeda dengan roda dua dan tiga. Retribusi Roda dua dan tiga menggunakan landasan hukum Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum dan retribusi parkir mobil menggunakan landasan hukum Peraturan Daerah Nomor 03 Tahun 2013 tentang Pencabutan Peraturan Daerah dan Retribusi Daerah. Dalam Peraturan Daerah Nomor 03 Tahun 2013 sama sekali tidak memuat tarif bahkan tidak ada sama sekali dalam kebijakan itu memuat tentang masalah perparkiran. Kemudian lokasi pemungutan retribusi parkir mestinya dimuat dalam suatu peraturan daerah bukan surat tugas sehingga

masyarakat mengetahui secara jelas lokasi dimana tempat pemungutan retribusi parkir diadakan.

(2) Faktor Lembaga atau Instansi

Faktor instansi pelaksana kebijakan yang ditunjang dari sumber daya manusia (SDM) yang berkualitas masih kurang sekali, dimana pendelegasian wewenang dan tanggung jawab dalam pengimplementasian Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 kepada Dinas Perhubungan, komunikasi dan Informatika memang sudah tepat namun, kesiapan lembaga akan SDM yang akan melakukan pengelolaan implementasi peraturan daerah masih belum maksimal. Seperti dijelaskan dalam hasil wawancara berikut:

“Ya belum maksimalnya karena memang kurangnya tenaga atau sumber daya dan akhirnya dalam pembagian kinerja yang dilaksanakan seefektif mungkin supaya bisa merata kemudian dianggap bahwa SDM juga tidak semuanya memiliki integritas yang baik dalam bekerja karena kalau jukir kan nggak bisa dilihat dari tingkat pendidikan”

Ketidaksiapan SDM yang paling menonjol adalah para pengelola parkir yang akan bertugas. Karena memilih petugas parkir yang berkualitas dari segi pendidikan memang tidaklah mungkin, namun menemukan petugas parkir yang memiliki integritas dalam kerja bisa-bisa saja. Sebab integritas kerja bukan hanya dimiliki oleh individu yang mempunyai pendidikan yang tinggi.

Dalam penelitian ini petugas parkir sebagian besar memang sudah memiliki integritas dalam melakukan pemungutan terlihat melihat kondisi beberapa lokasi yang memiliki palang di pintu keluar sehingga setiap

pengguna jasa parkir melakukan pembayaran atas penggunaan jasa parkir.

Selain itu pengawasan terhadap kendaraan-kendaraan di lahan parkir dilakukan oleh petugas parkir karena kepehaman akan tugas dan fungsinya menjaga setiap kendaraan yang menggunakan jasa parkir.

(3) Faktor Kepatuhan Masyarakat

Tingkat Kepatuhan dan Adanya Respon dari Pelaksana merupakan hal lain yang dirasa penting dalam proses pelaksanaan suatu kebijakan adalah kepatuhan dan respon dari para pelaksana, maka yang hendak dijelaskan pada poin ini adalah sejauhmana kepatuhan dan respon dari pelaksana dalam menanggapi suatu kebijakan. Hal ini disampaikan dalam hasil wawancara berikut ini, yaitu :

“Ya kalau masyarakat batu yang sudah paham jelas patuh dan kalau pendatang untuk membayar ya juga mendukung namun kalau masalah penarikan lebih kadang ada juga yang tidak mengetahui makna penarikan lebih untuk meningkatkan dan memenuhi target retribusi. Jadi intinya masyarakat sudah paham dan patuh sebagian besar pada kebijakannya dan diberikan kesempatan bagi masyarakat untuk mengkritik apabila jukir menyalahhi aturan yang kritinya disampaikan lewat media sosial”

Pada penelitian ini ditemukan bahwa tingkat Kepatuhan Masyarakat terhadap Kebijakan Retribusi parkir sudah baik karena pada kenyataannya dengan membayar parkir di area parkir sesuai dengan peraturan yang ada. Namun beberapa jukir illegal ada yang menggunakan kesempatan penarikan untuk menarik retribusi melebihi aturan. Juru parkir resmi juga merespon jika ada penarikan retribusi dari Dinas Perhubungan karena dari penarikan itulah bisa menambah PAD Kota Batu serta

Masyarakat juga sudah dipahaamkan melalui sosialisasi bahkan dihimbau agar menyampaikan lewat media sosial Dinas Perhubungan jika ada kesalahan-kesalahan juru parkir dengan menaikkan tarif parkir /karcis dan juga dihimbau untuk segera lapor jika melihat adanya juru parkir liar.

b. Faktor Penghambat

Pada implementasi kebijakan tentunya akan ditemukan beberapa kendala yang menjadi penghambat tercapainya tujuan suatu aturan.

Sebagaimana telah diketahui bahwa dalam mengimplementasikan suatu kebijakan belum tentu berhasil atau mencapai tujuan yang diinginkan.

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi pemungutan retribusi parkir di

Kota Batu antara lain:

(1) Struktur Birokrasi

Struktur Birokrasi yang ada pada Dinas Perhubungan masih kurang karena terkait dengan Prosedur pelaksanaan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum yang kurang jelas dan kurang rinci masih tidak sesuai dengan prosedur yang berlaku terutama juru parkir meskipun telah diberi sosialisasi oleh pihak Dinas Perhubungan. Seperti dijelaskan dalam uraian sebagai berikut:

“Pembagian hasil hanya dilakukan sewajarnya saja, sepentasnya, karena untuk juru parkir sendiri tidak ada insentif ataupun gaji jadi ya hanya sepentasnya saja. Namun meskipun ada sosialisasi dan plang tarif sesuai ketentuan tetap saja tidak relevan karena menurut saya tidak ada regulasi yang jelas yang mengatur peraturan teknis mengenai lama parkir, presentase bagi hasil antara setoran ke DISHUB dan keuntungan jukir, dan peraturan kerja jukir. Selain itu htidak ada tindakan hukum pada jukir yang melanggar aturan sehingga tidak memberikan efek jera kepada jukir yang nakal”.

Hal ini diperkuat dengan hasil jawaban wawancara berikut ini :

“Sejauh ini kalau sangsi paling hanya diberi teguran terhadap jukir yang melanggar dan sangsi tegasnya jika ada yang keterlaluhan izin jukirnya dicabut. Kalau menurut saya itu belum beri efek jera bisa diulang dan diulang lagi”.

Dari uraian tersebut di atas maka dapat disimpulkan bahwa struktur birokrasi yang ada cukup menghambat karena didukung pula dengan ketidakjelasan aturan teknis yang ada meskipun sosialisasi masyarakat telah dilakukan.

(2) Kurangnya Sumber Daya

Sumber daya yang ada pada Dinas Perhubungan masih kurang karena Sumber daya peralatan masih kurang tersedia terutama sarana dan prasarana untuk juru parkir berupa rompi untuk beberapa juru parkir dan kurangnya mobil dinas jadi membuat petugas retribusi parkir sulit untuk turun ke lapangan. Seperti dijelaskan dalam uraian sebagai berikut:

“Ya sumber Daya manusia sama fasilitasnya kurang mengngat banyaknya jukir akhirnya untuk melakukan pemberian fasilitas juga tidak semua dapat dan berakibat tidak maksimal”

(3) Rendahnya Kesadaran Masyarakat

Salah satu faktor yang mempengaruhi pelaksanaan pemungutan retribusi parkir adalah kesadaran masyarakat sebagai wajib retribusi.

Tanpa kesadaran masyarakat, pelaksanaan pemungutan retribusi akan mengalami kesulitan. Pelaksanaan pemungutan retribusi parkir di Kota Batu masih terlihat banyak pengguna parkir yang membayar tidak sesuai dengan tarif yang ditetapkan oleh pemerintah, selain itu juga masih banyak masyarakat yang memarkir kendaraannya di sembarang tempat, padahal jelas sekali terdapat tanda larangan parkir. Tetapi masih tetap memarkir kendaraannya dengan alasan-alasan yang dibuat-buat, hal ini disebabkan karena masih rendahnya kesadaran masyarakat sebagai wajib retribusi yang seharusnya mematuhi setiap peraturan yang telah ditetapkan pemerintah. Seperti uraian sebagai berikut:

“Ya kadang masih saya temukan masyarakat itu menyepelekan mas misalnya ya alah tarikan itu buat pemerintah tapi mereka secara tidak sadar kan sama dengan tidak mambantu kesejahteraan jukir dan peningkatan PAD ya juga ada yang udah dikasih sosialisasi tapi tetap tidak tahu mengenai kebijakan retribusi parkir kadang ada yang menghindar supaya tidak ditarik parkir macam-macam pokoknya”

Hasil wawancara tersebut di atas menunjukkan bahwa masih banyak masyarakat yang beranggapan bahwa pungutan retribusi hanya untuk kepentingan para pemungut semata tanpa menyadari bahwa retribusi daerah khususnya retribusi parkir merupakan salah satu sumber penerimaan daerah yang digunakan untuk membiayai kepentingan umum, termasuk jalan dan fasilitas lainnya. Selain karena ketidaktahuan masyarakat tentang kebijakan retribusi parkir, ada juga masyarakat yang sengaja menghindar dari pembayaran retribusi misalnya dengan tidak

meminta karcis parkir guna mengurangi nilai retribusi yang dibayar kepada para pemungut retribusi (juru parkir).

(4) Rendahnya Sistem Pengawasan

Pengawasan dalam pelaksanaan pemungutan retribusi merupakan hal yang sangat urgen. Tak dapat dipungkiri bahwa pengawasan memegang peranan penting sebagai upaya dalam meminimalisir ketimpangan² atau kebocoran-kebocoran dalam pemungutan retribusi.

Pengawasan merupakan proses pemantauan yang dilakukan sebagai langkah untuk mengetahui apakah kegiatan pelaksanaan di lapangan sudah sesuai dengan ketentuan. Adapun dijelaskan dalam hasil wawancara tersebut di atas, yaitu :

“Ya ada dua jenis pengawasan langsung dan tidak langsung untuk yang langsung itu pengawasan ke lapangan kadang pimpinan kasi ikut atau kadang anggotanya untuk cek mengenai penertiban retribusi parkir lalu pengawasan secara tidak langsung dilakukan melalui laporan tertulis administrasinya. Menurut saya belum maksimal karena sumber daya kurang akhirnya pengawasan jadi lemah”

Berdasarkan hasil wawancara tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa sistem pengawasan (*controlling*) yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Batu selaku implementator kebijakan retribusi parkir terhadap para pemungut retribusi (juru parkir) masih sangat minim karena para pimpinan hanya mengharapkan laporan dari pegawai maupun masyarakat bila ada masalah di lapangan barulah mereka terjun untuk memberikan teguran bagi para pemungut retribusi di lapangan.

C. PEMBAHASAN DATA FOKUS PENELITIAN

1. Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum.

Implementasi kebijakan secara sederhana dapat diartikan sebagai proses menerjemahkan peraturan ke dalam bentuk tindakan. Dalam praktiknya implementasi kebijakan merupakan suatu proses yang begitu kompleks bahkan tidak jarang bermuatan politis karena wujudnya intervensi berbagai golongan (Agustino, 2016:126).

Winarno dalam bukunya *Kebijakan Publik Era Globalisasi* (2016:134), 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 di mana berbagai aktor, organisasi, prosedur, dan teknik bekerja bersama-sama untuk menjalankan menjalankan kebijakan dalam upaya meraih tujuan-tujuan kebijakan atau program-program.

Kemudian A.Daniel Mazmanian dan Paul A. Sabatier dalam Wahab (2015:135), menjelaskan makna implementasi kebijakan ini dengan mengatakan bahwa:

“Memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program dinyatakan berlaku atau dirumuskan merupakan fokus perhatian impementasi kebijakan, yakni kejadian-kejadian dan kegiatan-kegiatan yang

timbul sesudah disahkannya pedoman-pedoman kebijakan publik yang mencakup baik usaha-usaha untuk mengadministrasikannya maupun untuk menimbulkan akibat atau dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian”.

Sedangkan Van Meter dan Van Horn dalam Agustino (2016:128) mengidentifikasi implementasi kebijakan sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang darahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijaksanaan.

Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum di implementasikan Dinas Perhubungan sejak tahun 2010 hingga saat ini. Seksi perpajakan khususnya didalam Peraturan Wali Kota Batu Nomor 41 Tahun 2013 Tentang Penjabaran Tugas Dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Batu pasal 19 ayat 1 menjelaskan bahwa tugas seksi perparkiran adalah diantaranya merencanakan, membina, mengelola, memantau, dan teknis operasional perparkiran. Pada ayat 2 fungsi seksi perparkiran adalah penyusunan rencana program kegiatan, pendataan dan pemetaan fasilitas parkir, pengolahan rekomendasi ijin pembangunan fasilitas parkir untuk umum, pelaksanaan penagihan retribusi parkir, pengelolaan penerimaan retribusi parkir, pembinaan teknis juru parkir, penyusunan pedoman teknis penarikan dan penyetoran retribusi parkir.

Melihat dari penyajian data dan fokus penelitian, dapat dilihat kebijakan tersebut sudah diimplementasikan dengan baik atau belum. Untuk dapat menelaah hal tersebut maka penulis memakai pendekatan Implementasi kebijakan model Merilee S. Grindle. Pendekatan Merilee S. Grindle dalam Agustino (2016:142) dikenal dengan *Implementation as A Political and Administrative Procces*. Keberhasilan suatu implementasi kebijakan dapat diukur dari proses pencapaian *outcomes* (yaitu tercapainya atau tidaknya tujuan yang ingin diraih). Yang mana hal ini dapat dilihat dari dua hal berikut:

- 1) Dilihat dari prosesnya, dengan mempertanyakan apakah pelaksanaan kebijakan sesuai dengan yang ditentukan (*design*) dengan merujuk pada aksi kebijakannya.
- 2) Apakah tujuan kebijakan tercapai. Dimensi ini diukur dengan melihat dua faktor, yaitu :
 - a. Dampak atau efeknya pada masyarakat secara individu dan kelompok.
 - b. Tingkat perubahan yang terjadi serta penerimaan kelompok sasaran dan perubahan yang terjadi.

Keberhasilan suatu implementasi kebijakan publik, juga menurut Grindle, amat ditentukan oleh tingkat *implementability* kebijakan itu sendiri, yang terdiri atas *Content of Policy* dan *Context of policy* (Merilee S. Grindle dalam Agustino, 2016:143). Adapun yang menjadi fokus penelitian ini menitikberatkan pada konten atau isi kebijakan itu sendiri yaitu:

a) **Interest Affected (Kepentingan-Kepentingan yang Mempengaruhi)**

Interest affected berkaitan dengan berbagai kepentingan yang mempengaruhi suatu implementasi kebijakan. Indikator ini berargumen bahwa suatu kebijakan dalam pelaksanaannya pasti melibatkan banyak kepentingan, dan sejauh mana kepentingan-kepentingan tersebut membawa pengaruh terhadap implementasinya (Merilee S. Grindle dalam Agustino, 2016:143).

Suatu kebijakan dibuat untuk memperoleh perubahan ke arah yang lebih baik dari kondisi sebelumnya. Setiap kebijakan publik yang dibuat akan membawa dampak tertentu terhadap kelompok sasaran. Perubahan yang terjadi sangat berkaitan dengan sejauh mana isi dari kebijakan dapat mencakup kepentingan dari kelompok sasaran yang telah ditetapkan. Ketika sebuah kebijakan telah dibuat, tentunya kebijakan juga harus diimplementasikan dan hasilnya sedapat mungkin sesuai dengan apa yang diharapkan oleh pembuat kebijakan.

Maka dari itulah apabila suatu kebijakan divisualisasikan akan memiliki tujuan yang jelas sebagai wujud orientasi nilai kebijakan. Adapun Tujuan implementasi kebijakan diformulasi ke dalam program aksi dan proyek tertentu yang dirancang dan dibiayai. Program dilaksanakan sesuai dengan rencana. Implementasi kebijakan atau program secara garis besar dipengaruhi oleh isi kebijakan dan konteks implementasi.

Dalam Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum dijelaskan bahwa dinas yang menjalankan peraturan daerah ini adalah Dinas Perhubungan,

Komunikasi dan Informatika dan pegawai yang diberi tugas tertentu di bidang retribusi daerah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dimana tujuannya adalah mencapai kepentingan masyarakat supaya tidak terbebani dengan retribusi yang ada. Hal ini tentu bahwa Isi dari kebijakan ini jelas sangat mendukung kepentingan dari masyarakat sebagai kelompok sasaran yakni kondisi lalu lintas yang lancar dan bebas dari juru parkir liar. Namun kenyataannya, implementasi yang terjadi kurang maksimal.

Selain memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat merupakan tugas dan kepentingan Dinas Perhubungan Kota Batu maka dalam Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum menjelaskan bahwa Dinas Perhubungan berwenang melakukan perencanaan, pengelolaan, pengendalian, dan pengawasan terhadap penyelenggaraan perparkiran. Tak dapat dipungkiri bahwa pengawasan memegang peranan penting dalam upaya meminimalisir ketimpangan-ketimpangan dalam pemungutan retribusi. Pengawasan merupakan proses pemantauan yang dilakukan sebagai langkah untuk mengetahui apakah kegiatan pelaksanaan di lapangan sudah sesuai dengan ketentuan. Dengan pengawasan yang baik maka ketimpangan-ketimpangan yang dapat mengurangi keberhasilan pemungutan retribusi parkir bisa diminimalisir.

Faktor sumber daya menjadi faktor penting dalam pengawasan itu sendiri. Ketika terdapat sumber daya manusia yang kompeten di bidangnya serta sumber daya informasi yang memadai maka wewenang yang diberikan kepada implementor kebijakan akan dijalankan dengan baik, seperti

pendapat yang di kemukakan oleh George C. Edward III dalam Agustino (2016:138), dalam mengimplementasikan kebijakan. Indikator sumber daya terdiri dari beberapa elemen, yaitu:

- 1) Staff; Sumber daya utama dalam implementasi kebijakan adalah staff atau sumber daya manusia (SDM). Kegagalan yang terjadi dalam implementasi kebijakan salah satunya disebabkan oleh staff yang tidak mencukupi, memadai, ataupun tidak kompeten dibidangnya.

Penambahan jumlah staff dan implementator saja tidak mencukupi, tetapi diperlukan pula kecukupan staff dengan keahlian dan kemampuan yang diperlukan (kompeten dan kapabilitas) dalam mengimplementasikan kebijakan atau melaksanakan tugas yang diinginkan oleh kebijakan itu sendiri.

- 2) Informasi; Dalam implementasi kebijakan, informasi mempunyai dua bentuk yaitu, pertama informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan, implementor harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan disaat mereka diberi perintah untuk melakukan tindakan. Kedua, informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah yang telah ditetapkan. Implementor harus mengetahui apakah orang lain yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan tersebut patuh terhadap hukum.

- 3) Wewenang; Pada umumnya kewenangan harus bersifat formal agar perintah dapat dilaksanakan. kewenangan adalah otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik. Jika wewenang itu nihil, maka kekuatan

para implementator dimata politik tidak terlegitimasi, sehingga dapat menggagalkan proses implementasi kebijakan.

Dari hasil uraian diatas peneliti dapat menyimpulkan bahwa isi dari kebijakan mengenai retribusi tarif parkir di Kota Batu sudah mencakup kepentingan dari kelompok sasaran artinya tarif retribusi jasa umum ditetapkan berdasarkan kebijakan daerah dengan mempertimbangkan biaya penyediaan jasa yang bersangkutan, kemampuan masyarakat dan aspek keadilan. Melalui kebijakan yang ini diharapkan lalu lintas di tepi jalan umum akan semakin lancar dan harapannya tidak ada lagi yang bertindak sebagai juru parkir yang menarik retribusi parkir yang tidak sesuai aturan. Kepentingan yang tercakup dalam implementasi kebijakan ini bukan hanya dari pihak Dinas Perhubungan sebagai pelaksana utama tetapi juga masyarakat sebagai pengguna jalan dan juga kelompok sasaran serta kepentingan juru parkir dalam memenuhi target retribusi parkir khususnya di tepi jalan umum.

b) Type of Benefits (Tipe Manfaat)

Pada poin ini *content of policy* berupaya untuk menunjukkan atau menjelaskan bahwa dalam suatu kebijakan harus terdapat beberapa jenis manfaat yang menunjukkan dampak positif yang dihasilkan oleh pengimplementasian kebijakan yang hendak dilaksanakan (Merilee S. Grindle dalam Agustino, 2016:143).

Manfaat dalam sebuah isi kebijakan merujuk pada apa yang diperoleh kelompok sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya. Kebijakan

yang dirumuskan tentunya akan lebih bermanfaat jika sesuai dengan kebutuhan *target groups* atau kelompok sasaran. Dalam pengimplementasian kebijakan Retribusi Parkir Di Kota Batu mendatangkan manfaat bagi pelaksana yaitu melalui kebijakan ini tupoksi dari Dinas Perhubungan dapat berjalan maksimal.

Dinas Perhubungan selalu berusaha menjalankan implementasi kebijakan retribusi parkir dengan semaksimal mungkin untuk dapat memperoleh ketertiban lalu lintas serta pendapatan daerah yang sesuai dengan target yang ditentukan, dengan demikian masyarakat juga akan mendapatkan manfaat dari kebijakan tersebut. Namun dari hasil pengamatan dan wawancara pihak Dinas Perhubungan, masih banyak terdapat kendala didalam pelaksanaan implementasi kebijakan tersebut sehingga manfaat dari kebijakan belum dapat dirasakan secara maksimal.

Salah satu kendala adalah masih banyaknya jukir nakal yang tidak menyetorkan hasil retribusi secara pantas kepada pihak Dinas Perhubungan.

Hal tersebut disebabkan pada undang undang tersebut menyebutkan penyetoran hasil retribusi disetorkan secara bruto, yang artinya semua hasil yang didapatkan dari retribusi harus disetorkan semua kepada Dinas Perhubungan, tetapi untuk jukir tidak mendapat insentif ataupun gaji sehingga banyak dari jukir melakukan penyetoran dengan nominal yang tidak wajar dan jauh dari yang semestinya yang membuat target retribusi tidak tercapai.

Pemicu dari permasalahan tersebut adalah tidak adanya insentif ataupun gaji untuk para jukir, dan juga tidak adanya pembagian hasil yang

jelas. George C. Edward III menyatakan bahwa salah satu teknik yang disarankan untuk mengatasi masalah kecenderungan para pelaksana adalah dengan memanipulasi insentif. Oleh karena itu, pada umumnya orang bertindak menurut kepentingan mereka sendiri, maka memanipulasi insentif oleh para pembuat kebijakan mempengaruhi tindakan para pelaksana kebijakan melaksanakan perintah dengan baik. Hal ini dilakukan sebagai upayamemenuhi kepentingan pribadi (*self interest*) atau organisasi (George C. Edward III dalam Agustino ,2016:139).

Dilihat dari kondisi tersebut dapat disimpulkan implementasi kebijakan belum dapat memberi dampak positif bagi masyarakat, jukir, maupun pihak dishub itu sendiri. Masih perlu adanya pembenahan pada undang-undang yang menjadi landasan kebijakan serta perlu adanya pengambilan keputusan yang nantinya akan menjadi jawaban bagi pemmasalahan tersebut.

c) *Extent of Change Envision* (Derajat Perubahan yang Ingin Dicapai)

Setiap kebijakan memiliki target yang hendak dan ingin dicapai.

Content of policy yang ingin dijelaskan pada pon ini adalah bahwa sejauh mana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan haruslah memiliki skala yang jelas (Merilee S. Grindle dalam Agustino, 2016:143).

Suatu program yang bertujuan mengubah sikap dan perilaku kelompok sasaran relative lebih sulit diimplementasikan daripada program yang sekedar memberikan bantuan kredit atau bantuan beras kepada kelompok masyarakat miskin. Seksi perpajakan khususnya didalam

Peraturan Wali Kota Batu Nomor 41 Tahun 2013 Tentang Penjabaran Tugas Dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Batu pasal 19 ayat 1 menjelaskan bahwa tugas seksi perparkiran adalah diantaranya merencanakan, membina, mengelola, memantau, dan teknis operasional perparkiran. Hal ini menjadi tujuan yang ingin dicapai Dishub dalam upaya perubahan yang baik bagi Kota Batu khususnya masyarakat sekitar baik asli Kota Batu maupun pengunjung.

Melalui kebijakan ini juga diharapkan masyarakat bisa sadar bahwasanya tidak semua kawasan bisa dijadikan tempat parkir kendaraannya besarnya retribusi parkir yang di atur dalam peraturan daerah ini adalah untuk kendaraan roda 2 Rp 1.000, mobil Rp. 2.000,00, bus mini Rp 5.000,00, dengan memperhatikan biaya penyediaan jasa yang bersangkutan, kemampuan masyarakat, aspek keadilan, dan efektivitas pengendalian atas pelayanan sesuai dengan bab lima pasal 7 ayat 1. Namun pada implementasinya retribusi parkir untuk kendaraan roda 2 di kota Batu sebagian ada yang tidak memenuhi unsur kemampuan masyarakat, aspek keadilan, dan efektivitas pengendalian karena tanpa persetujuan masyarakat dan mengganggu mobilitas masyarakat. Hal ini biasanya dilakukan di beberapa lokasi parkir yang tanpa izin warga sekitar.

Pemerintah Kota Batu dalam menerapkan aturan Daerah juga mempunyai tujuan pemungutan retribusi yakni sebagai upaya untuk meningkatkan pelayanan dari sektor perparkiran. Jika pelayanan dari sektor perparkiran semakin ditingkatkan, maka masyarakat akan mempunyai kepercayaan kepada pemerintah akan pentingnya layanan

parkir untuk keamanan kendaraan masyarakat. Pelayanan dari sektor parkir yang baik akan efektif meningkatkan pendapatan daerah dari sektor parkir.

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

Pengambilan keputusan dalam suatu kebijakan memegang peranan penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan, maka pada bagian ini harus dijelaskan dimana letak pengambilan keputusan dari suatu kebijakan yang akan diimplementasikan (Merilee S. Grindle dalam Agustino, 2016:143).

Dari pernyataan di atas, peneliti dapat menilai aktor pengambil keputusan dalam kebijakan penertiban parkir liar ini sudah tepat sasaran. Kepala Dinas Perhubungan yang memang tupoksinya adalah mengamankan segala yang mengganggu kelancaran lalu lintas memiliki pengaruh yang sangat besar dalam proses pengambilan keputusan, begitu juga halnya dengan pengawas dan koordinator yang menjadi aktor pengambil keputusan di lapangan. Tanpa menunggu keputusan dari Kepala Dinas, pengawas lapangan berhak mengambil keputusan disaat yang mendesak sehingga segala masalah yang terjadi di lapangan bisa langsung ditanggapi serta ditanggapi.

e) *Program Implementer* (Pelaksana Program) pelaksana

Dalam menjalankan suatu kebijakan atau program harus didukung dengan adanya kebijakan yang kompeten dan kapabel demi keberhasilan

suatu kebijakan. Dan ini harus sudah terdata atau terpapar dengan baik (Merilee S. Grindle dalam Agustino, 2016:143).

Variabel ketiga yang mempengaruhi tingkat keberhasilan implementasi kebijakan publik, bagi George C. Edward III dalam Agustino (2016:139) adalah disposisi. Disposisi sikap dari pelaksana kebijakan adalah faktor penting ketiga dari pendekatan mengenai pelaksanaan kebijakan publik. Jika pelaksanaan suatu kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang akan dilakukan tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melaksanakannya, sehingga dalam praktiknya tidak terjadi bias. Hal-hal yang perlu dicermati pada variabel disposisi, menurut George C. Edward III adalah:

- 1) Efek disposisi; Disposisi atau sikap para pelaksana akan menimbulkan hambatan-hambatan yang nyata terhadap implementasi kebijakan bila personil yang ada tidak melaksanakan kebijakan-kebijakan yang diinginkan oleh pejabat-pejabat tinggi. Karena itu pemilihan dan pengangkatan personil pelaksana kebijakan haruslah orang-orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan, lebih khusus lagi pada kepentingan warga.
- 2) Melakukan pengaturan birokrat; Dalam konteks ini Edward III mensyaratkan bahwa implementasi kebijakan harus dilihat juga dalam pengaturan birokrasi. Ini merujuk pada penunjukan dan pengangkatan staff dalam birokrasi yang sesuai dengan kemampuan, kapabilitas, dan kompetensinya. Selain itu pengaturan birokrasi juga bermuara pada pembentukan sistem pelayanan publik yang optimal, penilaian personil

dalam bekerja, hingga metode *bypassing personil*.

Dinas Perhubungan mempunyai tujuan dalam pencapaian target keorganisasiannya. Perlunya menciptakan masyarakat yang paham akan pentingnya mengetahui pelaksanaan pemungutan retribusi merupakan langkah awal untuk melakukan sosialisasi kepada masyarakat tentang pentingnya membayar retribusi. Masyarakat perlu untuk dipahami terlebih dahulu tentang kewajiban membayar retribusi agar masyarakat bisa membayar retribusi berdasarkan kesadaran pribadi bukan sekedar paksaan dari aturan yang dibuat pemerintah.

Dari hasil wawancara penulis dapat menyimpulkan bahwa perencanaan dalam hal menentukan target, dalam hal ini pelaksanaannya adalah UPT Perparkiran dan Dinas Perhubungan yang berupaya untuk melakukan sosialisasi tentang retribusi parkir dan biaya pembayarannya kepada masyarakat. Selain itu juga pada tahap pengawasan atas pelaksanaan pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum pihak pelaksana berupaya menciptakan masyarakat yang mengetahui tentang retribusi parkir. Dengan terciptanya masyarakat yang paham akan pentingnya mengetahui pelaksanaan pemungutan retribusi parkir, diharapkan masyarakat akan membayar retribusi parkir. Dalam hal ini, UPT Perparkiran dan Dinas Perhubungan juga akan meningkatkan pelayanan retribusi parkir agar pendapatan dari retribusi parkir juga bisa meningkat. Di sisi lain masih ada masyarakat yang merasa tidak aman dengan pelayanan parkir di beberapa tempat serta ada yang kurang memahami tentang teknis penarikan retribusi parkir di Kota Batu.

f) Resources Committed (Sumber-Sumber Daya yang Digunakan)

Pelaksanaan kebijakan harus didukung oleh sumber-sumberdaya yang mendukung agar pelaksanaannya berjalan dengan baik (Merilee S. Grindle dalam Agustino, 2016:143).

Variabel keempat menurut George C. Edward III dalam Agustino (2016:140), yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan publik adalah struktur birokrasi. Walaupun sumber-sumber daya untuk melaksanakan suatu kebijakan tersedia, atau para pelaksana kebijakan mengetahui apa yang seharusnya dilakukan, dan mempunyai keinginan untuk melaksanakan suatu kebijakan, kemungkinan kebijakan tersebut tidak dapat terlaksana atau terealisasi karena terdapat kelemahan dalam struktur birokrasi. Kebijakan yang begitu kompleks menuntut adanya kerjasama banyak orang, ketika struktur birokrasi tidak kondusif pada kebijakan yang tersedia, maka hal ini akan menyebabkan sumber-sumber daya tidak efektif dan tidak termotivasi sehingga menghambat jalannya kebijakan. Birokrasi sebagai pelaksana sebuah kebijakan harus dapat mendukung kebijakan yang telah diputuskan secara politik dengan jalan melakukan koordinasi yang baik.

Menurut Edward III dalam Agustino (2016:141), terdapat dua karakteristik yang dapat mendongkrak kinerja struktur birokrasi atau organisasi ke arah yang lebih baik adalah:

1. Membuat *Standar Operating Procedures* (SOPs) yang lebih fleksibel; SOPs adalah suatu prosedur atau aktivitas terencana rutin yang

memungkinkan para pegawai (pelaksana kebijakan seperti aparatur, administrator, atau birokrat) untuk melaksanakan melaksanakan kegiatan-kegiatan pada setiap harinya sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.

2. Melaksanakan fragmentasi, tujuannya untuk menyebar tanggungjawab berbagai aktivitas, kegiatan, atau program pada beberapa unit kerja yang sesuai dengan bidangnya masing-masing. Dengan menfragmentasi struktur birokrasi, maka implementasi akan lebih efektif karena dilaksanakan oleh organisasi yang kompeten dan kapabel.

Berdasarkan hasil wawancara, penulis menyimpulkan bahwa pengorganisasian dalam pengelolaan retribusi parkir oleh pihak UPT Parkir dan Dinas Perhubungan sudah ada namun masih belum memadai sehingga harus perencanaan untuk pengelolaan sumber daya manusia supaya lebih terorganisasi secara efektif khususnya dalam rangka meningkatkan pendapatan asli daerah Kota Batu yang bersumber dari retribusi khususnya retribusi parkir.

2. Faktor Pendukung Dan Penghambat Dalam Pengelolaan Retribusi Parkir Di Kota Batu

a. Faktor Pendukung

Faktor yang mendorong implementasi Kebijakan retribusi parkir ini adalah Komunikasi, Disposisi dan Tingkat Kepatuhan. Porsi

kewenangan dan tanggung jawab yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan selaku implementor sudah sesuai dengan tugas pokok dan fungsi.

Komunikasi yang terjadi tidak ada tumpah tindih kewenangan karena sudah jelas Komunikasi yang terjalin dalam implementasi kebijakan ini antara lain komunikasi dengan wajib retribusi sebagai target kebijakan dan pihak lain yang berupa koordinasi dilapangan.

Tingkat kepatuhan masyarakat dengan membayar parkir di area parkir sesuai dengan peraturan yang ada. Juru parkir resmi juga merespon jika ada penarikan retribusi dari Dinas Perhubungan karena dari penarikan itulah bisa menambah PAD Kota Semarang. Masyarakat juga dihimbau agar menyampaikan lewat twitter Dinas Perhubungan dengan mention jika ada kesalahan-kesalahan juru parkir dengan menaikkan tarif parkir /karcis dan juga dihimbau untuk segera lapor jika melihat adanya juru parkir liar.

b. Faktor Penghambat

Sebagaimana telah diketahui bahwa dalam mengimplementasikan suatu kebijakan belum tentu 100% berhasil atau mencapai tujuan yang diinginkan. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi pemungutan retribusi parkir di Kota Batu antara lain:

(1) Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi adalah karakteristik, norma-norma, dan pola-pola hubungan yang terjadi berulang-ulang dalam badanbadan eksekutif yang mempunyai hubungan baik potensial maupun nyata dengan apa yang mereka miliki dalam menjalankan kebijakan. Kesimpulannya bahwa

Implementasi kebijakan publik adalah tahap apa yang terjadi setelah undang-undang ditetapkan yang memberikan otoritas program, kebijakan, keuntungan. Dalam hal ini struktur birokrasi di DISHUB masalah parkir masih lemah belum memadai dan perlu dimaksimalkan.

(2) Kurangnya Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia yang tidak memadai (jumlah dan kemampuan) berakibat tidak dapat dilaksanakannya program secara sempurna karena mereka tidak bisa melakukan pengawasan dengan baik.

Jika jumlah staf pelaksana kebijakan terbatas maka hal yang harus dilakukan meningkatkan skill/kemampuan para pelaksana untuk melakukan program. Adapun ditemukan bahwa sumber daya manusia yang ada di DISHUB masalah parkir kurang sehingga melemah pada implementasinya. Senada dengan Henry dalam Pasolong (2012:64) bahwa kegagalan yang terjadi dalam implementasi kebijakan salah satunya disebabkan oleh staff yang tidak mencukupi, memadai, ataupun tidak kompeten dibidangnya.

(3) Rendahnya Kesadaran Masyarakat

Semua kebijakan publik sesungguhnya dimaksudkan untuk mempengaruhi atau mengawasi perilaku manusia dalam beberapa cara, untuk membujuk orang sesuai dengan aturan yang telah dibuat pemerintah.

Jika kebijakan tidak dapat dipenuhi, jika orang-orang tetap bertindak dengan cara yang tidak diinginkan, jika mereka tidak memakai cara yang ditentukan atau mereka berhenti mengerjakan, maka kebijakan tersebut

dikatakan nol atau tidak efektif. Karena masyarakat sebagai objek suatu kebijakan, maka berhasil tidaknya suatu kebijakan sangat tergantung dari kesadaran masyarakat tentang pentingnya suatu kebijakan itu sendiri, begitupun dengan kebijakan retribusi parkir.

Menurut Mardiasmo (2000:9) terdapat beberapa hal yang menimbulkan masyarakat enggan membayar pajak/ retribusi antara lain disebabkan oleh perkembangan masyarakat dan moral masyarakat, sistem perpajakan yang sulit dipahami dan sistem kontrol yang tidak dapat dilaksanakan dengan baik. Kesadaran masyarakat di Kota Batu khususnya para pengguna parkir disebabkan karena ketidaktahuan masyarakat tentang retribusi itu sendiri.

Disamping kesadaran masyarakat sebagai pengguna jasa parkir (subjek parkir), juga dibutuhkan kesadaran dari para pengelola retribusi khususnya juru pungut lapangan terutama pemahaman mereka terkait kebijakan parkir itu sendiri. Karena boleh di katakan bahwa petugas parkir (jukir) merupakan ujung tombak dari keberhasilan pelaksanaan kebijakan retribusi parkir.

Oleh karena itu dibutuhkan sosialisasi dan koordinasi pemerintah daerah khususnya instansi terkait (Dishubkominfo Kota Batu) dengan para pemungut retribusi parkir (jukir) merupakan hal yang sangat penting dalam memberikan pemahaman dan pengetahuan tentang visi, misi dan tujuan organisasi khususnya kebijakan perparkiran guna meningkatkan dan mengoptimalkan pengelolaan retribusi parkir di Kota Batu. Dengan demikian kebocoran-kebocoran retribusi khususnya yang terjadi di tangan

para juru pungut akan ditekan seminimal mungkin sehingga kemungkinan pencapaian target yang ditetapkan pemerintah setiap tahunnya akan tercapai

(4) Rendahnya Sistem Pengawasan

Pengawasan (controlling) menyangkut semua aktivitas yang dilaksanakan oleh pihak manajer atau pemimpin dalam upayanya memastikan bahwa hasil yang dicapai sesuai dengan hasil yang direncanakan. enurut Prayudi dalam Shopaba (2012) Pengawasan adalah suatu proses untuk menetapkan pekerjaan apa yang di jalankan, dilaksanakan, atau diselenggarakan itu dengan apa yang dikehendaki, direncanakan atau diperhatikan. Pengawasan dimaksudkan disini yaitu proses pemantauan yang dilakukan antar tim implementator kebijakan parkir. Yakni Pimpinan maupun bawahan pada Seksi Keterminalan dan Perparkiran Dinas Perhubungan, Komunikasi dn Informatika Kota Batu.

Adapun pengawasan langsung dilakukan oleh pimpinan (kepala seksi) yang langsung mengadakan peninjauan dan pemeriksaan atas pelaksanaan kegiatan di lapangan yang berhubungan dengan pemungutan retribusi parkir dan peninjauan letak parkir yang sesuai dengan aturan dan tidak, sehingga tidak menghambat jalannya kendaraan di jalan raya. Selain itu meninjau apakah para juru pungut sudah melaksanakan tugas sesuai dengan peraturan yang berlaku atau tidak, misalnya tidak boleh memungut retribusi melebihi tarif yang ditetapkan oleh pemerintah, harus memberikan karcis (kupon) parkir kepada para pengguna jasa parkir dan

sebagainya. Sedangkan pengawasan secara tidak langsung dilakukan melalui laporan-laporan secara tertulis kepada atasan, dimana dengan laporan tertulis tersebut dapat dinilai sejauh manakah bawahan melaksanakan tugasnya sebagai mana mestinya.

Berdasarkan hasil wawancara di simpulkan bahwa sistem pengawasan (*controlling*) yang dilakukan oleh DISHUB Kota Batu selaku implementator kebijakan retribusi parkir terhadap para pemungut retribusi (juru parkir) masih sangat minim karena para pimpinan hanya mengharapkan laporan dari pegawai maupun masyarakat bila ada masalah di lapangan barulah mereka terjun untuk memberikan teguran bagi para pemungut retribusi di lapangan. Sehingga retribusi penarikannya lemah karena tanpa pengawasan yang baik maka dinas terkait mengalami kesulitan dalam mengukur tingkat keberhasilan yang dilaksanakan oleh para petugas yang melaksanakan pemungutan retribusi parkir di Kota. Dengan pengawasan yang baik maka kecendrungan akan timbulnya kesalahan atau kebocoran-kebocoran retribusi yang kurang mendukung keberhasilan dalam pemungutan retribusi parkir dapat ditekan seminimal mungkin.

Kota Batu adalah salah satu kota otonomi baru sejak tahun 2001 dan terdiri dari tiga kecamatan yaitu kecamatan Bumiaji, kecamatan Batu dan Kecamatan Junrejo. Kota yang dijuluki kota Kota Apel, Kota Wisata, Kota Dingin, dan *the real tourism city of Indonesia* oleh BAPPENAS karena potensi wisata dan baik alam amupun buatannya yang menarik

perhatian turis dalam negeri maupun mancanegara. Karena banyaknya wisatawan yang berjunjung ke Kota Batu dapat menambah sumber PAD salah satunya retribusi parkir. Parkir di tepi jalan umum ini tentu saja tugas Dinas Perhubungan Kota Batu untuk mengelola, menyusun serta mengawasinya, khususnya seksi perpajakan yang terdiri dari 8 PNS dan 2 non PNS. Dengan melakukan pengawasan seperti operasi harian di beberapa titik parkir kota batu serta operasi gabungan yang menindak para jukir dan mengamankan bahu jalan yang digunakan untuk parkir seperti yang terjadi di Kawasan Alun Alaun Kota Batu.

Dalam perkembangannya banyak masalah yang dihadapi salah satunya tidak adanya peraturan turunan seperti peraturan wali kota yang mengatur juknis tentang presentase bagi hasil antara jukir dan setoran ke DISHUB, lama parkir dan sistem kerja jukir. Kekurangan dalam Per peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 ini di akui oleh DISHUB karena peraturan daerah ini tidak efektif lagi sesuai dengan kemajuan daerah Kota Batu dan tidak mengatur presentase bagi hasil karena jukir tidak di gaji pemerintah.

Dalam melaksanakan tugasnya DISHUB menggunakan pedoman keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No 272/HK.105/DRJD/96 tentang pedoman teknis penyelenggaraan parkir dan Peraturan Wali Kota Batu Nomor 41 Tahun 2013 Tentang Penjabaran Tugas Dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota. Dalam pedoman teknis yang digunakan DISHUB ini hanya mengatur hal-hal umum seperti luas dan pola parkir. Selain itu DISHUB juga berusaha meningkatkan retribusi parkir dengan operasi

gabungan yang dilakukan bersama SATPOL PP, dan kepolisian. Namun DISHUB tidak bisa memberikan sanksi berat seperti hukuman penjara karena tidak ada aturannya dalam peraturan wali kota maupun peraturan daerah, hanya pencabutan KTA dan atribut parkir. Untuk mengawasi jukir DISHUB juga melakukan operasi harian dengan menarik setoran langsung ke jukir di beberapa titik. Namun ada beberapa titik parkir yang setorannya perminggu secara langsung ke DISHUB seperti yang terjadi di alun alun barat. Ini artinya tidak ada mekanisme penarikan yang tetap dan teratur yang di lakuakn DISHUB karena masih ada jukir yang menyetor sendiri ke DISHUB.

Dalam hal ini terlihat jelas bahwa Dinas Perhubungan menjadi birokrasi yang paling tinggi dalam hal penanganan sistem retribusi parkir sehingga memiliki Kedudukan Birokrasi disini adalah sebagai pelaksana kebijakan yang utama yang terlibat langsung dalam Penarikan retribusi parkir. Hal ini berkaitan dengan teori Grindle dalam Agustino (2016:143) bahwa keberadaan Dishub sebagai pemegang kekuasaan tertinggi memiliki berbagai kepentingan yang mempengaruhi suatu implementasi kebijakan salah satunya berkaitan dengan penarikan retribusi parkir yang berakibat pada pendapatan target PAD Kota Batu. Target PAD inilah yang menjadi kepentingan Dishub khususnya UPT Perparkiran dalam pelaksanaannya pasti melibatkan banyak kepentingan, dan sejauh mana kepentingan-kepentingan tersebut membawa pengaruh terhadap masyarakat sekitar.

Suatu kebijakan tentu akan membawa banyak dampak yang dihasilkan oleh pengimplementasian kebijakan yang hendak dilaksanakan.

Adapun dalam penelitian ini ditemukan dampak bahwa Perilaku Birokrasi Dinas Perhubungan dan Non PNS muncul saat melaksanakan kegiatan penarikan retribusi parkir karena Peran dari Dinas Perhubungan meliputi Bidang Perparkiran terlibat langsung dalam kegiatan penarikan retribusi parkir, Bidang Perparkiran menentukan tarif kendaraan yang berlaku; Bidang Perparkiran memberi ijin kepada juru parkir resmi; Bidang Pengendalian dan Ketertiban terlibat langsung dalam menangani Juru Parkir Liar ; Bidang Pengendalian dan Ketertiban memberi sanksi kepada pengendara bermotor maupun mobil yang parkir di sembarang tempat ; Non PNS terlibat dalam kegiatan penarikan retribusi parkir ; Non PNS membantu pegawai PNS untuk mencari lahan parkir baru jika dibutuhkan. Hal ini tentu sebenarnya tidak diinginkan dalam proses pelaksanaan penarikan tarif namun dengan adanya tingginya tuntutan target retribusi maka hal ini secara tidak langsung mudah dilakukan oleh beberapa oknum dan disisi lain untuk mencapai dampak bahwa semua pengguna jalanan akan mendapat rasa nyaman, terbebas dari adanya ulah jukir yang nakal melakukan pungli tanpa karcis masih belum bisa ditekan seminimal mungkin.

Selain manfaat juga tentunya ada target atau derajat perubahan yang diinginkan dari suatu kebijakan dimana dalam penelitian ini ditemukan bahwa derajat perubahan yang diharapkan melalui kebijakan ini ada yang sesuai apabila masyarakatnya memahami kondisi jukir namun menjadi tidak sesuai apabila jukir menggunakan kesempatan untuk tidak menyetorkan hasil retribusi ke Dishub sesuai target dengan alasan sedikit

pendapatan. Pada dasarnya meningkatkan pendapatan dari sektor parkir membutuhkan strategi yang tepat sehingga pemahaman perlu dilakukan melalui sosialisasi. Hal ini senada dengan uraian dari Kismartini (2016) bahwa Target Kebijakan dari Birokrasi Dinas Perhubungan disini adalah masyarakat pengguna jasa retribusi parkir dan Juru parkir resmi yang terlibat dalam penarikan retribusi parkir secara langsung.

Apabila peraturan telah ada maka kebijakan harus diambil oleh peran lembaga yang paling tinggi dimana sesuai dengan teori Grindle dalam Agustino (2016:143) bahwa Pengambilan keputusan dalam suatu kebijakan memegang peranan penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan, maka pada bagian ini harus dijelaskan dimana letak pengambilan keputusan dari suatu kebijakan yang akan diimplementasikan. Pada penelitian ini Dinas Perhubungan Kota Batu adalah peran lembaga yang paling kuat dalam mengambil keputusan. Sama halnya dengan pelaksana program dimana program harus didukung dengan adanya pelaksana kebijakan yang kompeten dan kapabel demi keberhasilan suatu kebijakan. Dan ini harus sudah terdata atau terpapar dengan baik. Dalam hal inilah, program yang sudah disiapkan seperti sosialisasi dan program lain telah dilakukan pihak Dishub.

Adapun peran aktor yang muncul sebagai pelaksana program meliputi Dinas Perhubungan Kota Batu yang tugasnya adalah bagian perparkiran terlibat langsung dalam kegiatan penarikan retribusi parkir, menentukan tarif kendaraan yang berlaku dan memberi ijin kepada juru parkir resmi. Kemudian Non PNS terlibat dalam kegiatan penarikan

retribusi parkir, peran DPRD juga dibutuhkan dalam Menyetujui anggaran pendapatan bidang perpajakan serta Mengawasi pelaksanaan peraturan daerah tentang perpajakan dan meminta aPertanggungjawaban atas target pendapatan yang ditetapkan. Adapun keberadaan satpol PP untuk membantu dalam kegiatan penarikan retribusi parkir dan menertibkan parkir-parkir liar yang marak terjadi di lapangan. Sedangkan kepolisian dan TNI bertugas jika ada kegiatan gabungan Penertiban Parkir Liar serta membantu Penertiban Parkir Liar dan Merazia Bus yang surat-suratnya tidak lengkap. Masyarakat sendiri berperan sebagai kelompok kepentingan, penerima layanan dan partisipasi masyarakat.

Dalam hal ini gabungan beberapa stakeholder tersebut menunjukkan adanya kerjasama yang baik meskipun belum maksimal sumber dayanya namun setidaknya Implementasi kebijakan terlaksana. Sesuai dengan teori Merilee S. Grindle dalam Agustino (2016:142) bahwa Pelaksanaan kebijakan harus didukung oleh sumber-sumberdaya yang mendukung agar pelaksanaannya berjalan dengan baik.

Pada proses pelaksanaan pemungutan retribusi diperlukan adanya sumber daya yang berhubungan dengan pemungutan dana retribusi seperti sumber daya manusia. Sumber daya manusia merupakan salah satu fungsi pengorganisasian dalam manajemen yaitu petugas pemungut dan pengawas, metode yang digunakan dalam pemungutannya yaitu standar kerja petugas serta sarana dan prasarana penunjang. Kesemua unsur tersebut merupakan unsur-unsur yang menunjang dalam melaksanakan pemungutan retribusi parkir. Dalam hal ini unsur manusia adalah unsur

yang paling penting karena berkaitan dengan pelaksanaan di lapangan dan hasilnya adalah masing-masing kurang maksimal adanya sumber daya manusia.

Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum Dalam Menunjang Pendapatan Asli Daerah Kota Batu dapat dikatakan belum menunjang PAD secara signifikan. Namun secara teori sudah sesuai dengan teori Merilee S. Grindle dalam Agustino (2016:142) yang mencakup beberapa hal meliputi *Interest Affected* (Kepentingan-Kepentingan yang Mempengaruhi), *Type of Benefits* (Tipe Manfaat), *Extent of Change Envision* (Derajat Perubahan yang Ingin Dicapai), *Site of Decision Making* (Letak Pengambilan Keputusan), Program Implementer (Pelaksana Program), *Resources Committed* (Sumber-Sumber Daya yang Digunakan).

Implikasi dari penelitian ini adalah untuk mengoreksi “Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum”. Disimpulkan bahwa implementasi kebijakan tersebut sudah sesuai dengan teori Merilee S. Grindle dalam Agustino (2016:142) tetapi pada kenyataannya masih belum memberikan dampak pada peningkatan PAD itu sendiri. Dapat disimpulkan bahwa sesuai dengan pendapat Hoogwood dan Gunn dalam Wahab (2008:61-62) merupakan *unsuccessful Implementation* (implementasi yang tidak berhasil), artinya manakala kebijakan tertentu tidak dilaksanakan sesuai dengan rencana, namun mengingat kondisi eksternal ternyata tidak menguntungkan. Kebijakan tersebut tidak berhasil dalam mewujudkan dampak atau hasil akhir yang dikehendaki. Biasanya

kebijakan yang memiliki resiko untuk gagal tersebut disebabkan oleh faktor-faktor berikut: Pelaksanaanya yang buruk (bad execution), kebijakan itu sendiri yang buruk (bad policy) dan kebijakan itu bernasib buruk (bad luck).



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka penulis dapat menarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi

Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum Dalam Menunjang Pendapatan Asli

Daerah Kota Batu dapat dikatakan belum menunjang target penerimaan retribusi secara signifikan meskipun seluruh tahapan sudah dilakukan sesuai prosedur yang berlaku karena dianggap masih tidak relevan antara peraturan dan pelaksana di lapangan khususnya masalah penarikan retribusi parkir.

2. Faktor pendukung dari kebijakan ini yaitu DISHUB sebagai implementors

kebijakan ini ada kerjasama antar instansi yaitu Satpol Pamong Praja, dan Kepolisian dalam operasi gabungan dan operasi harian yang rutin di

lakukan sehingga implementasi Kebijakan retribusi parkir ini cukup

mendukung khususnya Komunikasi, Disposisi dan Tingkat Kepatuhan.

Porsi kewenangan dan tanggung jawab yang dimiliki oleh Dinas

Perhubungan selaku implementor sudah sesuai dengan tugas pokok dan

fungsi.

3. Faktor penghambat dalam Implementasi kebijakan ini adalah tidak ada regulasi yang jelas yang mengatur peraturan teknis mengenai lama parkir, presentase bagi hasil antara setoran ke DISHUB dan keuntungan jukir, dan peraturan kerja jukir. Selain itu tidak ada tindakan hukum pada jukir yang melanggar aturan sehingga tidak memberikan efek jera kepada jukir yang nakal. Sehingga adapun kendala lain yang menghambat meliputi rendahnya kesadaran masyarakat, struktur birokrasi, kurangnya sumber daya dan rendahnya sistem pengawasan

B. Saran

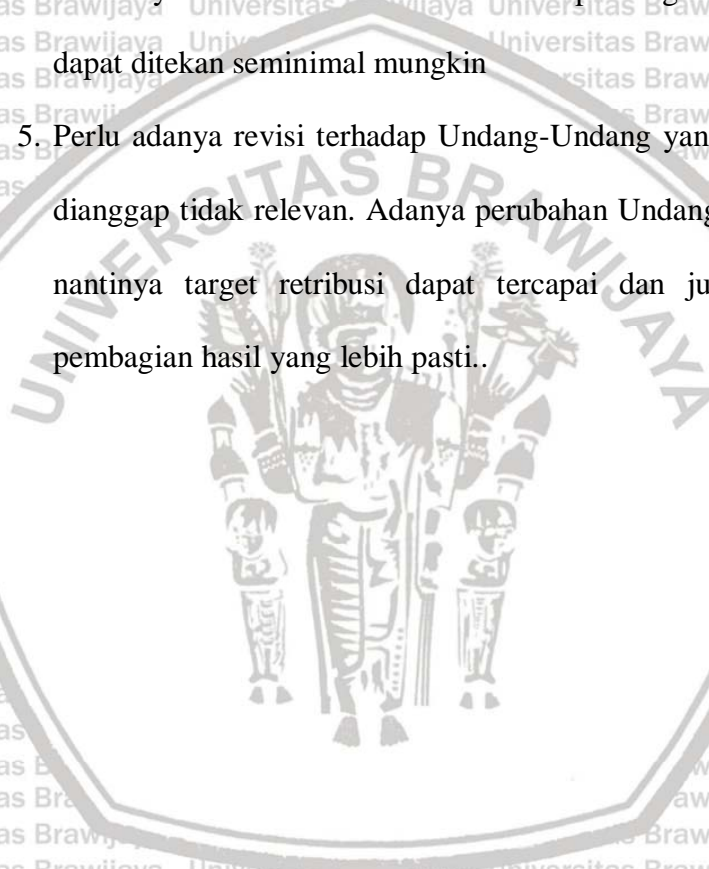
Berdasarkan kesimpulan diatas, maka dikemukakan beberapa saran sebagai berikut

1. Bagi juru parkir harus lebih ditekankan untuk mengefektifkan pemberian karcis sebagai bukti pembayaran bagi setiap pengguna jasa parkir demi menunjang pelaksanaan perparkiran dan pemungutan retribusi parkir serta peran masyarakat semestinya mematuhi dan sadar hukum atas pungutan yang dilakukan oleh pemerintah.
2. Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dalam menentukan objek parkir hendaknya tidak hanya melihat sisi ekonomi suatu objek, akan tetapi objek tersebut juga harus menunjang kenyamanan dan kelancaran lalu lintas di suatu kawasan. Hal ini bisa dicapai dengan pemasangan rambu-rambu parkir pada setiap objek parkir yang ditentukan
3. Pemerintah Kota Batu perlu meningkatkan sosialisasi baik dengan masyarakat sebagai (pengguna parkir) maupun para juru parkir terkait implementasi kebijakan retribusi parkir, sehingga masyarakat menyadari

akan pentingnya penerimaan retribusi parkir dalam memberikan kontribusi terhadap pembangunan.

4. Pelaksanaan pemungutan retribusi parkir, dibutuhkan suatu sistem pengawasan (controlling) yang baik antar instansi terkait (implementator) dengan para juru parkir (jukir) agar mereka bekerja secara efektif dan bertanggungjawab, dengan demikian kecenderungan akan kemungkinan timbulnya kebocoran-kebocoran dalam pemungutan retribusi parkir akan dapat ditekan seminimal mungkin

5. Perlu adanya revisi terhadap Undang-Undang yang berlaku karena sudah dianggap tidak relevan. Adanya perubahan Undang-Undang tersebut yang nantinya target retribusi dapat tercapai dan jukir juga mendapatkan pembagian hasil yang lebih pasti..



DAFTAR PUSTAKA

- Abidin, Said Zainal. 2012. *Kebijakan Publik*. Jakarta : Salemba Humanika
- Adisasmita, Raharjo, 2014. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta : GRAHA ILMU
- Agustino. 2016. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung : Alfabet
- Ahmad, Yani. 2004. *Hubungan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah*. Jakarta. PT Raja Grafindo Persada
- Mardiasmo. 2002. *Akuntansi Sektor Publik*. Yogyakarta: Andi
- Mathew B Miles, A. Michael Huberman, dan Johny Saldana. 2014 *Qualitative Data Analysis A Methods Sourcebook. Edition 3*. Arizona State University.
- Moekijat. 1984. *Administrasi Negara Modern*. Bandung : Sumur Bandung.
- M.R. Khairul Muluk. 2009. *Peta Konsep Desentralisasi & Pemerintahan Daerah*. ITS Press : Surabaya.
- Nasution.1988. *Metode Penelitian Naturalistik-Kualitatif*. Bandung : Tarsito
- Notopuro, Hardjito. 1987. *Tentang dan Sekitar Dokumentasi Hukum-Yurisprudensi Law Report Ikhtisar Singkat*. Bandung: Percetakan Binacipta Bandung.
- Nugroho, Riant. 2012. *Public Policy*. Jakarta : Elex Media Komputindo.
- Pasolong, Harbani. 2012. *Metode Penelitian Administrasi Publik*. Bandung : Alfabeta Bandung
- Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 *Tentang Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum*.

Pujileksono, Sugeng. 2015. *Metode Penelitian Komunikasi Kualitatif*. Malang : Kelompok Intrans Publishing.

Sukardi, 2003. *Metodologi Penelitian Pendidikan Kompetensi dan Pratiknya*. Jakarta : Bumi Aksara.

Sjamsuddin, Sjamsiar Indradi. 2006. *Dasar-dasar dan teori Administrasi Publik*. Malang: Agritek YPN Malang

Tangkilisan Hessel Nogi S., 2007. *Manajemen Publik*, Grasindo: Jakarta.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 *Tentang Pemerintahan Daerah*

Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 *Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 *Tentang Pemerintahan Daerah*

Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 *Tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah*

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2000 *Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*

Wahab, Solichin Abdul. 2015. *Analisi Kebijakan Publik: Dari Formulasi Ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta :Bumi Angkasa

Winarno, Budi. 2014. *Kebijakan Publik: Teori, proses dan studi kasus*. Yogyakarta : CAPS (Center of academic publishing service)

Winarno, Budi. 2016. *Kebijakan Publik Era Globalisasi*. Yogyakarta : CAPS (Center of academic publishing service)

LAMPIRAN

Lampiran 1. Pedoman wawancara

PEDOMAN WAWANCARA

Implementasi Kebijakan Retribusi Parkir Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Batu No 10 Tahun 2010 Tentang Retribusi Pelayanan Parkir Di Tepi Jalan Umum.

I. Pelaksana Wawancara

Hari/Tanggal :

Tempat :

II. Identitas Responden

Nama Lengkap :

TTL :


Umur :

Jabatan :


Pertanyaan :

1. Bagaimana prosedur penarikan retribusi parkir?
2. Bagaimana sosialisasi tentang tarif parkir kepada masyarakat?
3. Bagaimana prosedur menjadi juru parkir?
4. Berapa pembagian hasil untuk para juru parkir?
5. Bagaimana tanggapan mengenai tarif parkir yang tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku?
6. Bagaimana sanksi untuk juru parkir yang tidak sesuai aturan yang berlaku?
7. Apa penyebab target retribusi tidak tercapai selama beberapa tahun terakhir?
8. Apa strategi Dishub untuk mengatasi permasalahan target yang tidak terpenuhi tersebut?


Lampiran 2. SOP Perizinan Pengelolaan Parkir

	<p align="center">STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR BIDANG PERPARKIRAN DAN PENGENDALIAN OPERASI</p>	<p>Nomor SOP Tgl Ditetapkan Tgl Revisi Tgl Diberlakukan Ditetapkan Oleh</p>	<p align="center">: : : : :</p> <p align="center">Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu</p> <p align="center"><u>Drs. SUSETYA HERAWAN.M.Si</u> Pembina Utama Muda NIP. 19660910 198809 1 001</p>
PERIJINAN PENGELOLAAN PARKIR			
Dasar Hukum :		Kualifikasi Pelaksanaan :	
<ol style="list-style-type: none"> Undang undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara 5025) Undang undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 130, Tambahan Lembaran Negara 5049) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 112, Tambahan Lembaran Negara 5038) Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara 5468) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir untuk Umum Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Ditepi Jalan Umum Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 5 Tahun 2013 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah Kota Batu 		<ol style="list-style-type: none"> Memiliki pengetahuan pengelolaan data sederhana Mengetahui tugas dan fungsi mekanisme pembuatan laporan 	
Keterkaitan :		Peralatan / Perlengkapan	
<ol style="list-style-type: none"> SOP Penarikan Retribusi Parkir SOP Pengendalian dan Pengawasan Perpustakaan 		<ol style="list-style-type: none"> Lembar Kerja Komputer Printer 	
Peringatan		Pencatatan dan Pendataan	
<p>Data potensi Parkir terdapat persinggungan antar pengelola yang sudah ada dengan usulan permohonan lahan baru</p> <p>Pemindah tangan pengelolaan lahan parkir oleh koordinator kepada PKL atau pihak lain</p> <p>Cara Mengatasi : Perlu adanya sosialisasi dan pembinaan terhadap koordinator dan juru parkir</p>		<p>Arsip secara elektronik dan manual</p>	

Lampiran 3. SOP Penarikan Retribusi Parkir

	<p align="center">STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR BIDANG PERPARKIRAN DAN PENGENDALIAN</p>	Nomor SOP Tgl Ditetapkan Tgl Revisi Tgl Diberlakukan Ditetapkan Oleh	: : : : : Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu <u>Drs. SUSETYA HERAWAN.M.Si</u> Pembina Utama Muda NIP. 19660910 198809 1 001
PENARIKAN RETRIBUSI PARKIR			
Dasar Hukum :		Kualifikasi Pelaksanaan :	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Undang undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara 5025) 2. Undang undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 130, Tambahan Lembaran Negara 5049) 3. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 112, Tambahan Lembaran Negara 5038) 4. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara 5468) 5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir untuk Umum 6. Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Ditepi Jalan Umum 7. Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 5 Tahun 2013 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah Kota Batu 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Memiliki pengetahuan pengelolaan data sederhana 2. Mengetahui tugas dan fungsi mekanisme pembuatan laporan 	
Keterkaitan :		Peralatan / Perlengkapan	
<ol style="list-style-type: none"> 1. SOP Perijinan Pengelolaan Parkir 2. SOP Pengendalian dan Pengawasan Perparkiran 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Lembar Kerja 2. Komputer 3. Printer 	
Peringatan		Pencatatan dan Pendataan	
<p>Apabila didalam proses penarikan dan penyetoran retribusi terganggu maka proses pencatatan dan pelaporan keuangan akan tertunda</p> <p>Cara Mengatasi : Petugas penarikan untuk tertib didalam penarikan retribusi dan menyetorkan kepada bendahara pembantu untuk dilakukan pencatatan dan pelaporan</p>		Arsip secara elektronik dan manual	

Lampiran 4. SOP Pengendalian dan Pengawasan Peparkiran

	<p align="center">STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR BIDANG PERPARKIRAN DAN PENGENDALIAN OPERASI</p>	Nomor SOP : Tgl Ditetapkan : Tgl Revisi : Tgl Diberlakukan : Ditetapkan Oleh :	<p align="center">Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu</p> <p align="center"><u>Drs. SUSETYA HERAWAN.M.Si</u> Pembina Utama Muda NIP. 19660910 198809 1 001</p>
PERIJINAN PENGELOLAAN PARKIR			
Dasar Hukum : <ol style="list-style-type: none"> 1. Undang undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara 5025) 2. Undang undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak dan Retribusi Daerah (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 130, Tambahan Lembaran Negara 5049) 3. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 112, Tambahan Lembaran Negara 5038) 4. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara 5468) 5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 66 Tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir untuk Umum 6. Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 10 Tahun 2010 tentang Retribusi Pelayanan Parkir Ditepi Jalan Umum 7. Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 5 Tahun 2013 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah Kota Batu 		Kualifikasi Pelaksanaan : <ol style="list-style-type: none"> 1. Memiliki pengetahuan pengelolaan data sederhana 2. Mengetahui tugas dan fungsi mekanisme pembuatan laporan 	
Keterkaitan : <ol style="list-style-type: none"> 1. SOP Penarikan Retribusi Parkir 2. SOP Pengendalian dan Pengawasan Perparkiran 		Peralatan / Perlengkapan <ol style="list-style-type: none"> 1. Lembar Kerja 2. Komputer 3. Printer 	
Peringatan <p>Data potensi Parkir terdapat persinggungan antar pengelola yang sudah ada dengan usulan permohonan lahan baru</p> <p>Pemindah tangan pengelolaan lahan parkir oleh koordinator kepada PKL atau pihak lain</p> <p>Cara Mengatasi : Perlu adanya sosialisasi dan pembinaan terhadap koordinator dan juru parkir</p>		Pencatatan dan Pendataan Arsip secara elektronik dan manual	

Lampiran 5. Pendapatan Retribusi Parkir

PAD TAHUN 2012 S/D 2017

NO	BULAN	TAHUN 2011		TAHUN 2011	TAHUN 2012	TAHUN 2013	TAHUN 2014	TAHUN 2015	TAHUN 2016	TAHUN 2017	KETERANGAN
		Pasar	Tepi Jalan								
	TARGET			Rp 550,000,000	Rp 470,000,000	Rp 470,000,000	Rp 620,000,000	Rp 669,000,000	Rp 996,000,000	Rp 992,000,000	
1	Januari	Rp 17,014,000	Rp 14,068,000	Rp 31,082,000	Rp 18,123,000	Rp 30,561,000	Rp 27,320,000	Rp 31,480,000	Rp 28,274,000	Rp 29,601,000	
2	Februari	Rp 17,530,000	Rp 13,466,500	Rp 30,996,500	Rp 18,552,000	Rp 25,164,000	Rp 25,848,000	Rp 25,600,000	Rp 28,826,000	Rp 28,584,000	
3	Maret	Rp 19,100,000	Rp 15,547,000	Rp 34,647,000	Rp 28,727,000	Rp 25,714,000	Rp 25,521,000	Rp 30,538,000	Rp 34,031,000	Rp 32,210,000	
4	April	Rp 18,610,000	Rp 13,228,500	Rp 31,838,500	Rp 24,386,000	Rp 27,833,000	Rp 27,968,000	Rp 30,306,000	Rp 33,367,000	Rp 29,118,000	
5	Mei	Rp 18,804,000	Rp 14,934,000	Rp 33,738,000	Rp 26,964,000	Rp 26,683,000	Rp 27,287,000	Rp 27,704,000	Rp 30,615,000	Rp 31,236,000	
6	Juni	Rp 17,655,000	Rp 16,763,500	Rp 34,418,500	Rp 24,823,000	Rp 24,666,000	Rp 27,607,000	Rp 30,389,000	Rp 30,384,000	Rp 21,468,000	
7	Juli	Rp 18,585,000	Rp 16,574,000	Rp 35,139,000	Rp 24,962,000	Rp 26,806,000	Rp 22,900,000	Rp 25,960,000	Rp 24,266,000	Rp 31,562,000	
8	Agustus	Rp 16,725,000	Rp 12,950,000	Rp 29,675,000	Rp 22,426,000	Rp 20,711,000	Rp 27,737,000	Rp 28,413,000	Rp 33,239,000	Rp 31,247,000	
9	September	Rp 17,685,000	Rp 17,809,500	Rp 35,494,500	Rp 23,460,000	Rp 25,539,000	Rp 29,018,000	Rp 29,649,000	Rp 31,642,000	Rp 27,766,000	
10	Oktober	Rp 18,274,000	Rp 16,274,000	Rp 34,548,000	Rp 26,708,000	Rp 26,213,000	Rp 31,586,000	Rp 29,652,000	Rp 31,015,000	Rp 31,417,000	
11	November	Rp 16,675,000	Rp 18,155,000	Rp 34,830,000	Rp 27,394,000	Rp 27,150,000	Rp 30,386,000	Rp 29,154,000	Rp 31,228,000	Rp 28,671,000	
12	Desember	Rp 17,063,000	Rp 22,342,000	Rp 39,405,000	Rp 26,949,000	Rp 27,758,000	Rp 31,176,000	Rp 30,888,000	Rp 28,253,000		
	JUMLAH REALISASI	Rp 213,700,000	Rp 192,112,000	Rp 405,812,000	Rp 291,474,000	Rp 314,798,000	Rp 334,354,000	Rp 349,763,000	Rp 365,140,000	Rp 341,196,000	
	PERSENTASE			73.78%	62.02%	66.98%	53.93%	52.28%	36.66%	34.39%	

Lampiran 6. Data Zona Parkir Kota Batu (lembar 1)

DATA ZONE PARKIR DI KOTA BATU TAHUN 2017

NO	NAMA	LOKASI
1	SUDJARWONO	Jl. Munif Batu
2	HERU SETIAWAN	Jl. Munif Batu
3	ALI FIONO	Jl. Munif Batu
4	KHUSNU HARTANTO	Jl. Munif Batu
5	DIDIK RIYANTO	Jl. Munif Batu
6	SUJATMIKO	Jl. Munif Batu
7	RONI	Jl. Munif Batu
8	NANANG	Jl. Munif Batu
9	ANTON	Jl. Munif Batu
10	ANDIK	Jl. Munif Batu
11	JUMARI	Jl. Munif Batu
12	SAIPUL	Jl. Munif Batu
13	HARTONO	Jl. Munif Batu
14	JIMI	Jl. Munif Batu
15	ASEP IRAWAN	Jl. Munif Batu
16	IWAN WAHYUDI	Jl. Munif Batu
17	HARIS FIRMANSYAH	Jl. Munif Batu
18	SUGIYANTO	Jl. Munif Batu
19	CHOIRUL ROZIKIN	Jl. Munif Batu
20	ANDIK	Jl. Munif Batu
21	JIMI	Jl. Munif Batu
22	ZAINAL ARIFIN	Jl. Munif Batu
23	ANDI GUNAWAN	Jl. Munif Batu
24	NOOR ROCHMAN HADI	Jl. Munif Batu
25	YUNUS MEDY UTOMO	Jl. Munif Batu
26	IRUL	Jl. Munif Batu
27	BUDIAWAN	Jl. Munif Batu
28	SULIYANTO	Jl. Munif Batu
29	SURAT PRIYANTONO	Jl. Munif Batu
30	AHMAD MUAMAR	Jl. Munif Batu
31	ANTON	Jl. Munif Batu
32	JOKO SUMARDI	Jl. Munif Batu
33	ARIF RAHMAD RIFAI	Jl. Munif Batu
34	EDDY DIMIYATI	Jl. Munif Batu
35	OKTAF PURWANTO	Jl. Munif Batu
36	NURKHOLIS	Jl. Munif Batu
37	SUTIKNO	Jl. Munif Batu
38	ACHMAD NGATMINTO	Depan Ganesa
39	ABDUL MUKTI	Depan Ganesa
40	RINDA SUWARDYOYO	Depan Ganesa

Lampiran 7. Data Zona Parkir Kota Batu (lembar 2)

NO	NAMA	LOKASI
41	ENDRIEK SUPRIATNOTO	Depan Ganesa
42	M. FARIDL RIFKIYANTO	Depan Ganesa
43	MEDI ISWANTO	Depan Ganesa
44	BAMBANG IRAWAN	Depan Ganesa
45	ARIS MALIA K	Depan Ganesa
46	SURONO	Depan Ganesa
47	ADI KURNIAWAN	Depan Ganesa
48	TOHIT PRIBADI	Depan Ganesa
49	DWI CU RUSDIANTO	Depan Ganesa
50	DWI UNTORO	Depan Ganesa
51	NURMA FARID	Depan Ganesa
52	MAHMUD	Depan Ganesa
53	RIZKY ADIL HUSIEN THALID	Depan Ganesa
54	AHMAD JUPRI	Depan Ganesa
55	BAMBANG WIDODO	Depan Ganesa
56	YOGANATA HERVIANTO	Depan Ganesa
57	EKO DIDIK MULYADI	Depan Ganesa
58	FEBRI IRAWAN	Depan Ganesa
59	JAENI	Depan Ganesa
60	MALIKI	Jl. Gajah Mada Batu
61	CHOLIK	Jl. Gajah Mada Batu
62	SETYA BUDI PURWANTO	Jl. Gajah Mada Batu
63	WAHYU MARSUDI K	Jl. Gajah Mada Batu
64	SUHARTONO	Jl. Gajah Mada Batu
65	SUTIONO NGATENO	Jl. Gajah Mada Batu
66	BUDIAJI	Jl. Gajah Mada Batu
67	IKHWAN HADI	Jl. Gajah Mada Batu
68	HADI EKO SASMITO	Jl. Gajah Mada Batu
69	KABUL ESATYO	Jl. Gajah Mada Batu
70	IWAN BAKRI SAPUAN	Jl. Gajah Mada Batu
71	BUDI HARIYANTO	Jl. Gajah Mada Batu
72	SUTRISNO	Jl. Gajah Mada Batu
73	RIDWAN	Jl. Gajah Mada Batu
74	MUCHAMMAD ARIS	Jl. Gajah Mada Batu
75	DANNY KISWONO	Jl. Gajah Mada Batu
76	TOTOK HARIANTO	Jl. Gajah Mada Batu
77	HARI SUWANTO	Jl. Gajah Mada Batu
78	NUR YASIN	Jl. Gajah Mada Batu
79	SUPYAN	Jl. Gajah Mada Batu
80	HERY BUDIONO	Jl. Gajah Mada Batu
81	TONI	Jl. Gajah Mada Batu
82	EKO PRASTYO	Jl. Gajah Mada Batu

Lampiran 8. Data Zona Parkir Kota Batu (lembar 3)

NO	NAMA	LOKASI
83	MANSUR HARDIANTO	Jl. Gajah Mada Batu
84	KHAIRIL SUCAHYO	Jl. Gajah Mada Batu
85	M. ERWIN SHOLEH	Jl. Gajah Mada Batu
86	EKO SETIAWAN	Jl. Gajah Mada Batu
87	SUGIANTO	Jl. Kartini Batu
88	ODDY SURYA PC	Jl. Kartini Batu
89	HARI MULIANTO	Jl. Kartini Batu
90	ARIF SAMSUDI	Jl. Kartini Batu
91	SAMPURNO	Jl. Kartini Batu
92	EDDY SANTOSO	Jl. Kartini Batu
93	SUJARWO	Jl. Kartini Batu
94	M. YAKUP YAHYA	Jl. Kartini Batu
95	MUGIONO	Jl. Kartini Batu
96	TEGUH NUR ALAMSYAH	Jl. Kartini Batu
97	MULYONO	Jl. Kartini Batu
98	NONO INDARTO	Jl. Kartini Batu
99	PRESTIWAN ADI S.	Jl. Kartini Batu
100	ARIFIN	Jl. Kartini Batu
101	JONI	Jl. Kartini Batu
102	BAMBANG EDY	Jl. Kartini Batu
103	SUGIONO	Jl. Diponegoro Batu
104	IMAM HAMBALI	Jl. Diponegoro Batu Khas Jawa
105	SULIADI	Jl. Diponegoro Batu (Apotik Manfaat)
106	NUR ROCHIM	Jl. Diponegoro Batu (Apotik Manfaat)
107	SUPARMAN	Jl. Diponegoro Batu (LIPPO)
108	SUPRIYONO	Jl. Diponegoro Batu (soto P. Jari)
109	EDI SULIANTO	Jl. Diponegoro Batu (soto P. Jari)
110	NAWAN BUDIONO	Jl. Diponegoro Batu (soto P. Jari)
111	NGADIONO	Jl. Diponegoro Batu (BRI)
112	M. FAHRUR ROZI	Jl. Diponegoro Batu (BRI)
113	BACHRUL ULUM	Jl. Diponegoro Batu (BRI)
114	DONNI FIEL D	Jl. Diponegoro Batu (BRI)
115	USMANTO	Jl. Diponegoro Batu (NASGOR)
116	BUCHORI	Jl. Diponegoro Batu (Wr. Mesir)
117	MULYONO	Jl. Diponegoro Batu (Wr. Mesir)
118	EKO WAHYUDI	Jl. Diponegoro Batu (Wr. Mesir)
119	PURWADI	Jl. Diponegoro Batu (Wr. Mesir)
120	ARIF AHMAD YULIANTO	Jl. Diponegoro Batu (Wr. Mesir)
121	SUSANTO	Jl. Diponegoro Batu (Wr. Mesir)
122	SYAMSUL HUDA	Jl. Diponegoro Batu (bank Jatim)
123	WAHYUDI UTOMO	Jl. Diponegoro Batu
124	SISWA WARDANI	Jl. Diponegoro Batu

Lampiran 9. Data Zona Parkir Kota Batu (lembar 4)

NO	NAMA	LOKASI
125	MISDI	Jl. Panglima Sudirman (ATM Mandiri)
126	BUDIONO	Jl. Panglima Sudirman
127	AGUS SUPRIYADI	Jl. Panglima Sudirman
128	BAMBANG AS	Jl. Panglima Sudirman
129	ACHAD NUR JADI	Jl. Panglima Sudirman
130	SUGIANTO	Jl. Panglima Sudirman
131	HARI BUDI SANTOSO	Jl. Panglima Sudirman
132	AGUS JUMANTO	Jl. Panglima Sudirman
133	MISDI	Jl. Panglima Sudirman (BCA)
134	TAKIM	Jl. Panglima Sudirman (BCA)
135	ANDIK SUSILO	Jl. Panglima Sudirman (BRI)
136	YESSI RAHAKBAU	Jl. Panglima Sudirman (BRI)
137	IMAM BUDI SANTOSO	Jl. Panglima Sudirman (Rawon Jamiah)
138	JOHAR FAUZI	Jl. Panglima Sudirman (Rawon Jamiah)
139	IMAM SBA	Jl. Panglima Sudirman (Rm Flamboyan)
140	SUGENG	Jl. Panglima Sudirman (Rm Flamboyan)
141	ROFIQ KRISTIANTO	Jl. Panglima Sudirman (Buger Buto))
142	SUGENG HIDAYAT	Jl. Panglima Sudirman
143	KASIAN	Jl. Panglima Sudirman
144	SUCIPTO	Jl. Panglima Sudirman
145	NURIANTO	Jl. Panglima Sudirman
146	DANNI FIELD	Jl. Panglima Sudirman
147	MUHAMMAD SONI	Jl. A. Yani (Telkom - BCA)
148	SUDARYONO	Jl. A. Yani (Telkom - BCA)
149	ATIM ROSIKIN	Jl. A. Yani (Telkom - BCA)
150	GENTUR ADI SUTOPO B	Jl. A. Yani (Telkom - BCA)
151	NOER SYAT	Jl. A. Yani (Telkom - BCA)
152	ADI SUTOPO	Jl. A. Yani (Telkom - BCA)
153	SUCIPTO	Jl. A. Yani (Telkom - BCA)
154	FAJAR HERMAWAN	Jl. A. Yani (Telkom - BCA)
155	ADI WIBOWO	Jl. A. Yani (Telkom - BCA)
156	MOCHAMMAD NURI	Jl. Wr, Supratman Batu
157	BUDIONO	Jl. Wr, Supratman Batu (Bakso Pemuda)
158	MOJIONO	Jl. Wr, Supratman Batu
159	LUKMAN WAHYUDI	Jl. Wr, Supratman Batu
160	RUDI SANTOSO	Jl. Wr, Supratman Batu
161	WALOYO	Jl. Wr, Supratman Batu
162	BAMBANG	Jl. Wr, Supratman Batu
163	GANJAR HERMANTO	Jl. Agus Salim Batu
164	SUTADJI S	Jl. Agus Salim Batu
165	EDDY SUSANTO	Jl. Agus Salim Batu
166	SUDIRI	Jl. Agus Salim Batu

Lampiran 10. Data Zona Parkir Kota Batu (lembar 5)

NO	NAMA	LOKASI
167	PRAYITNO	Jl. Agus Salim Batu
168	SUWONO	Jl. Agus Salim Batu
169	NOVI DWI KURNIAWAN	Jl. Agus Salim Batu
170	AGUS MUJIONO	Jl. Agus Salim Batu (ATM BCA)
171	AGUS BUDI PRASTYO	Jl. Bantas Batu
172	WIWID MARDIANTO	Jl. Bantas Batu
173	HENDRI	Jl. Bantas Batu
174	HARI SAHONO	Jl. Bantas Batu
175	DODIK ADES WAHYUDI	Jl. Dewi Sartika (BRI)
176	WIDODO NARIMO	Jl. Dewi Sartika
177	BUADI	Jl. Dewi Sartika
178	TRI IRIANTO	Jl. Dewi Sartika
179	SISWANTO	Jl. Dewi Sartika
180	MOCHAMAD SOLEH	Jl. Dewi Sartika
181	SUJI SLAMET	Jl. Dewi Sartika
182	SUPRIONO	Jl. Dewi Sartika
183	FERI AGUSTINUS	Jl. Dewi Sartika
184	DODIK ESPADI	Jl. Dewi Sartika
185	HARIANTO	Jl. Dewi Sartika
186	ACHMAD PONIMAN	Jl. Dewi Sartika
187	SYAIFUL MUNIF	Jl. Dewi Sartika
188	FARID ILHAM APRILIA	Jl. Dewi Sartika
189	DENI ANDIKA	Jl. Dewi Sartika
190	MASTUR	Jl. Dewi Sartika
191	IWAN JUNAIDI	Jl. Sudiro Batu (Wr. Sejati)
192	AGUS HARJITO	Jl. Sudiro Batu (Wr. Sejati)
193	HARIADI	Jl. Sudiro Batu (Wr. Sejati)
194	SUGIANTO	BNS
195	SURIADI	BNS
196	HARI	BNS
197	YULIAWAN PRISDIANTO	BNS
198	SUYONO	BNS
199	RIFAT	BNS
200	SUWOTO	BNS
201	WAHYUDI	BNS
202	MOHAMMAD ARIF	BNS
203	HERI SANTOSO	BNS
204	SISWANTO	BNS
205	SUWANDI	BNS
206	RIADI	BNS
207	HAWON PANULIS	BNS
208	SUPRIYANTO	BNS

Lampiran 11. Data Zona Parkir Kota Batu (lembar 6)

NO	NAMA	LOKASI
209	DEDI SUDARTO	BNS
210	RIAJI	BNS
211	SUKARI	BNS
212	SUWANDI	BNS
213	JIONO	BNS
214	SUMARNO	BNS
215	HERI SANTOSO	BNS
216	SUMILAN	BNS
217	RUDIANTO	BNS
218	HERI WAHYUDIONO	BNS
219	RIDUWAN	BNS
220	WINYOTO	BNS
221	AGUS SETIAWAN	BNS
222	SULIANTO	BNS
223	SUJAT	BNS
224	MARDIONO	BNS
225	NANANG ARDIANTO	BNS
226	NURALI	BNS
227	MOHAMMAD ALI	Jl. Suropati Batu (Warung Amin)
228	A EFENDI	Jl. Suropati Batu (Warung Amin)
229	IMAM SBA	Jl. Kasiman Batu
230	JUMARI	Jl. Kasiman Batu
231	JUMARI	Jl. Kasiman Batu
232	INDAR RISTIAWAN	Jl. Sultan Agung Batu
233	MOCHAMAD SOLEH	Jl. Sultan Agung Batu
234	SUGENG WIYONO	Jl. Sultan Agung Batu
235	SUPARMAN	Jl. Sultan Agung Batu
236	ANDY KOSASIH	Jl. Sultan Agung Batu
237	HABIB MUSTOFA	Jl. Sultan Agung Batu
238	SOLICHIN	Jl. Sultan Agung Batu
239	WAHYUDI PRAYITNO	Jl. Sultan Agung Batu
240	SUGI HARIYANTO	Jl. Sultan Agung Batu
241	SURIYANTO	Jl. Sultan Agung Batu
242	M YUSRO	Jl. Sultan Agung Batu
243	SUNTORO	Jl. Sultan Agung Batu
244	SUSILO HADI	Jl. Sultan Agung Batu
245	NGATEMAN	Jl. Sultan Agung Batu

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BIODATA DIRI

Nama : Iriansyah Marthin Pratama
 Alamat : Rt 04/ Rw 02 Ds. Menganti
 Kec. Kesugihan Kab. Cilacap
 No. HP : +6281289960478
 Email : Marthinpratama1@gmail.com
 TTL : Cilacap, 12 Maret 1995
 Jenis Kelamin : Laki-Laki
 Agama : Islam



PENDIDIKAN FORMAL

2013 - 2017	Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya. Malang.
2010 - 2013	SMA Negeri 1, Cilacap.
2007 - 2010	SMP Negeri 5, Cilacap.
2001 - 2007	SD Negeri 4 Mertasinga, Cilacap.
1999 - 2001	TK Al Hidayah 1 Menganti, Cilacap.

Cilacap, 25 Juni 2020
 Mahasiswa,

Iriansyah Marthin Pratama
 NIM. 13503010111179

